Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 35 (1955)
Heft: 9

Artikel: La famille Peugeot
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888152

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

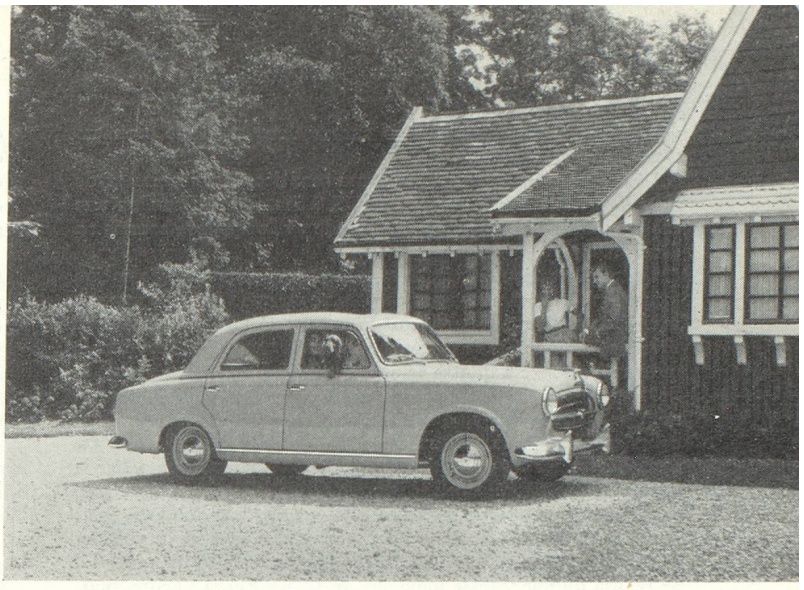
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La famille Peugeot



La dernière création automobile Peugeot : la 403.

Le pays de Montbéliard, situé au carrefour de la Suisse, de l'Alsace et de la Franche-Comté, a été pendant des siècles un comté indépendant, placé sous la suzeraineté des princes de Wurtemberg. C'est seulement en 1795 qu'il a été définitivement rattaché à la France, mais, en dépit de ses souverains allemands, ce pays a toujours été français de cœur, de langue et d'esprit.

En raison même de sa position de carrefour, ce petit pays a connu, depuis les temps antiques, une suite d'invasions, de sièges, de batailles, de pillages et de ruines qui, pendant longtemps ont entravé son développement industriel. C'est seulement vers la fin du XVIIe siècle qu'il a retrouvé des temps plus tranquilles et que l'industrie a pu y naître et prospérer.

Toutes les conditions étaient réunies pour favoriser cette floraison industrielle. La région contenait des gisements d'un excellent minerai de fer, exploités depuis des siècles. Les forêts du Jura fournissaient en abondance le bois, seul combustible alors utilisé pour le traitement du minerai. Le « Fer au bois » de Franche-Comté a toujours été des plus réputés. Le Doubs et ses affluents donnaient une force motrice à bon marché. Enfin, la population de ces régions a toujours été travailleuse et active.

Mais ces conditions favorables ne suffisent pas pour expliquer la formation d'une grande agglomération d'usines, employant des milliers d'ouvriers et dont les fabrications très variées vont depuis la pince, la fourche ou le moulin à café, jusqu'à l'automobile la plus perfectionnée. Il a fallu aussi l'effort de six générations d'industriels qui, de père en fils, ont travaillé avec acharnement, chaque génération construisant de nouveaux ateliers, entreprenant de nouvelles fabrications, recherchant de nouveaux procédés. Et c'est cet effort admirable de la famille Peugeot, qui porte sur près de deux siècles, que nous allons brièvement retracer.

Le premier Peugeot dont l'histoire fasse mention est Jean-Jacques (1699-1741) dont le fils Jean-Pierre (1734-1814) était tisserand et teinturier. Cet ancêtre eut quatre fils qui tous, firent preuve d'intelligence et d'initiative.

Les deux cadets, Charles et Jacques se tournèrent avec succès vers la filature et la fabrication des pièces détachées pour les métiers de filature. Mais ce sont les deux aînés, Jean-Pierre (1768-1852) et Jean-Frédéric qui furent à l'origine des industries actuelles. En effet, dès le début du XIXe siècle, ils s'associèrent pour créer à Sous-Cratet une fonderie d'acier. L'industrie métallurgique existait déjà dans la région depuis fort longtemps, mais elle n'avait guère dépassé le stade artisanal et les procédés employés étaient rudimentaires.

Ce fut surtout l'aîné, Jean-Pierre, qui fut le véritable créateur de la Firme Peugeot. Vers 1810, il entrevit l'avenir immense qui s'ouvrirait pour sa fonderie s'il parvenait à réaliser le laminage à froid de l'acier. La machine à vapeur venait d'être inventée, la poussée industrielle du XIXe siècle commençait et les applications de l'acier laminé allaient se multiplier.

Ses essais, poursuivis avec deux cages de laminoirs construites par des moyens de fortune, leur donnèrent toute satisfaction. Le succès fut immédiat et la petite usine de laminage qui, à l'origine, ne comptait que dix ouvriers, devint rapidement insuffisante.

Les deux frères avaient eu sept fils, qui, dès leur âge d'homme, furent associés à leurs parents. L'un d'eux, Fritz, qui avait à peine vingt ans, eut l'idée heureuse d'utiliser l'acier laminé à froid pour la fabrication des lames de scies dont la qualité fut très rapidement appréciée. Aussi, les deux frères, aidés de leurs sept fils, créent d'abord, vers 1833, l'usine de Terre-Blanche, dans la Vallée d'Hérimoncourt, et, comme cette usine devint à son tour insuffisante, ils achetèrent, en 1843, une usine de quincaillerie qui avait été installée à Valentigney par la famille Japy.

A ce moment, deux des fils de Jean-Pierre : Jules (1811-1889) et Emile Peugeot (1815-1874) constituent la Société en commandite « Peugeot Frères » dont le siège est fixé à Valentigney. Parallèlement, on ouvre à Paris un magasin de vente, rue Bérenger, et on installe une nouvelle usine à Pont-de-Roide.

C'est la grande époque de l'essor de la maison. Les fabrications s'ajoutent aux fabrications. En dehors de l'acier laminé, des lames de scies, de la quincaillerie courante, on lance les tondeuses mécaniques, les moulins à café, l'outillage industriel, les outils agricoles. Tous ces produits acquièrent une telle réputation qu'ils sont bientôt vendus dans le monde entier.

Vers 1855, la mode de la crinoline apporte un élément d'activité inattendu. Les « baleines » qui soutiennent les jupes des femmes sont très coûteuses et, d'ailleurs, elles se font de plus en plus rares sur le marché. Peugeot lance les baleines en acier, dont le succès est foudroyant. Aussi il devient nécessaire d'installer en 1857 une nouvelle usine à Beaulieu, près de Valentigney.

En 1865, les deux frères, Jules et Emile, passent le gouvernement de leur grande industrie à leurs fils qui se groupent sous la raison sociale qui existe encore : « Les Fils de Peugeot Frères ».

En 1889, la réputation de Peugeot est définitivement assise. Ses produits sont connus dans le monde entier et la marque Peugeot est synonyme de qualité. Les dix ouvriers du début sont devenus deux mille. Et l'ascension continue puisqu'aujourd'hui les Fils de Peugeot frères ont développé leurs anciennes usines et en ont créé de nouvelles.

Mais deux découvertes allaient donner au nom de Peugeot, déjà très connu, une notoriété mondiale : la bicyclette et l'automobile.

Parmi les fils de Jules et d'Emile, deux surtout se firent remarquer par leur esprit d'entreprise et leur valeur. Le premier, Eugène (1844-1907) est à l'origine des dirigeants actuels. Le second, Armand (1848-1915) fut l'initiateur des fabrications de cycles et d'automobiles dont l'ampleur allait atteindre et dépasser celles de l'acier laminé et de l'outillage.

Armand Peugeot était un créateur dans toute l'acceptation du terme. Un des premiers, il entrevit l'avenir immense qui s'ouvrait, aussi bien pour la bicyclette qui venait de naître du grand Bi à la suite de l'invention de la chaîne, que pour le

véhicule à traction mécanique encore dans ses tout premiers tâtonnements.

Dès 1885, il construisit plusieurs modèles de tricycles et de bicyclettes et n'hésita pas, dès 1886, à installer à Beaulieu une des premières fabriques importantes de « vélocipèdes » comme on disait alors.

Cette fabrication lancée, Armand se tourna vers la locomotion mécanique. Il commença par construire un quadricycle à vapeur, mais il comprit rapidement que la vapeur n'était pas la solution rêvée, et il abandonna cette voie. Daimler venait d'inventer le moteur à essence à quatre temps. Armand Peugeot en acquit la licence et dès 1890 il construisit un des premiers véhicules automobiles à essence qui aient circulé, avec un moteur à deux cylindres en V d'une puissance effective de 8 chevaux. Cet ancêtre était déjà muni d'une boîte à 4 vitesses et atteignait en palier la vitesse, jugée énorme pour l'époque de 25 kilomètres à l'heure. Ce véhicule, qui n'avait, bien entendu, que des caoutchoucs pleins aux roues, suivit de bout en bout la célèbre course de bicyclettes Paris-Brest-Paris en 1891. Certes, la bicyclette le battit puisqu'il ne réalisa qu'une vitesse moyenne de 13,500 km. à l'heure, mais enfin, en dépit d'incidents nombreux, il avait accompli intégralement le parcours.

Ce résultat fut jugé très honorable et encourageant. On construisit à Beaulieu 29 voitures en 1892, 34 en 1893, 40 en 1894, 72 en 1895 et 92 en 1896. Parallèlement, les véhicules se perfectionnaient. On abandonna assez vite le moteur Daimler pour le remplacer par un moteur spécifiquement Peugeot. Les pneumatiques apparaissent, qui permettent plus de confort et aussi plus de vitesse. Aussi les voitures Peugeot remportent-elles de nombreux succès dans les courses de Paris-Bordeaux-Paris (classée première), dans Paris-Nice, Paris-Marseille, etc.

En 1897, Armand Peugeot n'hésite pas. L'usine de Beaulieu est devenue insuffisante pour assurer la fabrication des voitures, d'autant plus que, d'année en année, la production des bicyclettes augmente. Convaincu que l'avenir de l'automobile est immense, comme il n'obtient pas l'adhésion de ses associés, il quitte la vieille maison, fonde la Société des automobiles Peugeot, et installe deux usines, l'une à Audincourt dans le Doubs, l'autre à Fives-Lille.

Dès lors, on va voir éclater, pendant une dizaine d'années, une rivalité entre les deux sociétés. En effet, les Fils de Peugeot Frères qui s'étaient tout d'abord désintéressés de la création d'Armand, la jugeant trop hasardeuse, avaient vite compris leur erreur. Dès le début du siècle, ils lançaient sur le marché plusieurs types de motocyclettes, et une voiture légère, à un, puis à deux cylindres, qui fut baptisé *Lion Peugeot*.

Pendant ce temps, Armand Peugeot continuait à construire des voitures de plus en plus perfectionnées, ainsi que des poids lourds. La production montait de 500 voitures par an, en 1898, à 2.300 en 1908. Peugeot remportait de nombreux succès dans les courses. Les camions Peugeot commençaient à être connus et leur qualité s'affirmait dans différents concours de poids lourds, en 1897 et en 1902. Le début voit aussi la naissance de la célèbre Bébé Peugeot, véritable ancêtre des petites voitures modernes.

Mais cette dualité ne pouvait durer au sein de la grande industrie Peugeot. Eugène Peugeot venait de mourir et il laissait trois fils, Pierre, Robert et Jules, qui avaient repris le gouvernement des *Fils de Peugeot Frères*. Ils se rapprochèrent de leur oncle Armand et une entente intervint. Ensemble, ils créèrent la *Société anonyme des automobiles et cycles Peugeot*, qui engloba les usines d'Audincourt, de Beaulieu et de Lille. Robert Peugeot en prit la direction effective, pendant que ses deux frères, Pierre et Jules, se consacraient plus spécialement aux *Fils de Peugeot Frères*.

Le développement de la nouvelle Société fut, dès lors, ininterrompu et on ne peut qu'en retracer rapidement les étapes.

En 1912, création de l'usine de Sochaux plus spécialement affectée à l'usinage des poids lourds. Pendant la guerre de 1914-1918, on crée une forge moderne, un atelier d'emboutissage et une fonderie autour de l'usine mécanique de Sochaux.

Cet ensemble fut complété par une usine à Issy-les-Moulineaux, deux carrosseries, l'une à Mandeure près de Beaulieu, l'autre à Clichy, et de vastes magasins à La Garenne.

Mais, après la guerre qui avait amené la Société à réaliser des fabrications très spéciales, telles que les moteurs d'avions et les obus, une vaste réorganisation s'imposait. Les besoins du marché étaient immenses et il fallait produire en grande série pour diminuer les prix de revient et atteindre, par des prix raisonnables diminuer les prix de revient et atteindre, par des prix raisonnables, toutes les couches de clientèle.

Les usines de carrosserie étaient tout à fait insuffisantes. Celle de Mandeure avait d'ailleurs été gravement endommagée par un incendie en 1925. En 1926, on inaugura, en face du groupe de Sochaux, une vaste carrosserie pourvue des dispositifs les plus modernes. Les usines de Sochaux furent elles-mêmes agrandies et perfectionnées.

En 1926, la fabrication des cycles et motocyclettes fut séparée de celle des automobiles et on créa la *Société des cycles Peugeot* qui reprit l'usine de Beaulieu. L'usine de Lille fut cédée à une nouvelle Société : la Compagnie lilloise de moteurs et, en 1933, l'usine d'Audincourt fut cédée aux Fils de Peugeot frères qui avaient encore besoin de s'agrandir.

Ces cessions permirent de former à Sochaux un groupe homogène réunissant toutes les phases de la fabrication d'une automobile. Il y entre des matières premières ou des accessoires et il en sort des voitures complètement terminées.

Pendant la dernière guerre, le groupe de Sochaux fut gravement endommagé par les bombardements et les Allemands avaient déménagé la plupart des machines. Tous ces dégâts furent réparés dans un temps record, et aujourd'hui le groupe automobile a retrouvé sa puissance de production d'avant la guerre, avec un outillage complètement rénové.

Cet historique très résumé, car il faudrait un volume pour en retracer toutes les phases, permet de tracer le tableau de l'ensemble du groupe Peugeot qui se divise en quatre parties :

— les fils de Peugeot frères;
— les automobiles Peugeot;
— les cycles Peugeot;
— les sociétés annexes.

1° *Les fils de Peugeot frères et Peugeot et Cie :*

a) usine de Terre-Blanche : fourches, moulins à café, outillage,
b) usine de Valentigney : laminage, scies, ressorts, etc.,
c) usine d'Audincourt : chaînes de vélos et motos, outillages, mécaniques variées,
d) usine de Bourguignon : laminage à chaud,
e) usine de Pont-de-Roide : rabots, aciers tréfilés, acier inoxydable.

2° *Société des automobiles Peugeot :*

a) groupe de Sochaux comprenant : forge, fonderie, emboutissage, usinage, carrosserie,
b) usine de La Garenne : usinage, carrosserie,
c) usine de Levallois : pièces détachées.

3° *Cycles :*

a) usine de Beaulieu : cycles et motocyclettes,
b) usine de Saint-Etienne : cycles et motocyclettes.

4° *Sociétés annexes :*

— Compagnie lilloise de moteurs à Fives-Lille;
— Constructions mécaniques de Haguenau;
— S. E. D. I. S.

Ainsi, tout ce magnifique groupe est né, il y a 140 ans, d'une humble usine de laminage d'acier de 10 ouvriers.

Certes, ce résultat est dû au travail, à la persévérance et à l'esprit d'entreprise des générations d'animateurs qui se sont succédé à la tête de cette entreprise.

Mais il est un autre facteur essentiel de ce succès. De père en fils, les dirigeants se sont toujours attachés à développer et à entretenir autour d'eux un esprit de solidarité et de dévouement qui ne s'est jamais démenti. Il règne chez Peugeot un « esprit de la maison » tout à fait remarquable. Un grand nombre d'ouvriers, d'employés, de contremaîtres, d'ingénieurs, de directeurs, ont développé toute leur carrière dans les établissements. Cette stabilité est, croyons-nous, une des raisons majeures de la magnifique floraison de la firme.