

Pierre Croissant

Quand deux sociétés Peugeot concurrentes construisaient des automobiles (1895-1910)



« La locomotion automobile est appelée à révolutionner peu à peu le transport sur route [...] ce serait un acte de faiblesse impardonnable que de reculer... »

« Nous avons en main une affaire [...] qui est appelée, si on la conduit avec hardiesse et habileté, à faire de notre maison l'une des plus grandes affaires industrielles de France. »

Armand Peugeot, 10 mai 1895

Page précédente : Les cinq gérants des Fils de Peugeot Frères. Cette célèbre photographie fut prise en 1894 par Émile Barbier dans son atelier de la rue Carnot à Valentigney. De gauche à droite, debouts : Eugène Peugeot (1844-1907) et son cousin Armand Peugeot (1849-1915). Assis, Alfred Fallot (1856-1936) et Alfred Bovet (1841-1900), tous deux beaux-frères d'Armand. Au centre, Pierre Peugeot (1871-1927), fils aîné d'Eugène. Cliché 81.011. Émile Barbier est l'auteur de la quasi-totalité des clichés des sociétés Peugeot (personnes, produits, ateliers...) pris entre 1880 et 1900. Il poursuivit sa collaboration avec les deux entreprises jusqu'en 1910 mais on ne peut assurer qu'il en demeura l'unique photographe durant cette seconde période

Quand deux sociétés Peugeot concurrentes construisaient des automobiles (1895-1910)

Parmi les grands patrons qui ont marqué l'histoire industrielle du Pays de Montbéliard, Armand Peugeot (1849-1915) occupe, peut-être avec Frédéric Japy dans un domaine différent, une place particulière : celle du plus visionnaire, du plus apte à imaginer l'avenir du transport routier. Après avoir cru à un développement populaire du vélocipède en 1885, il fut celui qui fonda les plus grands espoirs dans ce qu'il nomma « la voiture automotrice », apparue pour la première fois en 1889, par opposition à la voiture tractée. Plus qu'une espérance, c'était pour lui une certitude dès 1891. Quatre années plus tard il présentait à ses associés un projet concret inspiré de ces paroles prophétiques : « ... la locomotion automobile est certainement appelée à révolutionner peu à peu le transport sur route... ».

Lors des obsèques de l'industriel, en 1915, Louis Renault rappellera que son concurrent et prédécesseur à la présidence de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, fut « l'adepte le plus fervent, le défenseur le plus acharné de la traction mécanique »¹. On sait ce qu'il en advint : en 1896, Armand Peugeot fondait la Société anonyme des Automobiles Peugeot, ancêtre du groupe PSA d'aujourd'hui qui emploie 207 000 salariés dans le

1 La Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, créée en 1909 par Armand Peugeot, fut présidée par son fondateur jusqu'à son décès en 1915. Aujourd'hui, l'association porte le nom de Comité des constructeurs français d'automobiles. Elle est présidée alternativement par un représentant de PSA et de Renault.

monde. Cette histoire est connue. Une soixantaine de livres² relatent « la saga des Peugeot », familiale et industrielle ou, de manière moins anecdotique, la remarquable aventure technologique à l'origine des premières voitures à vapeur puis, à pétrole.

Un point moins connu est l'échec de l'industriel dans sa tentative d'associer ses cousins à cette audacieuse entreprise. La conséquence de leur divergence fera que, durant plusieurs années, deux sociétés Peugeot fabriqueront des « voitures sans chevaux »... Il existera deux bureaux d'études, deux catalogues présentant deux gammes différentes de véhicules. Situation paradoxale, au Salon de Paris de 1905, deux stands Peugeot proposeront des automobiles à une même clientèle privilégiée.

UNE HISTOIRE OFFICIELLE

Les causes de ce silence ne résultent pas seulement des cent ans écoulés depuis cette époque pionnière. Pour d'obscures raisons, probablement de complaisance, les auteurs des premiers historiques des sociétés Peugeot ont délibérément ignoré cette page de l'histoire de l'entreprise alors qu'elle est probablement la plus originale, la plus décisive et assurément la plus significative des difficultés à imaginer, à la fin du XIX^e siècle, l'avenir de l'automobile.

Ainsi, les *Notes pour servir à l'histoire des usines Peugeot*, rédigées par Marcel Duvernoy³ en 1937, soit quarante ans après ces événements, prennent fin sur la situation du groupe en 1897 suivie de cette regrettable mais révélatrice conclusion : « Me voici arrivé à l'époque presque moderne et je m'arrête... ». Après lui, André Peugeot en 1947 puis René Sédillot en 1960 mentionneront le départ d'Armand Peugeot mais ne donneront aucune information sur son motif et le contexte industriel et humain de sa décision.

Ces événements témoignent aussi du caractère bien trempé des différents acteurs. Le fait que les deux patrons principaux, cousins de surcroît, aient pu être en désaccord quant à l'avenir

2 Si la littérature - généralement hagiographique - est abondante, la liste des travaux d'historiens est limitée. Après les *Notes pour servir...* de Marcel Duvernoy (1937), canevan incontournable pour tous les chercheurs, citons, dans l'ordre de leur publication : Georges Bugler et Geneviève Monnin (1970), Blandine Peugeot (1977), Yves Cohen (1981), Jean-Louis Loubet (1990) et André Ferrer (2002).

3 Marcel Duvernoy (1873-1953), docteur en médecine, président de la SEM de 1933 à 1948, avait épousé Marthe, fille d'Eugène Peugeot. Sa sœur Alice Duvernoy devint madame Jules Peugeot II.

de leur société déjà en pleine expansion - et peut-être à cause de cela ? - jusqu'à opérer une scission et poursuivre séparément leur activité était inconcevable.

Dès juillet 1913, trois ans après la fusion des deux firmes, « une histoire officielle » était inventée par la direction de la nouvelle Société Anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot (SAACP)⁴. Largement diffusée par la presse d'entreprise et, aujourd'hui encore, enseignée dans les cycles de formation, elle va jusqu'à ignorer la crise de 1895, lui substituant une stratégie volontariste visant à la séparation des risques industriels. Ainsi, en 1930 : « Les dirigeants des affaires Peugeot décident en 1896 la création d'une société indépendante pour la fabrication des automobiles et la construction d'une grande usine à Audincourt, montrant ainsi que la durée déjà longue de leur prospérité n'avait étouffé chez eux, ni l'esprit de décision, ni la claire vision des possibilités d'avenir »⁵. En 1970 : « [...] dans l'incertitude de l'industrie automobile dans les années à venir, une séparation des risques des diverses fabrications Peugeot fut réalisée [...] »⁶, comme si le changement s'était limité à scinder en deux départements les activités d'une unique société. Une autre justification fut utilisée, celle de l'exiguïté des terrains encore disponibles à Beaulieu : « La construction d'automobiles se développant, l'usine de Beaulieu devient insuffisante; Armand Peugeot installe deux nouvelles usines à Audincourt et à Lille »⁷.

La bibliographie de ces soixante dernières années a bien entendu repris cette version officielle à l'exception des travaux de trois chercheurs qui ont œuvré à partir d'archives. Le premier fut Georges Bugler qui parla de « dissensions entre les gérants qui ne s'accordent pas sur l'avenir de l'automobile »⁸. En 1981, Yves

4 Peugeot SAACP : *Étude sur le SAACP*, juillet 1913. Archives musée Peugeot (AMP) : DOC/838.

5 Peugeot SA : *Les usines de la SA des Automobiles Peugeot* p. 3. La référence complète de chaque article ou livre cité figure en bibliographie à la fin du texte. Cette liste est toutefois limitée aux travaux mentionnés en note *infra*, c'est-à-dire effectivement utilisés comme source.

6 ROUGEOT Gilbert : *La production Peugeot de 1889 à 1928*, p. 83.

7 *Rappel d'histoire*. Note de la Direction du personnel et des relations sociales de Sochaux, 1960. Cette version inexacte figure même dans *l'Histoire technique du Groupe*, brochure publiée en 1983 par l'Aventure Peugeot, une association dont la vocation est pourtant de faire connaître au grand public l'origine et le développement exemplaires de la société.

8 BUGLER Georges : *Histoire de Valentigney au XIX^e siècle*, p. 84.



Armand Peugeot ne figure pas sur cet arbre généalogique destiné à montrer à la clientèle la longue expérience industrielle de la famille à l'origine de la SA des Automobiles Peugeot. Il en est pourtant le fondateur...

Document publicitaire Peugeot de 1933.
AMP : LA 69.

Cohen souligna le fait que « les associés d'Armand et surtout Eugène ne partagent pas son point de vue »⁹. Blandine Peugeot sera la plus sévère : « C'est à cette époque, en pleine prospérité, qu'éclatent une fois de plus les dissensions familiales. Armand Peugeot ne s'entend plus avec ses cousins »¹⁰. Et ce docteur en histoire qui, en tant que belle-fille du généalogiste André Peugeot a eu accès aux meilleures sources, de laisser entendre que la famille de son mari fut particulièrement (plus que les autres?) sujette à de vives tensions ayant pu conduire à des ruptures... En revanche, on ne peut nier les *conséquences* structurelles et sociales de ces turbulences intra-familiales.

La première trace du projet automobile d'Armand Peugeot apparaît dans un rapport financier rédigé par lui deux mois avant l'assemblée générale de la société Les Fils de Peugeot Frères tenue le 31 mars 1892. Nous ignorons quel écho reçut ce texte sur lequel nous reviendrons¹¹.

9 COHEN Yves : *Ernest Mattern, les Automobiles Peugeot et le Pays de Montbéliard avant et pendant la guerre 1914-1918*, p. 60.

10 PEUGEOT Blandine : *Étude sur la famille Peugeot des origines à la fin de la première guerre mondiale*, p. 205.

11 *Rapport sur la situation financière de la maison, sur les fabrications à entreprendre et sur les voitures automotrices et la carrosserie*, 6 janvier 1892, 6 p. ms. AMP : DOC/806.

Un document, inédit lui aussi, daté du 10 mai 1895, *Question des voitures automobiles*, écrit de la main de l'ingénieur, apporte des informations résolument nouvelles sur sa vision prophétique et la validité de son projet à cette époque décisive. Il s'agit, nous semble-t-il, d'un argumentaire, un texte préparatoire à une réunion du conseil de gérance. Le compte-rendu de ce conseil ne nous est pas parvenu. L'objectif de son auteur était-il une tentative ultime de convaincre ses cousins et associés ? À l'examen du document, on peut en douter. Ce texte nous paraît plutôt consacrer une rupture déjà inscrite dans l'esprit des protagonistes... néanmoins soucieux de préserver l'avenir.

LA SOCIÉTÉ LES FILS DE PEUGEOT FRÈRES

La seconde moitié du XIX^e siècle

La société Peugeot Frères fondée en 1851 par Jules I et Émile, fut restructurée en 1871 à la suite de la nomination du fils de Jules I, Eugène Peugeot, à la fonction de gérant et de l'entrée au conseil d'Armand, fils d'Émile, en tant que commanditaire. À la suite de ces changements, elle devint en 1878 la société Les Fils de Peugeot Frères. À l'échéance statutaire de vingt ans, le 31 mars 1892, on procéda à une augmentation du capital qui passa de 3 300 000 F à 6 100 000 F et à un renouvellement partiel du conseil de gérance. Celui-ci comprit désormais quatre associés gérants : Eugène et Armand Peugeot ainsi qu'Alfred Bovet¹² et Alfred Fallot¹³, tous deux beaux-frères d'Armand et quatre commanditaires simples, non gérants. Il s'agissait de Mina Ehrmann mère d'Armand Peugeot, de sa sœur Léonie Ehrmann veuve de Louis Fallot, de Lucy Peugeot soeur d'Armand et de Pierre Challas, ingénieur des chemins de fer, sans lien avec la famille des industriels, nous semble-t-il.

12 Le Suisse Alfred Bovet (1841-1900), originaire de Boudry (canton de Neuchâtel), était fils d'un fabricant d'indiennes qui fut contraint de fermer son entreprise en 1855. Vers 1860, son père, ami d'Émile Peugeot, l'envoya en stage à l'usine de Valentigney. Il fit la connaissance de Berthe Peugeot, fille d'Émile et sœur d'Armand qu'il épousa en 1864. D'après Marguerite Bonnet-Coste : « Les Bovet », in JOURDAN J.-P. : *Autour d'Armand et Léonie Peugeot*, cahier inédit, 1992, p. 4. Intellectuel, musicien (ami de Wagner), Alfred Bovet présida la SEM de 1887 à 1890 et lui fit don de son étonnante collection d'autographes. SEM 1906, p. 11.

13 Alfred Fallot (1856-1936) était fils de Louis Fallot, gérant de Peugeot Frères et frère de Léonie, femme d'Armand Peugeot. Leur grand-père paternel, le pasteur Louis Fallot (1798-1830), était gendre de Jean-Pierre II.