

# **MATRA :**

## **origine et fondateurs**



**Compilation par Jacques Augier d'informations issues de la bibliographie identifiée en annexe.**

**Toulouse, Décembre 2018.**

*Page Blanche*

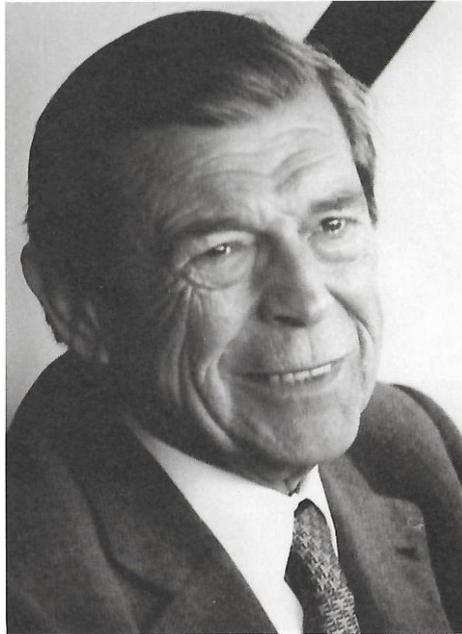
MATRA cinq lettres d'un acronyme bizarre « **M**écanique **A**viation **T**Raction », mais un nom magique pour beaucoup d'entre nous, synonyme de haute technologie, de défi, d'agilité, d'esprit d'équipe et « commando » et un nom indéfectiblement lié à celui de Jean Luc Lagardère son emblématique patron pendant quarante ans (de 1963 jusqu'à son décès en 2003). Quarante années durant lesquelles Engins Matra devenu Aerospatiale Matra est passé du statut de société moyenne peu connue car traitant d'activités confidentielles comme l'armement aéronautique et le spatial à celui d'un groupe très médiatique ayant réussi à annexer son gigantesque rival l'Aérospatiale et à mener des activités aussi diverses que l'armement, le spatial, le métro, l'automobile, les communications, l'édition, la radio, la presse .....

Des réussites formidables dans les missiles, les satellites, le cerveau d'Ariane, le VAL, la F1, les 24 heures du Mans, l'Espace (à 4 roues !) et quelques beaux échecs dans le football, la télévision, les téléphones, l'horlogerie .... Un groupe industriel qui a explosé à la disparition de son président et dont les différentes branches ont soit disparu comme l'automobile (partiellement reconvertie en...vélos électriques) ou se sont fondues dans d'autres groupes : MBDA (Défense), Airbus Defence & Space (Spatial), Siemens (Transport) et autres... Il subsiste certes un Groupe Lagardère avec l'héritier Arnaud mais qui est plus le descendant d'Hachette que de Matra et n'a plus aucune activité industrielle.

Si Jean Luc Lagardère a été un artisan majeur de cette belle aventure, il n'était pas le fondateur de Matra mais l'héritier de deux précurseurs que furent Marcel Chassagny et Sylvain Floirat.



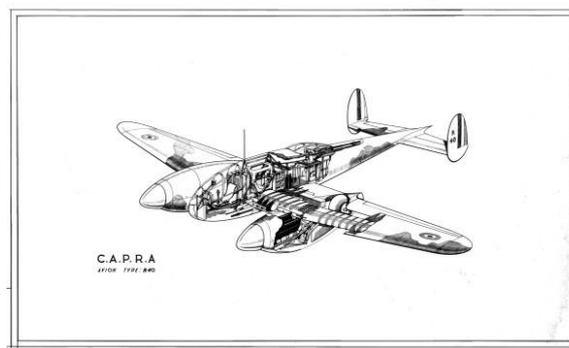
C'est en effet Marcel Chassagny (1903-1988) qui créa Matra.



Marcel Chassagny est né à Paris en 1903, son père polytechnicien, normalien et agrégé de physique fit sa carrière dans l'éducation nationale; lui-même fut diplômé d'HEC en 1923, travailla dans des banques, dans différentes sociétés industrielles puis comme administrateur de biens. En 1937 il se trouve chargé avec un certain Marcel Bohy de la liquidation judiciaire de la Société des Avions Bernard en faillite. Cette société créée par Adolphe Bernard en 1917 a produit différents avions et hydravions dont des chasseurs SPAD sous licence, des avions et hydravions de record, de raid, de compétition (déjà !!!). La société échappa en 1936 aux nationalisations des différentes sociétés aéronautiques par le Front Populaire (pour créer les Sociétés Nationales de Construction Aéronautiques par région comme SNCASE, SNCASO, SNCAN, SNCAO, SNCAC, SNCAM...) et de ce fait n'avait plus de perspectives de développement et plongea dans de grandes difficultés financières.



Marcel Chassagny et Marcel Bohy décidèrent de ne pas liquider cette société mais de la relancer en 1937 sous le nom de CAPRA (**C**ompagnie **A**nonyme de **P**roduction et **R**éalisation **A**éronautique) en reprenant en particulier l'usine de la Courneuve en banlieue parisienne pour y faire de la sous-traitance de matériel aéronautique. Le siège et le Bureau d'Etudes dirigé par Roger Robert (ancien responsable du BE des avions Bernard) sont localisés rue de Lisbonne à Paris. Le BE va poursuivre des études d'avions pour le compte du STAé (**S**ervice **T**echnique **A**éronautique du Ministère de l'Air), parmi ceux-ci le chasseur CAPRA R40 dont le projet très avancé fut bloqué en 1940 par la deuxième guerre mondiale. Le principal client pour la production est la SNCASE (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud Est).

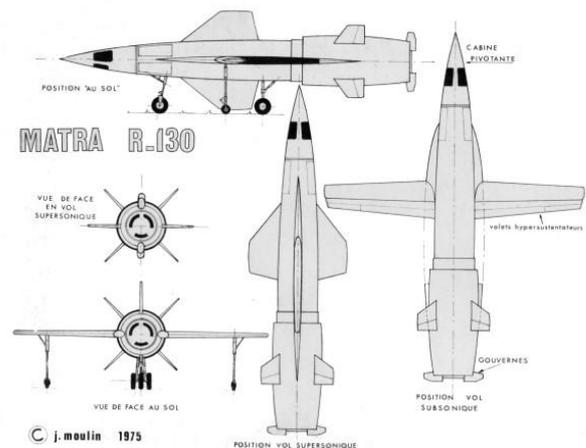
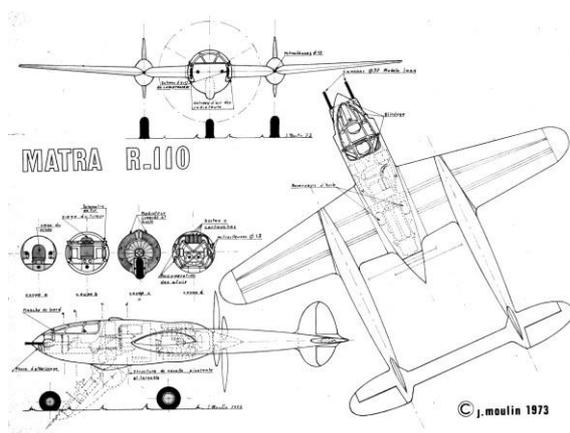


En 1940 la CAPRA emploie 2000 personnes. Pendant la guerre dans un premier temps, une grande partie de la société se replie en zone libre dans la région toulousaine (déjà !) et dans la région de Pau pour le bureau d'études ; en 1941 les équipes de Toulouse reviennent dans les locaux parisiens et ceux de la Courneuve. Les études d'avions se poursuivent à Pau dans la clandestinité, puis le BE reviendra à Paris rue de Lisbonne lors de l'occupation de la zone libre en 1942.

En 1941 le gouvernement souhaite regrouper les différentes sociétés d'armement : la CAPRA est concernée. Soucieux de préserver son indépendance, Marcel Chassagny décide de créer une nouvelle société à vocation plus civile dans laquelle l'aviation ne constituera plus l'essentiel de l'activité et il

l'appelle dans un premier temps SIMA (Société Industrielle de Mécanique et Aéronautique) appellation aussitôt remplacée par Société Générale de Mécanique Aviation TRAction, SGMAT-MATRA , la MATRA (en abrégé) est née: les termes «mécanique» et «traction» sont mis en évidence pour sauver une entreprise visée par les occupants. Tout travail de mécanique est bon à prendre pour assurer la charge et «couvrir» d'autres activités clandestines. Sous couvert de matériel agricole (le TRA de TRAction et TRActeur) Matra fit des études de véhicules à chenilles pour l'armée. Matra fabriqua aussi en 1944 des barges pour permettre aux forces alliées de franchir le Rhin. Mais les années de guerre furent très dures pour Matra dont les effectifs sont tombés à 500 personnes et sa situation financière est difficile. A la libération, pour assurer sa survie elle produit des pièces d'autobus, de locotracteurs, de réfrigérateurs, des essuie-glaces....

En 1943 le bureau d'études planche discrètement pour les services du ministère de l'Air sur un avion militaire à hélices propulsives équipé d'un lance roquettes de soute, le R100/110 sous couvert d'un avion civil, le R75. A la libération en 1944, Matra reçoit commande de quatre prototypes du R110, mais le marché fut abandonné peu après car l'avenir est aux avions à réaction. D'autres projets sans lendemain sont étudiés comme le R130 supersonique à géométrie variable. Le projet R100/110 permet néanmoins à Matra de se lancer dans les études de lance roquettes.



En 1946 le Ministre de l'Air, Charles Tillon, propose à Marcel Chassagny de vendre son usine de la Courneuve à la SNCASE pour éviter la dispersion de la production aéronautique et en contre partie le gouvernement l'épaulera pour développer une activité d'armement aéroporté.

En 1947 Marcel Chassagny installe à Boulogne Billancourt les ateliers et bureaux d'études principaux, c'est le début des matériels conçus et réalisés par Matra qui en association avec Brandt va étudier et fabriquer des lance-roquettes dont le premier contrat de développement avec l'armée de l'air est notifié. La fabrication série démarre en 1950 dans les locaux de la rue de Châtillon à Paris. La première grosse commande de production intervient en 1955 pour l'armée de l'air (12 000 lance-roquettes LR116)



La Matra telle que nous la connaissons a donc réellement démarré juste après guerre, c'est pourquoi les plaquettes historiques de la société mentionnent souvent sa création en 1945, mais il ne faut pas oublier ses quasi 10 ans d'existence précédente dans une activité essentiellement de sous-traitance de fabrication et d'études d'avions et de «survie» pendant la guerre.

Durant toutes ces années et jusqu'au début des années 60 le directeur technique fut Roger Robert (ancien des avions Bernard), sa devise, paraphrasant celle de Marcel Bloch (Dassault), était « quand c'est beau, ça marche ». Tous les projets de cette époque des avions aux missiles portent une référence en «R XXX» le R rappelant les initiales de Roger Robert ; on retrouve encore cette appellation dans les années 60 pour les missiles air-air longue portée R 530 et le missile air-air de combat rapproché R 550 Magic.



*Avec Roger Robert.*

Ci après une liste estimative des projets d'avions étudiés par CAPRA/MATRA sous la responsabilité de Roger Robert entre 1937 et 1946 :

- **Capra R.10** Inconnu, peut-être un avion de record envisagé avec les Etablissements Vermorel.
- **Capra R.20** ou S 200 ou RR avion de record pratiquement terminé en 1939.
- **Capra R.30** ou R.300 (Parfois donné comme R.46) Version chasseur léger et d'entraînement à la chasse dérivé du RR.
- **Capra R.40** ou R.400 C2 Chasseur lourd commandé en 1939, devait être équipé de deux HS 12Y50/51.
- **Capra R.41** version du précédent avec moteur HS 12Z 89.
- **Capra R.46** en fait était peut-être un dérivé du R.40 monoplace.
- **Capra R.50** projet inconnu
- **Capra R.60** projet inconnu
- **Capra R. 70** projet inconnu probablement bipoutre qui aurait pu donner les R.74 et R. 75
  
- **Matra R.74** première version monomoteur du R.75.
- **Matra R.75** Appareil de tourisme (?) bimoteur mono hélice.
- **Matra R.80** Avion marin postal transatlantique trimoteur.
- **Matra R.90** Avion marin postal transatlantique bi fuselage quadrimoteurs.
- **Matra R.100** Un avion d'attaque bipoutre à moteur propulsif dérivé du R 75.
- **Matra R.110** Avion d'attaque bipoutre moteur propulsif dérivé du R 75, développement du précédent.
- **Matra R.120** Inconnu mais probablement une version du précédent à propulsion par réaction, étude non effectué.
- **Matra R.130** Engin piloté expérimental propulsion par réacteur et Statoréacteur concentrique..

Tous ces projets d'avions sont restés au stade d'étude ou de maquette ou de début de fabrication prototype, aucun ne vit vraiment le jour. Après guerre le BE Matra continua à étudier quelques projets d'avions sans lendemain. Le seul qui aboutit à une réalisation prototype de 3 ou 4 exemplaires (fabrication partagée entre Matra et la SOCATA filiale de Sud aviation) fut démarré en 1961 pour le compte d'André Moynet. Il s'agit du Jupiter 360 à moteur avant et arrière «push pull» qui a volé pour la première fois en 1963 à Villacoublay. Une série était prévue mais fut finalement abandonnée. Après cela, l'activité «avions» fut définitivement arrêtée.

Le Moynet 360  
Jupiter.



Dans les années 50 Matra développe son activité de lance-roquettes et démarre en parallèle, à partir de 1948 pour le compte du STAé, les études et le développement des «engins» (qui ne s'appelaient pas encore «missiles») anti-aériens, autoguidés et supersoniques en deux versions : air-air (AA20 /R510) et sol-air moyenne portée (SA20 / R422 et R431).

Le projet air-air avec Yves Hébel déboucha sur une utilisation opérationnelle du missile R511 en 1958 et se poursuivit avec le lancement des études du célèbre R530 (mis en service opérationnel en 1963)



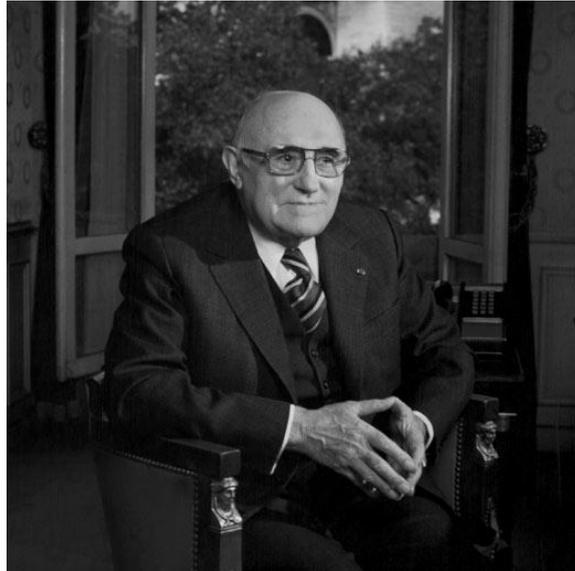
*Missile Matra R111*

En revanche les projets sol-air furent arrêtés, le gouvernement ayant décidé de prendre sous licence des missiles américains Hawk, et une partie des équipes impliquées allait alors se lancer avec Pierre Quétard dans les activités spatiales. Marcel Chassagny avait pris une participation dans la SEREB (Société d'Etudes et de Réalisation d'Engins Balistiques, créée par le Général de Gaulle en 1959 pour développer les vecteurs de l'arme atomique), ce qui a permis à Matra de participer en 1961 au programme du lanceur Diamant (case à équipements) et du satellite A1 (Astérix) dont le lancement eu lieu fin 1965 à Hammaguir dans le sud Algérien.

En 1955 l'usine de production de Salbris dans le Loir et Cher fut créée et fin des années 50 Matra employait 900 personnes. La grande Histoire de Matra est ainsi lancée.

Un autre grand évènement pour Matra survint en 1957. Marcel Chassagny était PDG et son principal associé depuis la reprise des avions Bernard était Marcel Bohy. Par l'intermédiaire d'André Moynet (pilote de chasse, pilote d'essai, résistant, secrétaire d'état de Pierre Mendès France dans les années 54/55...), Sylvain Floirat demande à rencontrer Marcel Chassagny. Ils déjeuneront ensemble au Fouquet's et Floirat annonce qu'il souhaite prendre une participation dans Matra. Il semble que Sylvain Floirat alors président de Bréguet ait été averti par le ministre de l'Air, comme tous les autres constructeurs d'avions nationaux, que les crédits étatiques allaient être attribués en priorité aux missiles. Un semaine après, il acquiert 42% du capital et devient l'associé principal de Marcel Chassagny. A partir de cette date et sans s'impliquer dans la gestion quotidienne de l'affaire, il fut partie prenante de toutes les grandes décisions stratégiques et en particulier de celle de recruter fin 1962 un ingénieur de chez Dassault du nom de Jean Luc Lagardère pour lui confier la Direction Générale de la société début 1963 puis la Présidence du Groupe en 1977.

Mais qui est Sylvain Floirat ?



Son histoire est digne d'un roman.

Il est né à Nailhac petit village de Dordogne en 1899 de famille modeste (père facteur/cordonnier, mère épicière). Après son certificat d'étude à 12 ans il est embauché comme apprenti chez le charron du village, son voisin. Il continue son parcours toujours en temps qu'ouvrier charron à Périgueux pendant la guerre de 14/18 puis à Paris après avoir fait son service militaire comme mécanicien dans l'aviation.

Dans les années 20 il travaille chez un carrossier en banlieue parisienne dont il reprend à son compte l'atelier et se lance dans les années 30 dans la fabrication de carrosseries d'autocars, puis dans l'assemblage d'autocars complets (les cars Floirat), tout en montant aussi une société de crédit pour prêter de l'argent aux acheteurs et en montant aussi des compagnies de transport par cars.

Après la guerre il se lance en parallèle dans le transport aérien en rachetant des avions des surplus militaires et en créant la Compagnie Aigle Azur: transports en France, puis entre la France et l'Afrique du Nord, puis en Indochine. A cette époque sa fortune grandit et il côtoie de nombreuses personnalités du gouvernement. A la fin de la guerre d'Indochine (1954) il revend Aigle Azur à ce qui deviendra UTA et sur demande du gouvernement reprend deux sociétés en difficulté financière: les avions BREGUET d'une part et la société IMAGES et SONS d'autre part dans laquelle se trouvaient la radio EUROPE N°1 et une société propriétaire du brevet SECAM (pour la télé couleur) de Henri de France. En 1957 il reprend des parts de MATRA et s'associe à Marcel Chassagny.



*Avec Sylvain Floirat.*

Sylvain Floirat n'a pas eu de descendance souhaitant reprendre son empire industriel, sa fille Simone (1928-2011) et ses petits fils (Sylvain et Bernard Chevanne, qui fut un temps pilote de course) n'ayant pas le goût ou l'aptitude nécessaires. Pour assurer leur sécurité financière Sylvain Floirat se lança dans les années 60 dans l'hôtellerie et l'immobilier de luxe en reprenant entre autres l'Hôtel Byblos à Saint Tropez, c'est la seule activité qui semble aujourd'hui demeurer dans le Groupe Floirat.

Marcel Chassagny était au début des années 60 dans la même situation à la recherche d'un successeur, son fils Philippe a travaillé à MATRA dans des postes importants (directeur commercial, directeur de la communication) mais souffrait de diabète et ne pouvait assumer la charge de dirigeant.



*Philippe et Marcel Chassagny.*

C'est cette quête commune de successeur qui conduira Marcel Chassagny et Sylvain Floirat à adouber Jean Luc Lagardère.

Arrivé dans la dernière partie de sa vie Sylvain Floirat s'est beaucoup rapproché de son pays natal (tout en continuant à gérer son groupe), il fut maire de Nailhac de 1959 à sa mort en 1993 et a développé de nombreuses activités en Périgord : culture des noix, des truffes, des pommes, tout en finançant de nombreuses manifestations et concours pour aider les jeunes entrepreneurs.

Un destin assez extraordinaire le fit passer d'apprenti charron à Nailhac à l'une des plus grandes fortunes de France habitué à côtoyer les plus hauts dirigeants du monde politique, industriel et artistique et qui a su assurer la continuité de son œuvre par des personnes compétentes.

Sylvain Floirat a souvent l'image réductrice de l'homme au chapeau, à la Rolls et à l'accent rocaillieux de Dordogne, du financier brasseur de capitaux, seulement concerné par le profit possible et sans intérêt pour les hommes et l'outil industriel qui sont derrière. En lisant son parcours, on découvre un véritable technicien qui a travaillé de ses mains et qui est très intéressé par le côté humain des affaires et fidèle à ses origines. Certes le profit est important pour lui et il sut en faire beaucoup mais il est très loin de l'image du froid et cynique golden boy moderne !

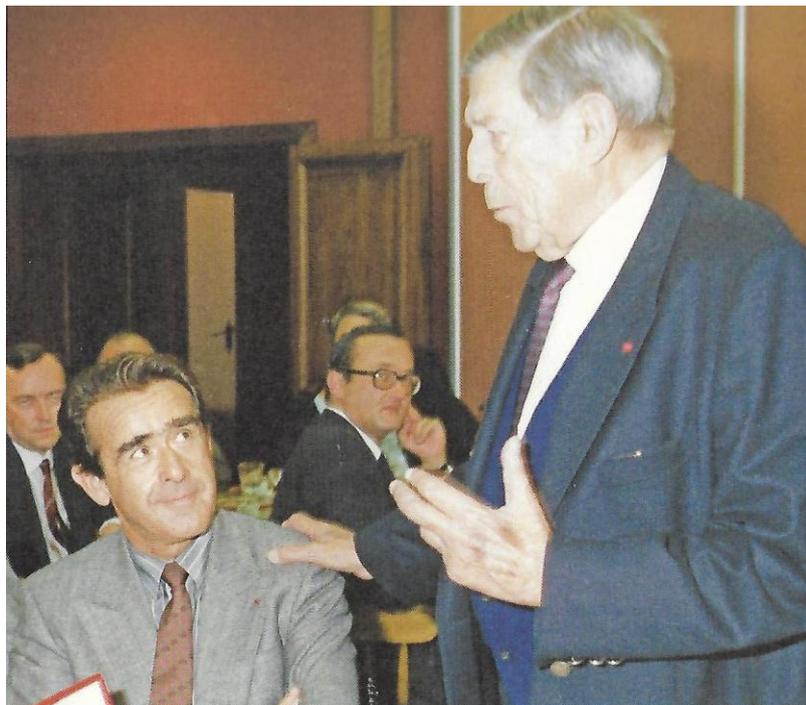
Marcel Chassagny a eu un parcours beaucoup plus classique universitaire et industriel. Ses passions en dehors de Matra étaient le golf, le bateau, la pêche, auxquels il pouvait s'adonner dans sa résidence secondaire d'Anglet au pays basque à côté du golf de Chiberta. Marié avec Marthe Tabourin, ils ont eu deux enfants Philippe et Michèle (épouse Gérard Vigand) nés en 1930 et 1935.



Marcel Chassagny et Sylvain Floirat s'appréciaient et se respectaient beaucoup et formèrent un binôme soudé quasi fraternel. Quand Sylvain Floirat acheta sa participation dans Matra, Marcel Chassagny lui demanda quand il voulait visiter l'usine, S. Floirat lui aurait répondu: «Pas besoin. Je vous fais confiance » ! Sylvain Floirat confiera à ce sujet: «Je n'avais absolument rien vu.... Que l'homme. Et cet homme était sympathique, intelligent, de commerce agréable. Je me suis dit : voilà un garçon avec lequel je m'entendrai très bien. Et c'est ce qui est arrivé. On devait faire une présidence tournante, deux ans lui, deux ans moi. Depuis dix ans que cela dure, Marcel Chassagny est toujours président et ça me va très bien comme ça. Nous n'avons aucunement envie de modifier quoi que ce soit.»

Début 1960 Matra devient Engins Matra, société qui a pour objet « toutes constructions mécaniques, aéronautiques et de chaudronnerie et plus généralement toutes industries s'y rattachant directement ou indirectement: études et réalisations de missiles, études spatiales, études et réalisation de véhicules automobiles, études et réalisation de systèmes civils, automatismes industriels, matériel informatique, saisie de données, optique de haute précision, télécommunications et transports, étude, fabrication, transformation de tous produits industriels comportant l'emploi de matériels plastiques ». Tout y est ! Tout ce qui va faire les plus grandes réussites de Matra.

En 1962, Matra est en pleine expansion grâce à Marcel Chassagny son fondateur et au soutien de son associé Sylvain Floirat, mais les deux hommes du début du siècle avançaient en âge et souhaitaient trouver un successeur jeune pour conduire ce développement. Ni l'un ni l'autre n'avaient de descendant apte à tenir ce rôle. Marcel Chassagny alla chercher chez Dassault un jeune ingénieur gascon : Jean Luc Lagardère. Ce dernier travaillait à la direction technique, responsable d'équipements électroniques et d'adaptation d'armement sous avion et à ce titre connaissait les produits Matra et son président. Les deux hommes se connaissaient aussi en dehors du cadre professionnel. Marcel Chassagny était un proche du père de Jean Luc Lagardère en poste à l'ONERA, ils se croisaient dans les milieux aéronautiques. Il était également proche de Jacques Piette (résistant, en poste au ministère de la Production industrielle à la libération, a blanchi Matra à cette époque de tout soupçon de collaboration, directeur de la SNCAN au début des années 50, puis homme politique) dont le fils jouait au foot avec Jean Luc Lagardère. Enfin il croisait ce dernier aussi dans les tribunes des matches de rugby, une passion commune. De formation Sup-Elec, la carrière de Jean Luc Lagardère chez Dassault était barrée par les X / Sup-Aéro. Aussi il saisit l'offre de Chassagny, avec l'accord de son responsable chez Dassault, Jean Cabrière. Il rencontre Sylvain Floirat avec qui le courant passe et se retrouve en Janvier 1963 chez Matra et quelques semaines plus tard Directeur Général. Matra compte alors 1450 personnes.



*Des regards qui se passent de commentaires...*



*Jean-Luc Lagardère, Sylvain Floirat et Marcel Chassagny.*

A partir de là le développement de Matra suivit la trajectoire extraordinaire que l'on connaît et que l'on ne va pas décrire ici. Jean Luc Lagardère va embaucher massivement des jeunes ingénieurs, développer l'électronique, et moderniser le management de Matra passant du paternalisme protecteur de Marcel Chassagny à la responsabilisation maximale des équipes (style management par objectif). Certains comme Roger Robert ne le supporteront pas et quitteront Matra.

Le petit fils de Marcel Chassagny écrit : «Mon grand-père misait sur les hommes, il partageait cela avec Jean Luc Lagardère son génial dauphin, mais ils ne misaient pas sur eux de la même manière: Jean Luc Lagardère les entraînait comme des chevaux de course, Marcel Chassagny comme des fils»

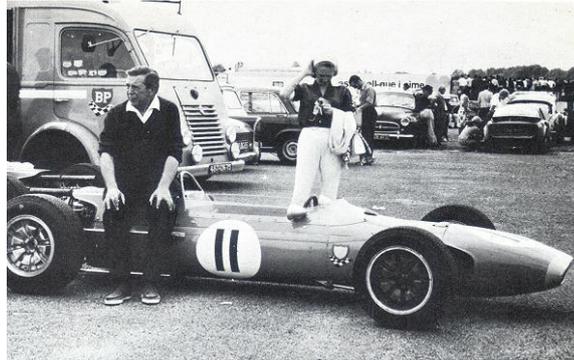
Sur cette Matra que va diriger Jean Luc Lagardère on peut lire ceci : «Fin 1962 Matra est en pleine expansion, armement conventionnel, missiles, activité spatiale, son bénéfice est modeste mais positif; simplement Matra n'est pas une entreprise mais une famille soudée et conviviale plus motivée par le plaisir et la technique que par la compétition». Et aussi : «Matra était jusqu'à présent un havre de paix. Une poignée d'hommes s'y font plaisir en inventant les engins les plus fous, sans aucune contrainte. Les autres exécutent dans une ambiance bon enfant. Le patron est plus qu'un patron: c'est un père, un maître, un ami. Avec sa gueule de baroudeur et ses idées de génie, Marcel Chassagny a réussi à entraîner les meilleurs dans son sillage. Cet Anthony Quinn de l'aéronautique, souriant et chaleureux, commerçant dans l'âme et de formation, fait une confiance totale aux techniciens ». Une société de rêve en quelque sorte, ou une idéalisation du passé ? probablement un peu des deux.

L'accent fut mis sur l'exportation des armements. Le premier coup de maître à l'export fut la vente des missiles R 530 à l'armée de l'air Australienne en 1964 pour ses Mirage 3. Jean Luc Lagardère alla personnellement démarcher l'Australie fin 1963 et le contrat fut conclu six mois plus tard après une





Autocar Floirat



Marcel Chassagny assis sur la première Matra F3 MS1 à Nogaro 1965



Marcel Chassagny au milieu des pilotes Matra du Mans 1973 (de G à D : Depailler, Fiorentino, Jaussaud, Larrousse, M. Chassagny, Beltoise, Jabouille, Cevert , Pescarolo)



Jean Luc Lagardère au Mans 1974 avec JP Jabouille et le mécanicien Jacky Petit (à gauche)

Ce renouveau se traduit aussi par l'installation de Matra à Vélizy en 1966 qui restera pendant 40 ans le vaisseau amiral de Matra en bordure de la N 186 avec sa tour emblématique aux vitres dorées abritant au dernier étage le bureau du président Lagardère. Le site fut détruit en 2010 après le départ des dernières équipes du Spatial (Astrium) à Elancourt début 2010 et celles de la Défense (MBDA) au Plessis Robinson début 2008. De tous les sites industriels principaux ne restent plus en fonctionnement à ce jour que Toulouse (Airbus DS, spatial) et Selles Saint Denis (MBDA, intégration

des missiles) dans le Loir et Cher, tous deux créés fin des années 70, début 80; les autres centres « historiques » ont disparu : Vélizy, Salbris, Romorantin, Le Chesnay, Le Vaudreuil, Theillay, Signes....



**RECHERCHES SPATIALES**



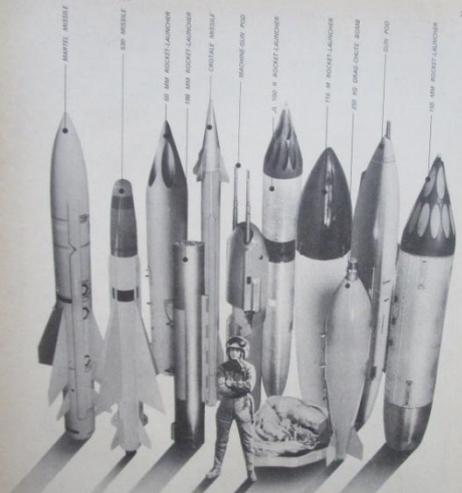
**MISSILES SPÉCIAUX**



**ARMEMENTS AERONAUTIQUES**




AVENUE LOUIS-BREGUET (78) VELIZY  
TELEPHONE : 926 07-51.



**YOU HAVE THE AIRCRAFT... WE HAVE THE WEAPONS!**

**ENGINES MATRA**

MATRA is a subsidiary of the parent company...  
MATRA is a subsidiary of the parent company...  
MATRA is a subsidiary of the parent company...

AEROSPACE TECHNOLOGIES, INDUSTRIAL, ELECTRONICS, AERONAUTICAL, DEFENSE, AUTOMOBILES.



**MATRA**



**MATRA**

**Télécom 1 : c'est Matra**



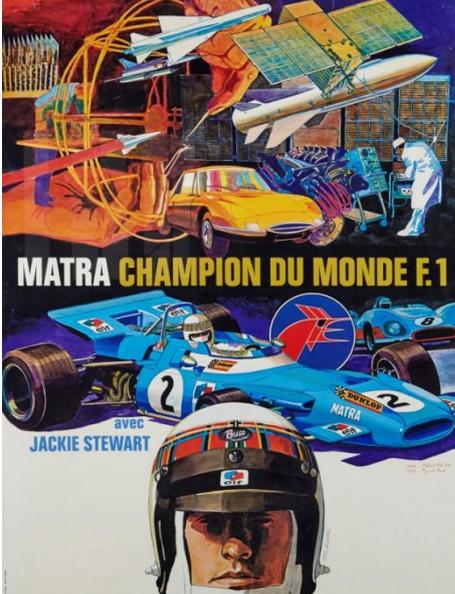
**Maintenant, l'espace est une industrie**

C'est maintenant une réalité - MATRA voit sa vocation d'industriel de la télématique confirmée par l'attribution d'une réalisation de grande envergure. La maîtrise d'œuvre des satellites Télécom 1 qui assureront dès 1983 un service sans précédent de Télécommunications en France et en Europe.

En outre, MATRA est déjà impliquée dans la réalisation de 11 satellites géostationnaires de Télécommunications de la famille ECS, MAIRCS et TELECOM 1. MATRA a été choisie car elle est unique en Europe grâce à ses installations et sa compétence dans ce domaine. Elle travaille également avec une 30.000 personnes au service de l'équipe de l'industrie de l'électronique et des technologies de haut niveau à l'occasion de sa fabrication, avec des techniques de pointe avancées dans des domaines comme les fibres, et est une spécialiste.

MATRA, 37 avenue Louis Bréguet, 78140 VELIZY  
Tel. 9446.98.00 - Telex 6390077

**Matra, maître d'œuvre de Télécom 1** **MATRA**



**MATRA CHAMPION DU MONDE F.1**

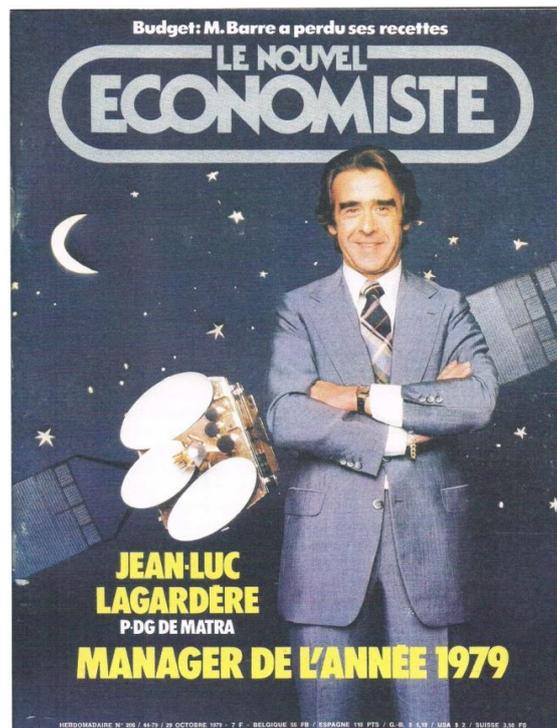
avec **JACKIE STEWART**

Les publicités Matra des belles années d'expansion.

Marcel Chassagny restera Président Directeur Général jusqu'en 1977 date à laquelle il décide de quitter la présidence et de la confier en plein accord avec Sylvain Floirat à Jean Luc Lagardère. Jusqu'à leur décès respectif en 1988 et 1993 Marcel Chassagny et Sylvain Floirat n'ont pas cessé de soutenir Jean Luc Lagardère, et tout particulièrement lors d'un des moments les plus critiques, 1981 et la négociation de la nationalisation du groupe.



Jean Luc Lagardère devant l'entrée de l'usine Engins Matra Division Automobile à Romorantin....



.....et en couverture du Nouvel Economiste en 1979

Jean Luc Lagardère a ainsi trouvé un cadre idéal pour exprimer tout son génie entrepreneurial en partant d'une base saine et en bénéficiant du soutien de deux piliers solides et inébranlables.

La destinée extraordinaire de notre grande MATRA repose sur ces trois hommes Marcel Chassagny, Sylvain Floirat et Jean Luc Lagardère qui ont toujours su rester unis et solidaires avec un objectif commun : le développement de MATRA. Jean Luc Lagardère né en 1928 a été le fils spirituel de ces deux « frères » nés eux en 1899 et 1903.

Une photo illustre bien cette union et filiation : les 3 hommes dans une Matra Bagheera probablement en 1973 année de sortie de cette voiture devant le siège de Vélizy (Lagardère au volant, Chassagny au centre et Floirat à gauche de la photo).



Aujourd'hui le nom de Matra n'existe plus que dans quelques musées dont le très beau musée Matra Automobile à Romorantin dans le Loir et Cher qui continue à rendre hommage à la marque et à ses créateurs.



## Musée Espace Automobiles Matra

Comment oublier la décade prodigieuse de l'équipe Matra. Entre 1965 et 1974, les voitures bleu de France s'étaient illustrées sur tous les continents dans les championnats les plus prestigieux, triomphant pêle-mêle en Formule 1, aux 24 Heures du Mans et en Sport-Prototypes.

L'impact sportif de cette extraordinaire épopée le dispute avec l'avancée technologique à ce niveau prônée par l'équipe de **Jean-Luc Lagardère**. Espace Automobiles Matra situé à Romorantin, là où étaient fabriquées en série les voitures de la marque, est l'endroit idéal pour perpétuer un souvenir encore vivace dans la mémoire des « ex-fans des sixties ».

Créé en 1976 sous l'appellation de Musée de la Course Automobile, ce lieu de ... culte a émigré depuis mai 2000 vers des locaux plus spacieux en plein centre de Romorantin, dans les murs qui abritaient il n'y a pas si longtemps la firme Beaulieu, spécialisée dans la fabrication des caméras.

Aujourd'hui, cette exposition a changé de dénomination, on l'a vu, et peut à juste titre se targuer de proposer trois musées en un avec trois espaces (sans jeu de mot) dédiés à la compétition, aux prototypes et à la série. **Voire même un quatrième, car l'espace réservé aux moteurs vaut que l'on s'y attarde. Le chaland pourra ici admirer à loisirs ces véritables oeuvres d'art avec, en bruit de fond, le son unique et magique du V12 Matra !**



### 1964 - 2014 : Il y a 50 ans Matra se lançait dans l'automobile...

C'est au Salon de Paris en septembre 1964 qu'apparut pour la première fois le nom de Matra sur une automobile. Il est associé à celui de René Bonnet, un constructeur artisanal pour lequel la SA des Engins Matra a créé à Romorantin une unité de production de carrosseries en matériaux synthétiques.

La Matra - Renault Sport, première voiture de série à moteur central, héritage de la passion d'un pionnier-riche, est née typique d'une approche très personnelle qui restera par la suite la signature de toutes les créations Matra. À savoir un concept de base original et innovant, suivi par une technique de construction élaborée. Matra propose des produits dérivés, nouveaux et modernes qui s'adressent à une génération pour laquelle il n'existe pas encore de voitures spécifiques. Quelques années plus tard, la Matra sera les trois places de front et la Murena inaugure la généralisation à l'échelle, un véritable automoteur révolutionnaire. Matra prend la véritable dimension avec le Rancho. Révolution culturelle de l'entreprise, cette voiture « verte » crée sur une base utilitaire, le pick-up Simca 1000, l'élégance, l'élégance et polyvalence, cette voiture à Rome Fin du temps. À la révolution culturelle suit la révolution industrielle avec l'arrivée de l'Espace qui va bouleverser le marché automobile.

Tout au long de sa vie jusqu'en 2003, la société Matra Automobiles n'a cessé d'explorer de nouvelles pistes automobiles. L'ouverture d'esprit démontre est unique dans un monde alors replié sur ses certitudes et ses habitudes. Matra a produit plus d'un million de voitures à Romorantin, remporté 124 victoires sur tous les circuits du monde. Matra a détenu le titre de champion du monde de Formule 1, d'endurance à deux reprises et remporté trois années de suite les 24 Heures du Mans.

Auteurs d'entreprises emblématiques dans l'histoire de l'automobile française et mondiale...

### PRODUCTION TOTALE A ROMORANTIN 1961-2003

Véhicules de série (hors véhicules spéciaux)

LE MANS	=	135	(74 cabriolets à moteur Panhard - 61 cabriolets à moteur Renault)
MISSILE	=	316	(n° de série 6000 à 6315) moteur Renault type 1093
DIJET + JET	=	1 693	(198 Djet René Bonnet - 1495 Djet V VS et Jet 6 Matra)
M 530	=	9 609	
BAGHEERA	=	47 796	
RANCHO	=	56 457	
MURENA	=	10 680	tous modèles confondus
ESPACE	=	874 242	tous modèles confondus
AVANTIME	=	8 442	
<b>TOTAL</b>	=	<b>1 009 485</b>	(sept 1961 à février 2003)
<b>MATRA SPORTS &amp; MATRA AUTOMOBILE</b>	=	<b>1 008 836</b>	de 1965 à 2003
<b>AUTOMOBILES RENE BONNET</b>	=	<b>649</b>	de 1961 à 1964

PS : Les dernières Missile II ont été commercialisées par Matra Sports (novembre 1964 février 1965)



## Jean-Luc Lagardère (10 février 1928 – 14 Mars 2003)

Celui qui a mené Matra vers les plus grands succès automobile, reste comme l'un des plus grands capitaines d'industrie du XXe siècle.

En 1964, Marcel Chassagny fondateur de Matra et Sylvain Floirat le principal actionnaire, prennent la décision de se lancer dans l'aventure automobile. Pour diriger cette nouvelle activité du groupe Matra, ils recrutent Jean-Luc Lagardère alors chez Dassault Aviation, pour diriger et développer ce secteur.

Ce jeune chef d'entreprise va mener à la hussarde l'inexpérimentée équipe Matra-sports vers les sommets du sport automobile. Un succès fulgurant qui va permettre au secteur industriel de se développer en parallèle.

Avide de notoriété et de succès pour sa firme, audacieux et déterminé, Jean-Luc Lagardère saura stopper l'épopée sportive une fois les principaux titres décrochés. Tout cela, sans nuire au développement industriel qui prendra son véritable essor avec le lancement de l'Espace, premier monospace sur le marché européen.

Au début des années 80, Jean-Luc Lagardère va construire avec la même réussite le groupe qui porte son nom et qui rayonne de la défense aux médias en passant par l'aviation. C'est son fils unique, Arnaud Lagardère, qui lui a succédé depuis le début des années 2000.

Il subsiste aussi le «M» de MBDA. Le Groupe Lagardère s'est retiré de toute ancienne activité industrielle Matra à ce jour en vendant toutes ses parts dans EADS en 2013 ; il est totalement recentré sur les médias. Le nom figure encore sur des vélos électriques qui ont dans un premier temps été fabriqués à Romorantin par des anciens de Matra Auto et la société Matra Manufacturing Services (MMS comme un certain ..... Matra Marconi Space) jusqu'à fin 2014. Puis cette société a été cédée par le Groupe Lagardère à Easy Bike qui continue à produire une gamme de vélos électriques nommés Matra à Saint Lô dans la Manche.



[www.matra.com](http://www.matra.com)



Un petit mot pour finir sur la biographie de Jean Luc Lagardère (source Wikipédia):

Jean-Luc Lagardère, de son vrai prénom Jean Lucien Lagardère, est né le 10 février 1928 à Aubiet (au n°17 Grand' Rue) dans le Gers, dans la maison de ses grand parents maternels qui l'élevèrent dans ses premières années. Il est le fils unique d'André, fonctionnaire des douanes souvent en déplacement, et de Marthe.

Au début des années 40 André Lagardère est muté à Paris et la famille s'y installe. Fin des années 40 il est nommé à la direction financière de l'ONERA (créé en 1946). Jean Luc Lagardère prépare les concours d'entrée à Navale et à Sup-Elec au Lycée Saint-Louis. Il intègre Sup-Elec en 1949 et en ressort diplômé en 1951.

Jean Luc Lagardère est très sportif et pratique le rugby, le football, le tennis et le ski. Il se passionne aussi pour les courses de chevaux et les paris associés sans pour autant pratiquer l'équitation.

Après un stage en Suède et son service militaire il rentre chez Dassault en 1952 où il démarre, comme tout ingénieur débutant, au bureau d'études à la planche à dessin à côté de Serge Dassault, puis s'occupe de développement d'équipements d'avion (dont des servocommandes)

Jean-Luc Lagardère épouse Corinne Levasseur en 1958, elle est sa cadette de onze ans. Ils ont un fils, Arnaud, né en 1961. C'est elle qui l'initie à l'équitation, à l'élevage des purs-sangs et au monde des courses coté paddock. Le couple divorce en 1975. En 1978, il fait la connaissance de Elisabeth Pimenta Lucas, mannequin chez Ungaro, surnommée Bethy. Ils se marient en 1993. Ainsi contrairement à une légende, il n'a jamais épousé ni la fille de Marcel Chassagny, ni celle de Sylvain Floirat !

En 1962, il est approché par Marcel Chassagny, président de Matra. C'est en total accord avec l'actionnaire principal Sylvain Floirat (qui l'intronisera aussi à Europe 1) que Marcel Chassagny confie les rênes de Matra à Jean-Luc Lagardère début 1963.

Avec lui la société se diversifie dans de nouveaux domaines : les automatismes, les télécommunications, l'informatique, la recherche offshore, les transports urbains et surtout l'automobile (compétition et production de série).

En 1977, il devient PDG de Matra. Il conduit une stratégie de croissance ambitieuse. Certaines acquisitions seront de grands succès, d'autres de grands échecs. Parmi ces derniers, les exemples marquants sont : l'acquisition de la société EMO en 1975 qui fabriquait des postes de télévision en couleur, l'acquisition de Manurhin, la reprise de Yema et la création du pôle Matra Horlogerie en 1982, le reprise de Jaeger en 1979 et de l'activité carburateur de Solex en 1980 qui constitueront un pôle équipement automobile éphémère. À la même époque les nombreux succès assurent la croissance des filiales majeures, Matra Défense, Matra Espace, Matra Communication, Matra Electronique, Matra Automobile et Matra Transport. Coté sportif il y eu les grands succès en course automobile (champion du monde Formule 1 1969, 3 fois vainqueur des 24 h du Mans 1972 à 1974, 2 fois champion du monde des constructeurs en 1973 et 1974) et l'aventure hasardeuse en football avec le Matra Racing dans les années 80.

Après l'élection de François Mitterrand, la société Matra sera nationalisée à 51 % en septembre 1981, Jean-Luc Lagardère en restera le PDG, au terme de négociations habiles. Avec l'arrivée de Jacques Chirac à Matignon en mars 1986, il œuvre pour que la privatisation de Matra se fasse au plus vite. Le krach de Wall Street d'octobre 1987 a lieu trois jours après le lancement de l'opération initiale de privatisation et il force le gouvernement à la suspendre. L'offre publique de vente sera terminée début 1988.

Jean-Luc Lagardère ne parvient pas à prendre le contrôle de TF1 lors de sa privatisation en 1987, battu par Bouygues. Pour prendre place dans le monde de la télévision, via Hachette, il entre en 1990 au capital de La Cinq initialement détenue par Robert Hersant, Silvio Berlusconi et Jérôme Seydoux. Il en prendra le contrôle total mais l'opération se terminera par la liquidation de la chaîne, qui sera douloureuse pour les finances du groupe. Jean-Luc Lagardère y voit son «plus grave échec». Pour éviter la faillite de Hachette, il opère fin 1992 la fusion de Matra et de Hachette. Matra-Hachette qui deviendra plus tard Lagardère SCA est créé. Grâce au statut de société en commandite par actions, Jean-Luc Lagardère conserve le contrôle de la gestion avec quelque 10 à 13 % des actions. Mais, comme associé gérant à titre personnel, il est responsable du passif sur ses biens propres. Son fils unique Arnaud est désigné comme son successeur.

En 1992, lors de la vente des Mirages de Taïwan par un groupement réunissant Thomson-CSF, Snecma, Dassault Aviation et Matra, ce dernier réussit lors des négociations à tripler sa part dans le contrat, au détriment de ses partenaires : ce que le président de Thomson, Alain Gomez ne pardonnera jamais à Jean Luc Lagardère.

En 1996, le gouvernement français souhaite privatiser Thomson. Candidat, Matra va alors nouer des alliances avec le britannique GEC et l'allemand DASA : Auparavant, Matra et British Aerospace avaient mis en commun leur activité missile tactique avec la création de Matra BAe Dynamics (qui est à l'origine de MBDA). Bien que Thomson soit finalement repris par Alcatel, Jean-Luc Lagardère sera à l'origine de la consolidation des industries de la Défense. En 1999, Matra fusionne avec l'Aérospatiale, lors de sa privatisation. Un an plus tard, Aérospatiale-Matra formera avec l'allemand DASA et l'espagnol CASA le groupe EADS devenu à ce jour Airbus Group.

Passionné par les courses hippiques, Jean Luc Lagardère reprend, à titre personnel, un haras à Pont-d'Ouilly et une écurie de courses célèbre, celle des Dupré (casaque grise, toque rose). Depuis 2003, le Prix Jean-Luc Lagardère lui rend hommage.

Fin Février 2003, il est opéré de la hanche à la clinique du Sport à Paris (opération pour pouvoir continuer à pratiquer le tennis). Huit jours après, bien rétabli, il dîne chez lui avec sa femme et des amis. Le lendemain, il est retrouvé dans le coma par sa femme, sur le sol de sa chambre. Après quelques jours en réanimation, il meurt à l'hôpital Lariboisière à Paris le 14 Mars. Le diagnostic est une encéphalomyélite aiguë auto-immune, un cas rarissime qui fit planer un certain mystère autour de ce décès. Il est inhumé au cimetière d'Ouilly-le-Basset, près de son haras.

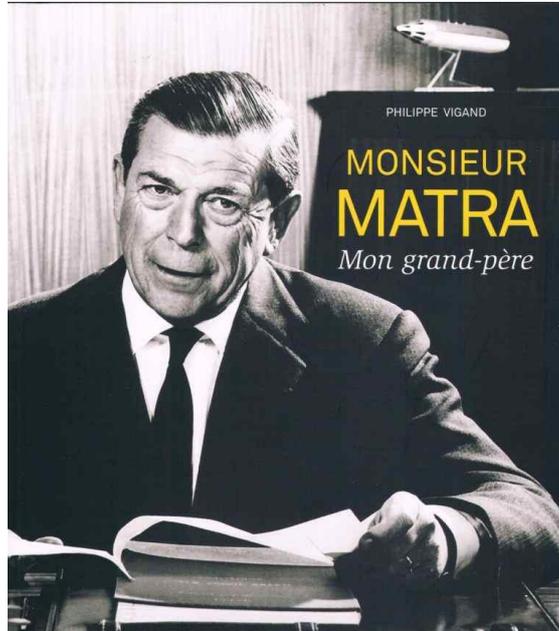
Contrairement à Sylvain Floirat, Jean Luc Lagardère ne sera pas revenu vers sa terre natale du Gers dans ses dernières années.

**Bibliographie :**

Les informations contenues dans ce document sont issues des livres suivant :

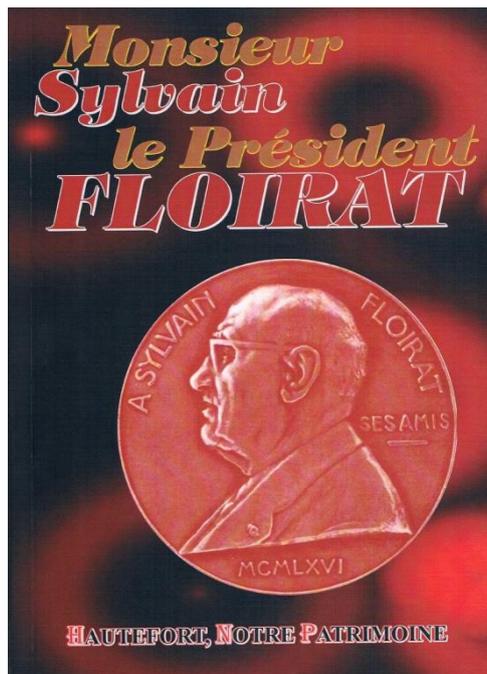
Sur Marcel Chassagny :

« **Monsieur Matra mon grand père** » de Philippe Vigand, édité à compte d'auteur.



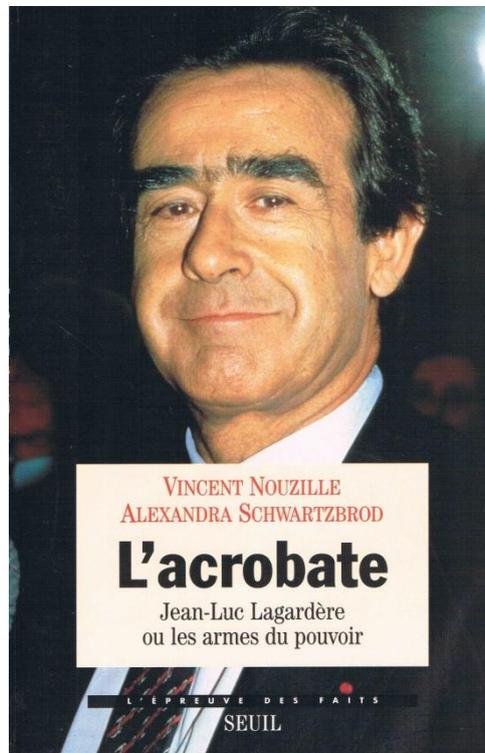
Sur Sylvain Floirat :

« **Monsieur le Président Sylvain Floirat** » édité par une association de Dordogne, « Hautefort Notre Patrimoine » (Hautefort est une petite ville à 5 kms de Nailhac, village natal de Sylvain Floirat).

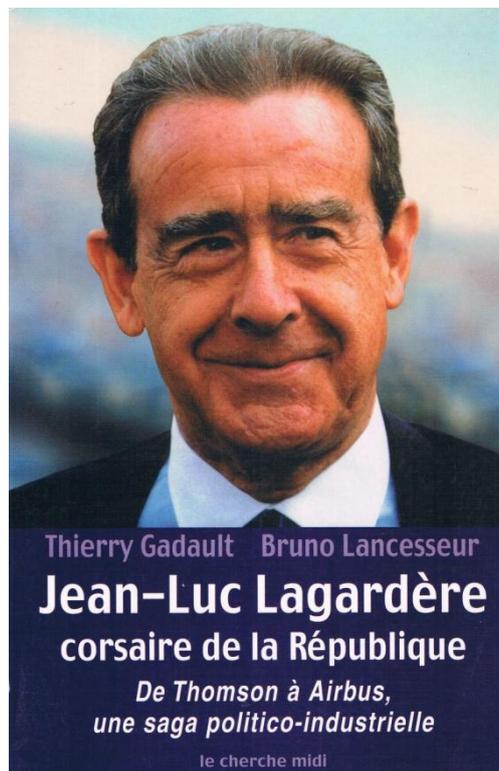


Sur Jean Luc Lagardère :

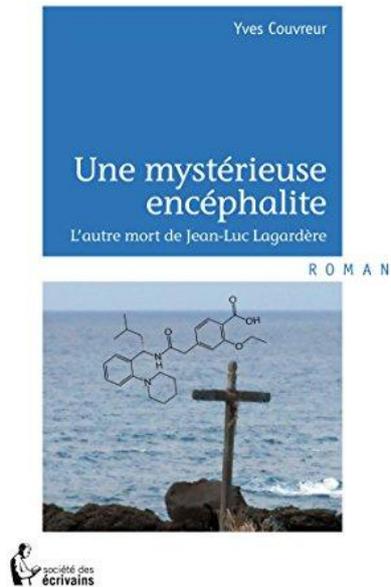
« **L'acrobate, Jean Luc Lagardère ou les armes du pouvoir** » de Vincent Nouzille et Alexandra Schwartzbrod. Editions du Seuil.



« **Jean Luc Lagardère corsaire de la République. De Thomson à Airbus une saga politico-industrielle** » de Thierry Gadault et Bruno Lancesseur. Editions du Cherche Midi.

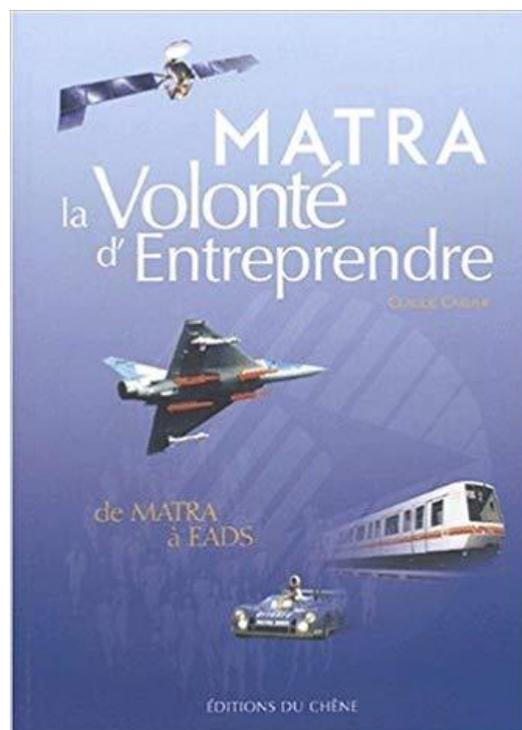


« **Une mystérieuse encéphalite, l'autre mort de Jean Luc Lagardère** » de Yves Couvreur, société des écrivains.



Sur l'histoire de Matra :

« **MATRA, la Volonté d'Entreprendre, de MATRA à EADS** » de Claude Carlier. Editions du Chêne.



Plaquettes de la Direction des Relations Extérieures MATRA :

**1945-1985 : 40 années d'évènements MATRA**

**MATRA**   
Direction des Relations Extérieures  
Direction de l'Information  
Centre de Montigny - 3, Avenue du Centre  
78182 SAINT-QUENTIN YVELINES CEDEX  
RM : 010485

**1945.1985**  
40 ANNÉES  
D'ÉVÉNEMENTS  
**MATRA**

**20 ans de MATRA VELIZY 1966-1986**

**MATRA**  
**VELIZY**



**MATRA**   
37, avenue Louis Bréquet  
78140 Velizy-Villacoublay/France  
Tel. : (1) 39 45 95 00 - Telex : MATRA 698 077 F

Sur l'héritier :

« **Arnaud Lagardère, l'héritier qui voulait vivre sa vie** » de Jacqueline Rémy, Editions Flammarion.

