

Pierre Croissant

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





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 »<sup>1</sup>. 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 livres<sup>2</sup> 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<sup>e</sup> siècle, l'avenir de l'automobile.

Ainsi, les *Notes pour servir à l'histoire des usines Peugeot*, rédigées par Marcel Duvernoy<sup>3</sup> 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), canevases 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)<sup>4</sup>. 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 »<sup>5</sup>. En 1970 : « [...] dans l'incertitude de l'industrie automobile dans les années à venir, une séparation des risques des diverses fabrications Peugeot fut réalisée [...] »<sup>6</sup>, 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 »<sup>7</sup>.

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 »<sup>8</sup>. 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<sup>e</sup> 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 »<sup>9</sup>. 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 »<sup>10</sup>. 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 reviendrons<sup>11</sup>.

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.

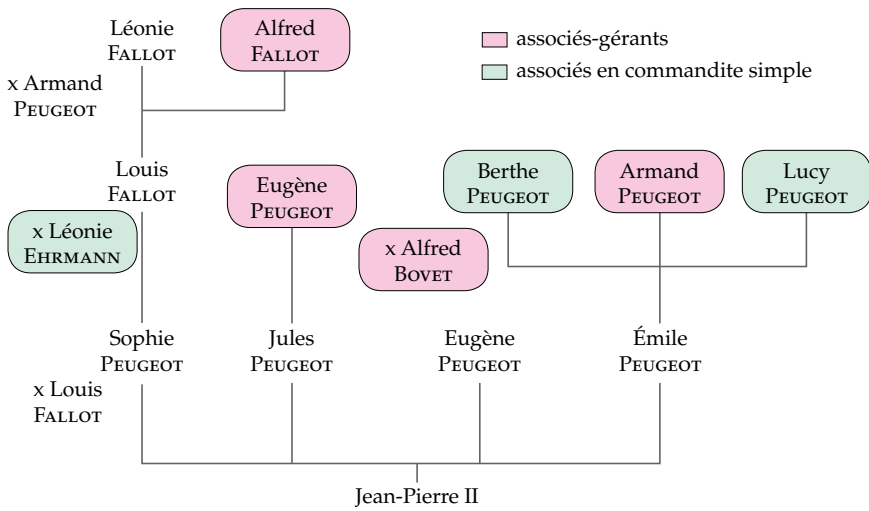
## LA SOCIÉTÉ LES FILS DE PEUGEOT FRÈRES

### La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> 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 Bovet<sup>12</sup> et Alfred Fallot<sup>13</sup>, 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.



Le conseil de gérance de la société Les Fils de Peugeot Frères en 1895.

Créée elle aussi pour une durée de vingt années, la nouvelle société avait pour but « de reprendre la suite des affaires de la société Les Fils de Peugeot Frères, qui avait pris fin le 31 décembre 1891, et de continuer l'exploitation industrielle et commerciale des usines de la dite société pour la fabrication et la vente des scies, outils, articles de grosse quincaillerie, vélocipèdes et tous autres produits »<sup>14</sup>. Cet acte de 1892, rédigé deux mois après la présentation du rapport d'Armand Peugeot qui y faisait explicitement allusion, ne faisait pas mention de la fabrication d'automobiles alors que les études, commencées en 1888, avaient abouti dès l'année suivante à la construction du premier prototype.

Un changement de commanditaire intervint à la suite du décès de Mina Ehrmann, épouse d'Émile Peugeot, survenu le 3 novembre 1893. Sa part de capital, d'un montant de 900 000 F, fut répartie équitablement entre ses trois enfants : Berthe Bovet (qui entra ainsi au conseil), Armand et Lucy Peugeot<sup>15</sup>. C'est ce conseil remanié de huit personnes qui sera confronté à la crise de 1895.

<sup>14</sup> Acte notarié du 31 mars 1892, AMV : 2 F 2.

<sup>15</sup> Acte n° 5393 du 15 mars 1894. Étude de M<sup>e</sup> Juillard, notaire à Audincourt. Archives départementales du Doubs (ADD) : 3 E 56/386.

## Composition et mises de fonds des membres du conseil de gérance de la société

Les Fils de Peugeot Frères à la date du 10 mai 1895

### A) Associés-gérants

Eugène Peugeot, fils de Jules I	1 800 000 F
Armand Peugeot, fils d'Émile	1 300 000 F
Alfred Bovet, beau-frère d'Armand Peugeot	800 000 F
Alfred Fallot, beau-frère d'Armand Peugeot	800 000 F

### B) Associés en commandite simple :

Berthe Peugeot, épouse Alfred Bovet, sœur d'Armand	300 000 F
Léonie Ehrmann, veuve de Louis Fallot, mère d'Alfred Fallot	400 000 F
Lucy Peugeot, sœur d'Armand	500 000 F
Pierre Chalas, ingénieur des chemins de fer <sup>16</sup>	200 000 F
<b>Total du capital social</b>	<b>6 100 000 F</b>

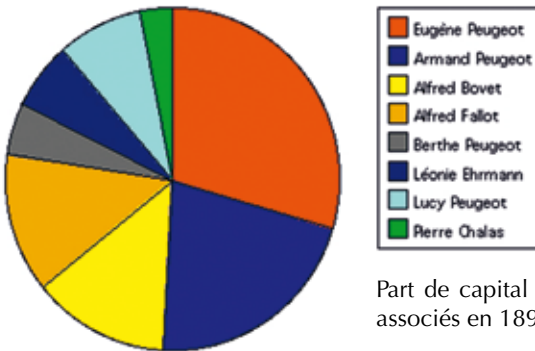
Si, à titre individuel, Eugène Peugeot détenait la plus grosse part du capital, avec 1 800 000 F, l'autre partie, exceptés les 200 000 F de Pierre Chalas, correspondait entièrement à l'apport d'Armand Peugeot et de ses proches, à hauteur de 4 100 000 F. Le 17 août 1895, soit trois mois après le conseil décisif, Alfred Fallot démissionnait de son poste de gérant et était remplacé par le fils d'Alfred Bovet, le jeune Philippe Bovet qui dirigeait la fabrication des vélocipèdes<sup>17</sup>. Alfred Fallot demeurait néanmoins au conseil en qualité de simple commanditaire.

À cette époque, la société comprenait trois usines : celle de Terre-Blanche à Hérimoncourt depuis 1833, celle de Valentigney depuis 1847 et celle de Beaulieu à Valentigney depuis 1857. Elle produisait des aciers laminés et forgés, des scies, des ressorts, des outils d'atelier et de jardin, des moulins, des tondeuses, etc. et, depuis 1885, des vélocipèdes. L'entreprise était prospère et disposait d'un important réseau d'agents. Paradoxalement, cette prospérité fut un obstacle au projet d'Armand Peugeot, non seulement vis-à-vis de ses associés mais aussi de son épouse. Le fait est rapporté par un client, hôte d'Armand et Léonie Peugeot en

16 Pierre Chalas entra chez Peugeot Frères le 1<sup>er</sup> juillet 1870 comme ingénieur de toutes les usines et directeur des fabrications à Beaulieu. Simultanément, après le versement d'une mise de fonds de 200 000 F, il entra au conseil de gérance en qualité d'associé-gérant (*Traité de société* de 1870). En 1883, il fut aussi délégué départemental pour la surveillance de l'école publique. *Annuaire du Doubs* 1883.

17 ADD : 3 E 56/387.

1895 : « [...] alors Madame Peugeot [...] me demanda si c'était bien sage d'abandonner cette affaire solide et sûre, de fabrication d'outillage et d'articles de ménage et maintenant de cycles, pour se lancer uniquement dans l'auto. Son mari était le seul des associés de cette affaire familiale qui croyait à l'auto; les autres voulaient abandonner [...] »<sup>18</sup>.



Part de capital de chacun des associés en 1895

### Daimler et Levassor à Valentigney

En 1885, hormis la machine à vapeur, d'une technologie déjà éprouvée mais lourde et complexe au démarrage, le moteur à pétrole constituait le seul propulseur adaptable à un véhicule routier. Le modèle le plus évolué était celui du wurtembergeois Gottlieb Daimler, qui, chose étonnante, ne trouva dans son pays aucun industriel intéressé par son invention. En 1886, Édouard Sarazin, ingénieur ECP, acheta à Daimler la licence de fabrication du moteur dans l'espoir de le produire et de le commercialiser en France. Mais l'année suivante, Sarazin décédait à l'âge de 47 ans.

Sa veuve proposa alors à Émile Levassor, ami de son mari et déjà associé à René Panhard, autre centralien, de reprendre ce projet et de fabriquer le moteur Daimler dans leur atelier parisien de l'avenue d'Ivry. À cette époque, Levassor considérait que la jeune société Panhard & Levassor, qui produisait des machines à travailler le bois, avait la capacité technologique et l'assise financière nécessaires à la construction de moteurs en petites sé-

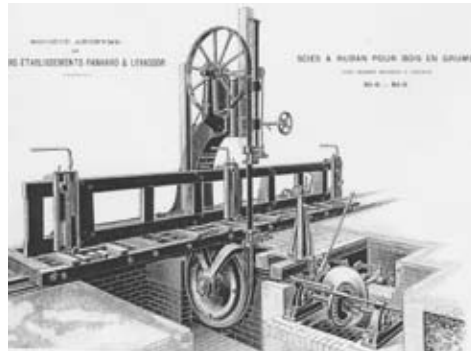
18 TURCAT LÉON : *Souvenirs de pionniers*, Paris, 1955. Cet ingénieur vint à Valentigney pour acheter une voiture et apprendre à la conduire car à cette époque le client venait en apprentissage à l'usine. Associé à son beau-frère Méry, il était en train de créer à Marseille une usine d'automobiles dont le premier véhicule sortit en 1896. Cette société est à l'origine de la marque Lorraine-Dietrich.

ries mais pas de se lancer dans la fabrication de véhicules complets. « Levassor lui-même n’imaginait pas l’avenir de l’auto » devait écrire un contemporain<sup>19</sup>. Il est intéressant de noter qu’à cet égard, il se trouvait sur la même ligne de pensée qu’Eugène Peugeot opposant résolu au projet de son cousin.

Émile Levassor et Armand Peugeot se connaissaient, car depuis 1872, la société Panhard & Levassor montait sur certaines machines à bois des scies à ruban et des fers de raboteuses provenant de la manufacture montbéliardaise. De plus, la réputation de celle-ci n’était plus à faire : à cette époque, la famille Peugeot était déjà riche d’une tradition métallurgique de trois générations, complétée par une solide expérience dans la fabrication de cycles et de véhicules hippomobiles. C’est donc tout naturellement que Levassor proposa à Armand Peugeot de monter le moteur Daimler fabriqué à Ivry par Panhard & Levassor sur une voiture conçue et produite par Les Fils de Peugeot Frères. Selon André Peugeot qui ne donne pas ses sources, les deux sociétés auraient même fusionné durant une courte période<sup>20</sup>.

Machine à bois Panhard & Levassor avec scie à ruban Peugeot.

Dessin extrait du livre de B. Vermeylen  
*Panhard & Levassor entre tradition et modernité.*



En novembre 1889<sup>21</sup>, quelques jours après la fermeture de l’Exposition universelle où ils s’étaient rencontrés, Gottlieb Daimler, Émile Levassor et Armand Peugeot se retrouvèrent à Valentigney afin de tester *l’Américain*, un engin rudimentaire dont

19 TURCAT LÉON : *Souvenirs... op. cit.*

20 PEUGEOT André : *Historique Peugeot*, p. 123.

21 Cette date est l’objet de disputes parmi les spécialistes de l’histoire mondiale de l’automobile. Certains auteurs affirment que les essais de Valentigney eurent lieu dès la fin de 1888. À défaut d’autres sources, nous nous en tiendrons à la lettre d’André Rubichon à Armand Peugeot datée du 2.12.1910. AMP : DOC/662. Elle répond précisément à la question. Voir aussi le dossier *Antériorité de Panhard sur Peugeot*, AP & L : A.2.5.

le moteur avait été conçu et construit par l'ingénieur allemand. Les essais, conduits par Armand Peugeot assisté des ingénieurs Rigoulot et Michaux et des techniciens Doriot et Rubichon, furent décevants : la machine étant incapable de gravir une pente de 3 % n'était pas commercialisable en l'état. Un accord de coopération fut néanmoins proposé par Armand Peugeot qui estima le jour-même que sa société pourrait facilement améliorer l'engin, notamment la transmission et deux ensembles qui lui étaient familiers du fait de son expérience dans la construction des véhicules hippomobiles : la suspension et la direction.

Le premier moteur parvint à Valentigney le 17 mars 1890<sup>22</sup> et fut monté sur un châssis dessiné par Louis Rigoulot. Cinq années plus tard, une centaine de voitures dotées de ces propulseurs étaient sorties de l'usine de Beaulieu. Parallèlement à cette production en série, un moteur Peugeot destiné à remplacer le Daimler, tournait sur le banc d'essais. La question du brevet devant protéger ce moteur maison fut l'objet de vives discussions entre les cousins Armand et Eugène Peugeot.

### Tous protestants

Dans son remarquable ouvrage *Ainsi naquit l'automobile*<sup>23</sup>, publié en 1971, le belge Jacques Ickx révéla que les pionniers à l'origine de l'automobile avaient en commun le fait d'être tous de confession protestante. De cette observation singulière on peut convenir qu'une culture commune facilita leur relation créant d'autres contacts dans un climat de confiance. Qu'en était-il pour chacun d'eux ?

À Paris, le premier cercle de relations personnelles d'Armand Peugeot appartenait tout naturellement au monde protestant. Étudiant à Paris<sup>24</sup>, le jeune homme logeait chez un ami de ses parents, le pasteur Eugène-Georges Berger qui avait été durant quinze ans en poste à Beaucourt avant son affectation parisienne

22 « Moteur à pétrole, système Daimler de 1 cheval à 2 cylindres n° 14 avec carburateur, lampes, disque à friction sur le moteur, pompe centrifuge, disque en bois et son arbre. Net 1 200 F ». Cahier des moteurs, AP & L : sans cote.

23 ICKX Jacques : *Ainsi naquit l'automobile*, p. 105.

24 La quasi-totalité des auteurs affirme qu'Armand Peugeot était ingénieur ECP (École centrale des arts et manufactures de Paris). Ceci est démenti par l'Association des centraliens. Nous ignorons quelle école il fréquenta durant son séjour parisien entre 1868 et 1871.

en 1855<sup>25</sup>. Son père, Charles-Louis Berger dit *Berger-Convention*, présidait en 1794 la Société populaire de Montbéliard<sup>26</sup> et fut un des fondateurs de la Société d'Émulation.

Le jeune Armand n'était pas le premier Peugeot hébergé, pour ses études, dans une famille de pasteur. Blandine Peugeot<sup>27</sup> cite les cas de Charles (1798-1871) qui logeait à Bâle chez son oncle le pasteur Ebray en même temps qu'Ingénu Japy (1801-1856), de Constant (1809-1877) qui, étudiant à Nancy habitait chez le pasteur Rodolphe Cuvier devenu son tuteur après la mort de son père Jean-Jacques en 1818 et d'Angélique (1811-1886) qui, en pension à Strasbourg, demeurait chez le pasteur Charles Cuvier avant d'épouser un autre pasteur, Henri Banzet.

Mais revenons aux pionniers de l'automobile : Édouard Sarazin et Émile Levassor. L'ingénieur Sarazin, descendant de huguenots du Gard émigrés en Allemagne au XVII<sup>e</sup> siècle après la révocation de l'édit de Nantes, épousa Louise Cayrol née en 1847 dans une famille protestante de l'Ariège. Ils se connurent grâce à leur parenté commune avec le pasteur de Coppet dont le frère avait épousé la soeur de Louise Cayrol. Quand celle-ci, veuve depuis 1887, épousa en secondes noces Émile Levassor, catholique d'origine, la cérémonie eut lieu au temple protestant d'Étretat en 1890<sup>28</sup> avec pour témoins René Panhard, associé de Levassor, et le pasteur de Coppet.

Observation moins originale, tous les proches collaborateurs d'Armand Peugeot originaires du Pays de Montbéliard étaient protestants : Auguste Doriot, Alfred et Robert Fallot, Louis Rigoulot, André Rubichon, Louis Sircoulon, etc. Il en était de même des Strasbourgeois Pierre Chalas et Jules Feurstein, des alliés mulhousiens Koechlin ainsi que des Suisses Bovet. L'ingénieur haut-marnais Gratien Michaux constituait une exception. Selon Georges Bugler, sa fiancée Marguerite Rigoulot,

25 En 1873, Émile Peugeot, patron de l'usine de Valentigney, participa à une mission d'évangélisation de trois semaines en Haute-Loire en compagnie du pasteur suisse Arnold Bovet, parent de son gendre Alfred Bovet. Les familles visitées étaient celles des soldats de l'armée de Bourbaki réfugiés et internés en février 1871 dans le canton de Neuchâtel, fief des Bovet. DIETERLEN Pierre : *Arnold Bovet...* p. 160-167.

26 Cette relation ne doit pas surprendre si l'on se souvient que le grand-père d'Émile Peugeot, Jean-Pierre I, teinturier à Hérimoncourt, fut membre de la Société montagnarde de Blamont, que présidait le pasteur G.-F. Diény. PEUGEOT André : *Historique op.cit.* p. 28 et FERRER André : « Les Peugeot au XVII<sup>e</sup> siècle » in SEM 2002 p. 154.

27 PEUGEOT Blandine : *Étude...* op. cit. p.103, 105, 132 et 133.

28 ICKX Jacques : *Ainsi naquit...* op. cit. p. 167.

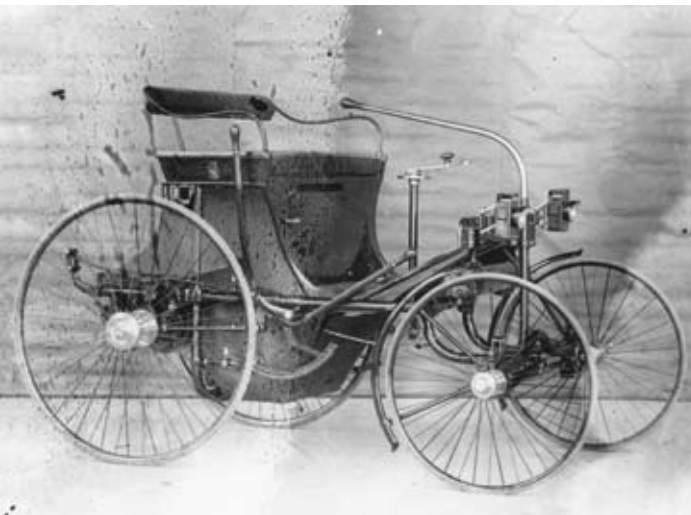
luthérienne native d'Audincourt, se serait convertie au catholicisme pour l'épouser<sup>29</sup>.

Pour l'anecdote, il convient de citer cette autre union née des relations industrielles entre les usiniers d'Ivry et du Pays de Montbéliard : le mariage de Jules Feurstein, directeur de l'usine de Valentigney et de Jeanne Cayrol, nièce de madame Levassor : « [...] ils se sont connus en 1890 à l'usine d'Ivry et mariés le 30 juin 1892 [...] »<sup>30</sup> témoigna madame Fischer, petite-fille d'Édouard Sarazin et de Louise Cayrol...

## LE PROJET VISIONNAIRE D'ARMAND PEUGEOT

### Une réflexion de 1888 mûrie en 1891

Il est difficile de dire précisément quel événement a pu, à la fin de 1891, convaincre Armand Peugeot qu'un véhicule mu par un moteur à pétrole pouvait avoir un quelconque avenir industriel. Peut-être n'y a-t-il eu aucun déclic décisif mais plutôt une chaîne de potentialités apparues au fur et à mesure des perfectionnements apportés au prototype initial, le quadricycle 2 places à moteur Daimler, devenu le Type 2.



Le Quadricycle Type 2 de 1891, première Peugeot à pétrole. Sur un châssis conçu par Louis Rigoulot, était placé à l'arrière un moteur Daimler de 2 cylindres en V. Remarquons la «queue de vache» de direction, le lanceur à crémaillère, le réservoir à l'avant, tenu par deux sangles. Des quatre exemplaires fabriqués, il n'en subsiste aucun. On ne connaissait que trois clichés de ce modèle. L'épreuve ci-contre est tirée d'une plaque découverte en 1991 chez son auteur.  
Cliché Barbier YA 005

29 BUGLER Georges : *Histoire... op. cit.* p. 118.

30 Entretien avec madame Fischer, 15 mars 1968. AP & L : A.2.8.



Après avoir produit au début de l'année 1891, et dans des conditions très artisanales (quatre exemplaires seulement), ce modèle à deux places, Armand Peugeot dota l'atelier de Beaulieu d'installations capables de fabriquer en série (64 exemplaires) le premier *vis-à-vis* à 4 places, le Type 3. Avec le sens aigu de la publicité dont il fera preuve six mois plus tard, le patron organisa des visites de ses ateliers notamment les 5 et 6 avril pour des journalistes et des agents de la maison, venus de la France entière. Selon Georges Bugler, enfant des cités ouvrières de Beaulieu avant la première guerre mondiale, ces visites étaient suivies de réceptions et de promenades sur routes à bord des voitures automotrices. Cette forme de communication préfigurait les méthodes du marketing d'aujourd'hui. La presse nationale se fit naturellement l'écho de ces manifestations d'un genre nouveau. L'image d'une entreprise en plein essor, fabriquant des produits de qualité, fut renforcée par l'immense succès suscité par sa participation à la course cycliste Paris-Brest-Paris du 6 septembre. Certains journalistes prétendirent que l'enthousiasme du public s'adressait moins aux compétiteurs sur leur bicyclette qu'à Louis Rigoulot et Auguste Doriot, les pilotes du *vis-à-vis* Peugeot...

Le 6 janvier, soit deux mois avant l'assemblée générale du 31 mars 1892, Armand Peugeot remit au conseil un *Rapport sur la situation financière de la maison, sur les fabrications à entreprendre et sur les voitures automotrices et la carrosserie*. La partie relative à ces deux dernières fabrications révèle un réel optimisme et la détermination de l'ingénieur dans la construction d'une usine de voitures. Il n'est pas encore question d'un moteur maison.

« Les affaires sont bonnes, elles sont intéressantes et attrayantes, et sont susceptibles de faire gagner à ceux qui les exploitent, de belles sommes d'argent. Il faut donc trouver les moyens de les exploiter, sans surcharger financièrement la maison et sans augmenter encore le travail des gérants. Pour cela je ne vois qu'un moyen : fonder une usine spéciale pour la fabrication des charrettes Peugeot<sup>31</sup> et des voitures à gazoline. Confier cette fondation à une société anonyme qui monterait son usine dans une localité voisine de Valentigney et Terre-Blanche, soit Audincourt, soit Seloncourt, soit même Exincourt. Les administrateurs de cette société seraient les gérants des Fils de Peugeot Frères. Ils y auraient des parts bénéficiaires, des jetons de présence et des actions. Cette société, que l'on pourrait appeler

31 Sous l'appellation générique « charrette Peugeot », les catalogues présentaient une gamme importante de véhicules à deux roues, à limons, à ridelles, etc. pour tous usages. En 1891, apparaissait le modèle transformable en traîneau... par le démontage des roues.

*Fabrique de voitures automotrices et de charrettes Peugeot*, serait une société anonyme au capital de 400 000 F. Elle serait montée au point de vue des bâtiments pour pouvoir fabriquer 100 voitures automotrices et 200 voitures ou charrettes par an [...] »<sup>32</sup>.

### Un document manuscrit inédit

Le projet détaillé de l'ingénieur apparaît dans un manuscrit de cinq pages, retrouvé en 2002 dans la maison de *Nienot*<sup>33</sup> : *Question des voitures automobiles*. Remis à son cousin germain Eugène Peugeot, il fut conservé par le fils cadet de celui-ci, Jules II, propriétaire de la maison de 1913 à 1959 puis par Antoine, fils de ce dernier. Dans ce riche document, Armand Peugeot définissait sa conception d'une évolution de la société Les Fils de Peugeot Frères à partir de ses propres convictions quant aux perspectives offertes par le développement futur du transport automobile. Au demeurant, tout indique qu'il s'agissait d'un projet déjà avancé, non amendable, en tout cas pas sur l'essentiel. Il convenait de l'accepter ou de le refuser tel quel; il ne s'agissait plus d'orientations « soumises à l'étude et aux critiques de ses collègues » du conseil de gérance, comme le précisait le rapport de 1892, mais d'objectifs précis, inscrits dans un calendrier. L'acceptation du programme devait conduire à la prise de décisions urgentes, portant sur ces trois points :

- la dernière commande de moteurs Daimler à passer à la société Panhard & Levassor
- le dépôt d'un brevet devant protéger le futur moteur Peugeot
- les investissements nécessaires à la construction d'une nouvelle manufacture

En 1892, nous l'avons vu, Armand Peugeot était déjà déterminé à créer cette nouvelle usine. Trois années plus tard, le choix du terrain d'Audincourt paraissait même acquis. En réalité, il semble que l'enjeu principal de la réunion porterait davantage sur les liens juridiques, financiers et commerciaux à définir entre la future société anonyme et ce qu'il appelait la maison centrale, c'est-à-dire Les Fils de Peugeot Frères. Pragmatique, habile à saisir toutes les opportunités, il ne souhaitait pas quitter la société héritière des premières associations familiales même s'il n'en avait pas exclu la possibilité. Selon son promoteur, la nouvelle

<sup>32</sup> *Rapport... op. cit.* AMP : DOC/806.

<sup>33</sup> *Nienot* : nous reprendrons cette orthographe qui est celle de la toponymie du XVIII<sup>e</sup> siècle et des actes notariés du XIX<sup>e</sup> siècle. Armand Peugeot écrivait *Nino*.

fabrique « tirerait des usines de Valentigney et de Terre-Blanche tout ce que ces usines pourraient lui fournir, et comme pièces forgées, et comme acier laminé ou tréfilé, aussi bien que comme pièces finies et tournées, trempées, polies ou nickelées. Terre-Blanche pourrait même dans bien des cas fournir du bois débité pour la fabrication des voitures<sup>34</sup> ».

Examinons le manuscrit, paragraphe par paragraphe.

### Question des voitures automobiles<sup>35</sup>

« La vente des voitures automobiles prend une allure telle que des mesures très sérieuses s'imposent si nous voulons rester à la hauteur des circonstances et retirer des travaux réalisés jusqu'à ce jour le profit sur lequel nous pouvons compter en faisant ce que le public semble attendre de nous. Quelles sont ces mesures, c'est ce que je me propose d'étudier maintenant ».

Trois ans après la rédaction du premier rapport, les convictions d'Armand Peugeot étaient connues de ses collègues du conseil. Le temps n'était plus à l'expression d'une foi personnelle et abstraite dans l'avenir de la locomotion automobile; il lui fallait sortir du registre chimérique même si, avec le vélocipède notamment, l'ingénieur avait déjà apporté la preuve que ses utopies pouvaient conduire à un succès industriel. L'argumentation se devait d'être concrète, pragmatique, car elle s'adressait à des associés expérimentés, confrontés depuis longtemps aux problèmes réels d'une entreprise. De plus, leurs mises de fonds étaient nécessaires à son ambitieux projet... Pour convaincre ses interlocuteurs, en particulier son cousin Eugène Peugeot de cinq ans son aîné et le plus réticent, Armand Peugeot s'appuya sur ces deux réalités :

- la demande de la clientèle dépassait largement l'offre : « Les demandes de voitures automotrices arrivent maintenant en quantité. Nous cherchons plutôt à enrayer la vente qu'à l'activer... » écrivait l'industriel en janvier 1892, quelques mois après la sortie du Type 3<sup>36</sup>.

- leur société avait acquis une expérience dont il convenait désormais de tirer profit.

34 Armand Peugeot : *Rapport sur la situation... op. cit.* du 6 janvier 1892. AMP : DOC/806.

35 Le texte original d'Armand Peugeot, y compris ses sous-titres, est cité ici *in-extenso*. Sitôt publiée la présente contribution, le manuscrit sera versé aux archives du musée Peugeot (AMP) où la cote provisoire DOC/703 lui est déjà attribuée.

36 PEUGEOT Armand : *Rapport... op. cit.* p. 6.

« Question des moteurs

Jusqu'à présent, nous sommes restés tributaires de M. Levassor pour les moteurs; c'est l'un des points faibles de notre affaire à cause :

1°) du bénéfice énorme que M. Levassor prend sur ses machines

2°) de la lenteur inouïe avec laquelle il livre les commandes.

Les essais que nous avons faits d'un moteur horizontal semblent être actuellement sur le point d'aboutir, mais en supposant que tout marche au gré de nos désirs, nous ne pourrions pas arriver à être en mesure de remplacer le Daimler par notre nouveau moteur avant le 1<sup>er</sup> juillet 1896. L'étude n'est pas terminée, les essais ne sont pas encore tout à fait concluants et il est sage de compter encore 6 mois de travaux préparatoires avant d'arriver à mettre en oeuvre la première série de moteurs. Il faudra 6 autres mois pour la terminer entièrement de sorte que, comme je le disais tout à l'heure, ce n'est que le 1<sup>er</sup> juillet 1896 que nous pouvons espérer cesser l'application du moteur Levassor.

Pour marcher d'ici là, il nous restera à commander à ce constructeur 25 à 30 moteurs que je propose de lui demander d'ici à 1 mois ou 6 semaines.

Pour mener à bien le moteur Peugeot, il nous faudra acheter encore 7 ou 8 machines-outils, tours, machines à percer et à fraiser, mortaiseuses, etc. Je propose de les acheter tout de suite, ou du moins d'ici à la fin de juin. Nous avons de la place pour les mettre et de la force pour les faire tourner. »

Au moment de la rédaction du rapport, treize types différents de véhicules étaient déjà sortis des ateliers de Beaulieu : à l'exception du premier, propulsé par la vapeur, les douze suivants étaient dotés du moteur Daimler à pétrole de 2 cylindres en V fabriqué par Panhard & Levassor. Armand Peugeot était donc tri-

butaire de son ami Levassor... chez lequel il avait envoyé en formation un de ses meilleurs spécialistes, le Montbéliardais Auguste Doriot<sup>37</sup>.



Auguste Doriot (1863-1955). Déjà concepteur du Grand Bi en 1880, il fut envoyé en stage chez Panhard & Levassor en 1891 et devint dès lors le technicien de l'adaptation des moteurs Daimler sur les châssis Peugeot. Cliché L. Vuillequez

<sup>37</sup> Auguste Doriot, né à Sainte-Suzanne en 1863 et décédé à Menton en 1955, était entré en 1878 à l'usine de Valentigney où son père était contremaître. Devenu chef de fabrication à Beaulieu, il fut co-pilote de son chef Rigoulot sur le *quadricycle* Type 3 qui suivit la célèbre course cycliste Paris-Brest-Paris de 1891. Après avoir été jusqu'en 1903, le premier gérant du dépôt parisien du boulevard Gouvion-Saint Cyr, Doriot quitta l'entreprise pour fonder avec deux associés une société concurrente, les Automobiles DFP (Doriot-Flandrin-Parent), qui ferma ses portes en 1926.

La production cumulée de ces treize modèles atteignait 101 véhicules à la fin de 1894. Châssis, direction, suspension et transmission étaient entièrement conçus et produits par Les Fils de Peugeot Frères.

« On m'a mis à la fabrication des quadricycles, sous les ordres de M. Rigoulot, se souvenait un ouvrier<sup>38</sup>. Je les montais entièrement, on m'avait donné comme aide un serrurier, Doucelance<sup>39</sup>. Puis nous avons commencé les premières voitures. Avec mon aide, nous faisons tout, sauf le moteur Daimler. Nous fabriquons le châssis et nous montions la voiture presque entièrement à la main car à l'époque, nous ne disposions que de rares machines, peu perfectionnées. Nous recevions les pièces brutes de la forge de Terre-Blanche et on les burinait [...] ».

Par ailleurs, les études sur un moteur Peugeot, destiné à remplacer le Daimler, étaient très avancées grâce à un jeune ingénieur des Arts et Métiers, Gratien Michaux (1871-1943) originaire de Rangécourt (Haute-Marne)<sup>40</sup>. Chef des études automobiles depuis son embauche à Beaulieu en 1890, il suivit Armand Peugeot à Audincourt mais revint à Beaulieu en 1904 pour prendre la direction du programme « voiturettes ». Le premier propulseur maison (à 2 cylindres horizontaux) essayé au banc le 1<sup>er</sup> mars 1894 fit dès lors l'objet d'améliorations continues. Une pré-série réa-

Gratien Michaux (1871-1943). Cet ingénieur des Arts & Métiers a dessiné le premier moteur à pétrole Peugeot. Il s'agit d'un propulseur horizontal à 4 temps dont les essais eurent lieu à Beaulieu en mars 1894.

Photo Espace G. Michaux à Rangécourt



38 Louis Sircoulomb, né en 1863, entré en 1876 à la fabrique de Pont-de-Roide puis en 1888 à celle de Beaulieu. *Notre Usine*, bulletin mensuel de la société des Cycles Peugeot n° 24, mars 1952.

39 Probablement Georges Doucelance né en 1865 à Trémoins. Avec Rigoulot, il pilotait le *duc 2 places* n° 15 engagé dans la course Paris-Bordeaux-Paris de juin 1895.

40 Un petit musée *Espace Gratien Michaux* présente à Rangécourt des documents et objets relatifs aux travaux de l'ingénieur. Nous remercions son responsable, M. Gérard Weill, d'avoir bien voulu nous confier la photo de Gratien Michaux.

lisée en 1895 permettait à l'entreprise de connaître le prix de revient réel d'un moteur et par conséquent d'estimer le « bénéfice énorme » dégagé par Panhard & Levassor.

Il n'est pas douteux que la question du calendrier de livraison des moteurs fut déterminante dans la date de présentation du rapport au conseil. Armand Peugeot dénonça le trop long délai imposé par le motoriste. Pour la fourniture de trente moteurs, un temps de six mois était nécessaire entre la commande et la livraison. Compte tenu de l'état d'avancement des études et des essais, l'industriel fixa au 1<sup>er</sup> juillet 1896 le début d'une fabrication en série du moteur Peugeot. Les trente moteurs Panhard & Levassor nécessaires à la période courant de janvier à juin 1896 devaient être commandés en juin 1895 d'où la nécessité d'une décision immédiate exigée par le rapport.

Le fait qu'une commande de huit machines-outils pouvait être passée tout de suite est un indicateur des disponibilités financières de l'entreprise. Précisons qu'avant la guerre de 1870-1871, la quasi-totalité des machines-outils en service dans les trois usines avait été conçue et construite par la société. Seuls certains bâtis en fonte avaient été achetés aux fonderies du Creusot. Quant aux outils forgés, ils provenaient en majorité de l'usine de Terre-Blanche.

« Moteurs à vapeur

En dehors du moteur à gaz<sup>41</sup> applicable aux voitures de promenade, aux petits omnibus et aux camions légers, nous devons étudier aussi le moteur à vapeur pour grands omnibus à services publics et camions pour transports lourds. Il faut donc que nous mettions aussi à l'étude le moteur Jenatzy ou un autre répondant à ce côté de la question.

Avec le personnel du bureau de dessin, composé de M. Rigoulot, M. Kistner [ou Kestner?] et Peugeot-dessinateur, je crois que nous pourrons mener de front ces deux études et je pense qu'avec l'outillage complété nous arriverons à avoir pour le 1<sup>er</sup> juillet 1896 :

1°) une première série de moteurs à pétrole pour remplacer le Daimler

2°) un type bien arrêté et essayé de moteur Jenatzy ou autre à vapeur applicable à une voiture de grande dimension ou à un gros camion.

L'installation des machines supplémentaires nécessaire pour cela entraînera l'occupation d'une travée disponible, ou à peu près, dans l'atelier actuel. »

---

41 Les expressions *moteur à gaz*, à *pétrole*, à *essence de pétrole*, à *explosion*, désignaient les mêmes propulseurs à essence dont le carburant, appelé *gazoline*, n'était commercialisé que dans les très grandes villes.

Contrairement à l'affirmation de nombreux auteurs<sup>42</sup>, en 1895, Armand Peugeot n'avait pas encore abandonné l'espoir d'utiliser la vapeur pour la propulsion des véhicules, en tous cas pour les plus lourds d'entre eux, les omnibus et les camions. En 1889, une année après les premiers essais du moteur Serpollet dont il dotera ses tricycles de Type 1, l'industriel avait envoyé son fidèle Doriot au Creusot, chez Lecouteux & Garnier, fabricant des machines à vapeur Corliss qui mettaient en mouvement les générateurs d'électricité des trois usines<sup>43</sup>. Le rapport montre que les recherches n'étaient pas interrompues et n'étaient pas limitées aux poids lourds; la construction de voitures de grande dimension mues par la vapeur était envisagée.

Le premier véhicule à vapeur circulant au pays fut sans doute l'antique *Mancelle* de 1878, construite par Amédée Bollée et achetée par Isaac Koechlin, cousin germain de madame Eugène Peugeot. Selon André Peugeot<sup>44</sup>, Eugène Peugeot, maire d'Héricourt, interdisait à son cousin l'accès à sa propriété en raison du danger présenté par le franchissement d'un pont sur le Gland qui n'aurait pas supporté les 2,7 tonnes de la *Mancelle*...<sup>45</sup>

Le moteur Jenatzy était un propulseur électrique conçu par le belge Camille Jenatzy (1868-1913), ingénieur électrotechnicien. Le perfectionnement des accumulateurs au plomb permit le montage de moteurs électriques sur des véhicules légers. L'autre constructeur, dont parlait Armand Peugeot, était probablement le Français Jeantaud, pionnier dans cette recherche depuis 1885.

Le bureau de dessin de Valentigney, dirigé par Louis Rigoulot, comprenait les deux personnes citées, dessinateurs d'études ou projeteurs (chargés de projet) mais aussi un ou deux détaillants, chargés de la finition des dessins. À titre indicatif, le bureau

42 À la décharge de ces auteurs, leurs sources étaient souvent officielles. Paul Yvelin, le rigoureux directeur de l'Après-vente, dénonça certains articles du « *Courrier des Usines* et autres publications venant de la Maison et qui constituent un sottisier dont les connaisseurs se gaussent... » Lettre de P. Yvelin à M. Lombard, 16.11.1967. AMP : DOC/829.

43 TURGAN L. : « Les Fils de Peugeot Frères » in *Les grandes usines*, revue périodique, déc. 1887, p. 20.

44 PEUGEOT André : *Historique... op. cit.* p. 119.

45 Isaac Koechlin né en 1841, utilisa la *Mancelle* pendant plus de vingt ans... en alternance avec un autre engin à vapeur, le tricycle Serpollet construit chez Jeantaud en 1890. Acquis par les Koechlin, ce véhicule fut longtemps confondu avec le tricycle Peugeot Type 1 de 1889. Le centralien Isaac Koechlin né en 1868, fils du précédent et comme lui filateur à Willer (Haut-Rhin), pilota un *phaéton* Peugeot dans la course Paris-Bordeaux-Paris de 1895 et devint, en 1910, fondé de pouvoir de la nouvelle société SAACP.

d'études des voitures construites à Audincourt et à Lille, qui sera installé en 1905 à Levallois sous la direction d'Ernest Mattern, ne comprenait que cinq dessinateurs. Peugeot-dessinateur était un homonyme des usiniers, descendant de la même famille paysanne de Vandoncourt. À Valentigney, sa profession était aussi son sobriquet, destiné à le distinguer des autres Peugeot, ce patronyme étant attesté au village depuis 1680.

Louis Rigoulot (1844-1913), né à Exincourt et décédé à Valentigney, était ingénieur des Arts et Métiers et, selon la presse, « l'intelligent ingénieur vélocipédique de MM. Peugeot Frères »<sup>46</sup> recruté par Émile Peugeot en 1872. On lui doit en effet la conception du premier vélocipède en 1885, du châssis du tricycle à vapeur Serpollet en 1888 et celle des châssis tubulaires d'automobiles à pétrole à partir de 1890. En 1888 il participa avec Armand Peugeot aux essais du *Stahlkad* de Daimler puis, à Valentigney à ceux de l'*Américan*, premier véhicule construit par Panhard & Levassor. Avec Auguste Doriot, il pilota le vis-à-vis Type 3 qui suivit la course cycliste Paris-Brest-Paris de 1891; cette manifestation serait dit-on la première grande opération publicitaire de l'histoire... Homme de confiance d'Armand Peugeot, Rigoulot fut le premier directeur de l'usine d'Audincourt, jusqu'à sa retraite prise à Valentigney en 1908. Ajoutons que depuis mars 1907, il était aussi membre du conseil presbytéral protestant de Valentigney présidé par son patron<sup>47</sup>.



Louis Rigoulot (1844-1913).

Orphelin de très bonne heure, Louis Rigoulot, originaire d'Exincourt, fut élevé par son oncle Charles Beley et entra à l'école des Arts & Métiers de Châlons en 1860. On lui doit la conception du tricycle à vapeur Serpollet en 1889 et des châssis dotés de moteurs Daimler. Cliché Girard pris lors de l'épreuve Paris-Rouen de 1894

46 DURANDEL Émile : « Les nouvelles inventions » in *Le Cycle* du 26.9.1891, p. 57.

47 Notice nécrologique, *Feuille paroissiale de Valentigney*, n° 6, novembre 1913, p. 26. Archives de la paroisse protestante de Valentigney.



« Modèles nouveaux à créer

En dehors des modèles de voitures actuellement créés, nous devons en étudier plusieurs autres, et en première ligne l'omnibus pour livraison des marchandises dans Paris, genre Louvre ou Bon Marché et un petit camion pour marchandises légères.

Ce sera là un travail supplémentaire qui demandera du temps et de la place car il ne devra pas entraver la production des types déjà créés et demandés. L'étude des véhicules de grande dimension avec moteur à vapeur Jenatzy sera un autre travail et occupera aussi une place assez considérable. »

En 1894 et 1895, Les Fils de Peugeot Frères produisirent en trois exemplaires un break de cinq places, le Type 10. Ce premier véhicule utilitaire fut suivi en 1895 d'un petit omnibus de même capacité, le Type 12, propulsé par le même moteur Daimler de 4 chevaux. Une version « voiture de livraison » (appelée Type 13) dérivée de ce modèle, apparut simultanément et fut le dernier véhicule fabriqué avant l'éclatement de la société. La création de ces automobiles à usage commercial résultait d'une conviction originale d'Armand Peugeot selon laquelle leur adoption par les grands magasins parisiens, appelés à des livraisons quotidiennes dans la capitale, serait le meilleur moyen de toucher une clientèle potentiellement plus importante. Il savait que le constructeur Le-grand avait livré six véhicules à chaudière Serpollet pour livraisons à domicile aux magasins parisiens de la Belle Jardinières<sup>48</sup>. La photographie de l'omnibus de livraison Peugeot de 1895, portant l'enseigne des magasins du Louvre, figure parmi les clichés de voitures les plus connus de cette époque.

Armand Peugeot créa donc à Paris en 1900, au titre de la nouvelle SA des Automobiles Peugeot, un service de location de voitures de livraison<sup>49</sup>. Cette tentative pionnière fut un cuisant échec car les machines n'étaient pas encore assez fiables pour supporter d'inévitables surcharges et la rotation quotidienne des chauffeurs ; les frais élevés d'entretien et de réparation amenèrent l'abandon de ce service définitivement arrêté le 1<sup>er</sup> mars 1904. Selon Alain Jemain, qui ne donne pas ses sources, cette expérience désastreuse aurait coûté plus de 500 000 F à son initiateur<sup>50</sup>...

48 Lettre de Levassor à Daimler, 27 octobre 1892. AMP : 33/234.

49 La société, appelée « Fiacres et voitures de livraisons-Système Peugeot » était établie au 9 de l'avenue Niel dans le 17<sup>e</sup> arrondissement.

50 JEMAIN Alain : *Les Peugeot...* p. 33.



Les véhicules de livraison Type 13 de 1895 et Type 35 de 1900. Le Type 13, à moteur Daimler, fut le dernier modèle fabriqué à Beaulieu, avant la scission. Le Type 35, produit en 49 exemplaires à Audincourt de 1900 à 1902, constitua l'essentiel du parc de la société de location parisienne. Il pouvait transporter jusqu'à 1 800 kg de marchandises.

Clichés Barbier YA 102 et 182

« Fabrication des modèles courants

Il faudra en même temps fabriquer le plus grand nombre possible de voitures courantes avec moteurs Daimler de façon à en finir au moins 101 d'ici au 30 juin 1896.

Tout cela peut se faire je crois dans les locaux actuels en se serrant et en se gênant mais on ne pourra rien faire de plus. On ne pourra pas augmenter le nombre des voitures construites ni faire de moteurs à pétrole d'une manière suivie, ni faire de moteurs à vapeur. On se trouvera donc réduit à ne pas recueillir les fruits des intéressantes études qui sont commencées et le chiffre d'affaires ne se développera pas comme ce serait le cas si la production était plus grande.

Il faut donc s'agrandir et c'est ici que se posent diverses questions très importantes sur lesquelles il convient de s'arrêter un instant. Il y a deux façons de s'agrandir :

- 1°) étendre les ateliers existant actuellement
- 2°) construire une usine spéciale et complètement indépendante. »

Pourquoi ce chiffre de 101 voitures, qui correspond exactement à la production cumulée des sept modèles produits entre 1889 et 1894 (y compris les quatre tricycles à vapeur Serpollet), est-il repris pour définir le programme prévisionnel des douze mois à venir ? Question sans réponse.

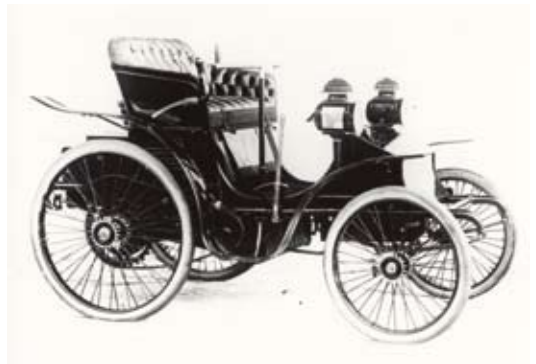
Au cours de l'année 1894, six véhicules nouveaux (Types 5 à 10) ont fait l'objet d'une fabrication en petite série. À cette diversité étonnante, il convient d'ajouter probablement quelques prototypes non suivis d'une production, comme le suggèrent certaines photos de véhicules inconnus prises par Émile Barbier. Même si, comme nous le supposons, il ne s'agissait pas chaque

fois de nouveau modèle, au sens où on le comprend aujourd'hui (tous étaient mus par un moteur Daimler de 3 ou 4 chevaux ce qui détermine le poids et les dimensions approximatives de la voiture), ce dynamisme a de quoi surprendre. Et par sa simple projection dans le futur, on imagine le caractère ambitieux du projet d'Armand Peugeot.

Les « intéressantes études » dont parlait l'ingénieur concernaient le moteur à 2 cylindres horizontaux de 4 chevaux sur lequel travaillait Gratien Michaux. Il n'apparaîtra qu'en 1897, monté sur la voiture à deux places Type 14, la première produite à Audincourt, en 18 exemplaires seulement, par la nouvelle SA des Automobiles Peugeot.

Armand Peugeot laisse percevoir la ligne directrice de son rapport, celle qui devrait conduire à la construction d'une usine nouvelle. Nous verrons que les paragraphes suivants ne font qu'enfoncer le clou sous des éclairages différents.

Le cabriolet Type 14 de 1897, premier véhicule sorti des ateliers d'Audincourt. Son moteur Peugeot de 4 ch à deux cylindres horizontaux lui permettait d'atteindre la vitesse de 25 km/heure. Deux ans plus tard, un décret limitait à 30 km/heure la vitesse autorisée en rase campagne et à 20 km/heure en ville.  
Cliché Barbier YA 288



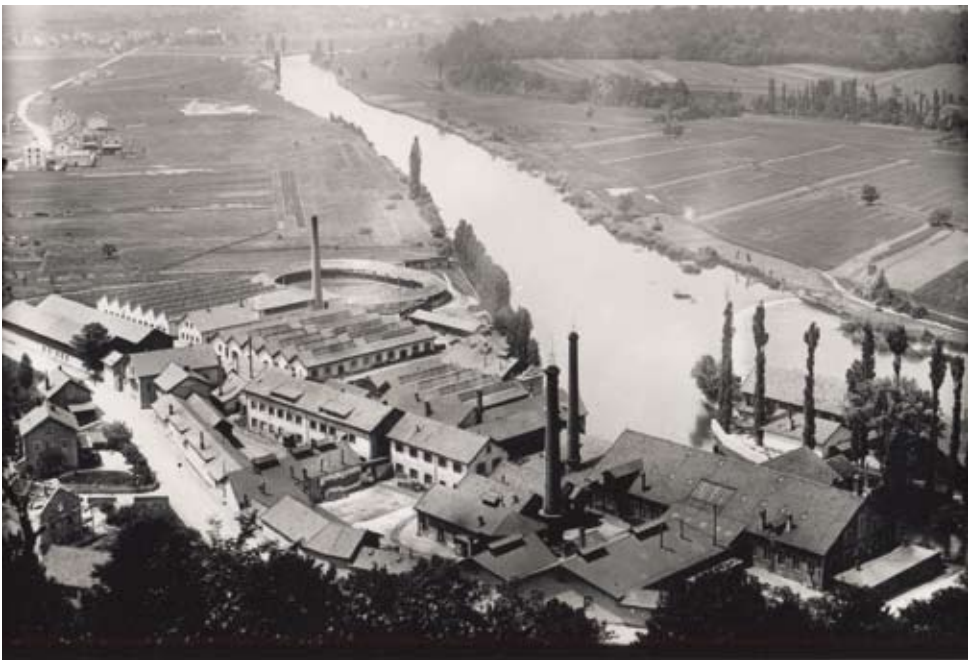
#### « Agrandissement des ateliers actuels

L'atelier actuel est placé au milieu de la fabrique de vélocipèdes. Il ne la gêne pas jusqu'ici parce que son importance est restée secondaire, mais le jour où il serait doublé ou triplé, il en serait plus de même et il me paraît indiscutable que les deux branches de fabrication, qui ont tout à gagner à rester indépendantes souffriraient forcément l'une de l'autre au fur et à mesure de leur développement.

Si on enlève le pétrole de Beaulieu, l'usine des vélocipèdes disposera d'un espace largement suffisant pour se développer encore, pour fabriquer les pièces de fonderie et d'autres spécialités encore, selles et même peut-être pneumatiques.

Si on le laisse où il est et qu'on le double ou le triple comme cela arrive fatalement à bref délai, les vélocipèdes seront relégués au second plan à Beaulieu, ce qui aurait, j'en suis persuadé, les plus graves inconvénients. »

En 1895, les bâtiments industriels de Beaulieu occupaient déjà entièrement l'espace compris entre la route nationale et le Doubs ; depuis 1885, ils empiétaient même sur le territoire de la commune de Mandeuve. Les voitures étaient assemblées dans deux petits ateliers contigus, assez sombres, peu appropriés à ce genre de travail entre le magasin de stockage à deux niveaux et le grand atelier des vélocipèdes, premier bâtiment couvert d'une toiture de type *shed*, en dents de scie. « Le bureau de M. Armand Peugeot était lui-même dans un petit coin de l'atelier et meublé fort modestement » se souvenait un visiteur<sup>51</sup>.



L'usine de Beaulieu en 1897. Sitôt acheté au meunier Guyot par Émile et Jules Peugeot en 1857, le moulin médiéval de Béliet fut détruit et remplacé par les deux bâtiments visibles au bas de la photo, destinés au laminage à froid. La tréfilerie, sur l'île du Tonkin (à droite), fut édifée en 1881. Tous les ateliers situés au sud des deux cheminées ont été construits à partir de 1885 quand commença la fabrication des vélocipèdes. Trois ans plus tard, au milieu de leurs ateliers, une « petite place » était concédée aux « fabrications spéciales de M. Armand... » La piste couverte (au centre), fut utilisée de 1897 à 1900 pour les essais des vélocipèdes et des motos. Cliché Barbier 16.020

51 TURCAT LÉON : *op. cit.* p. 2.

Armand Peugeot utilisait ici un argument entaché de spéciosité et qui fut démenti par les faits. Ainsi, lorsque dix ans plus tard ses cousins se lanceront à leur tour dans la production d'automobiles, le domaine bâti s'étendra de façon importante sur le finage de Mandeuze jusqu'à doubler l'emprise initiale. En 1895, l'extension était peut-être coûteuse mais elle était possible.

Dans ce paragraphe perce une idée chère à l'industriel : « enlever le pétrole de Beaulieu » c'est-à-dire transférer ailleurs la fabrication des voitures (les tri et quadricycles à moteur De Dion n'apparaîtront qu'en 1898) pour ne laisser subsister que les ateliers de laminage à froid et de montage des vélocipèdes. À plusieurs reprises, l'ingénieur entendait souligner que l'activité cycles et ses dérivés (charrettes, tricycles...) était appelée à un important développement. « Les débuts furent plutôt laborieux, nous n'avions comme machines que celles servant à la fabrication des vélocipèdes » se souvenait Auguste Doriot. La construction des voitures sans chevaux n'était pas la priorité. C'était même au début une activité accessoire rendue possible par les bénéfices réalisés sur les autres fabrications.

L'hypothèse d'une production de selles et surtout de pneumatiques paraît relever davantage de l'anecdote que du projet industriel. Depuis 1892, des pneus à air remplaçaient les bandages pleins sur les vélocipèdes. Ils étaient fournis par les frères Michelin de Clermont-Ferrand, seuls fabricants à l'époque. Un mois après la rédaction du rapport, en juin 1895, André et Marcel Michelin participaient à la course Paris-Bordeaux-Paris à bord d'une Peugeot chaussée pour la première fois de pneus à air<sup>52</sup>.

« Construction d'une usine neuve

Je n'hésite pas pour ces motifs à dire que pour une branche de fabrication comme la locomotion automobile, il faut une usine spéciale jouissant d'une indépendance et d'une autonomie absolues. Je suis persuadé que cette affaire est appelée à prendre un développement énorme et je ne doute pas qu'en prévoyant une fabrication de 300 voitures par an dès le début on n'exagère rien. Si nous pouvions les faire dès maintenant, nous les vendrions puisque le jour où nous aurions à offrir un omnibus pour livraison à domicile genre Louvre et un camion, nous enregistrons les commandes en nombre indéfini. Pour faire cette usine, j'ai établi un devis sommaire comme suit. »

52 Jusqu'en 1905, les voitures Peugeot engagées en compétition n'étaient pas des « autos de course ». Même « préparées », elles étaient semblables à celles destinées à la clientèle. En 1898, les bandages pleins étaient à changer tous les 6 000 à 8 000 km.

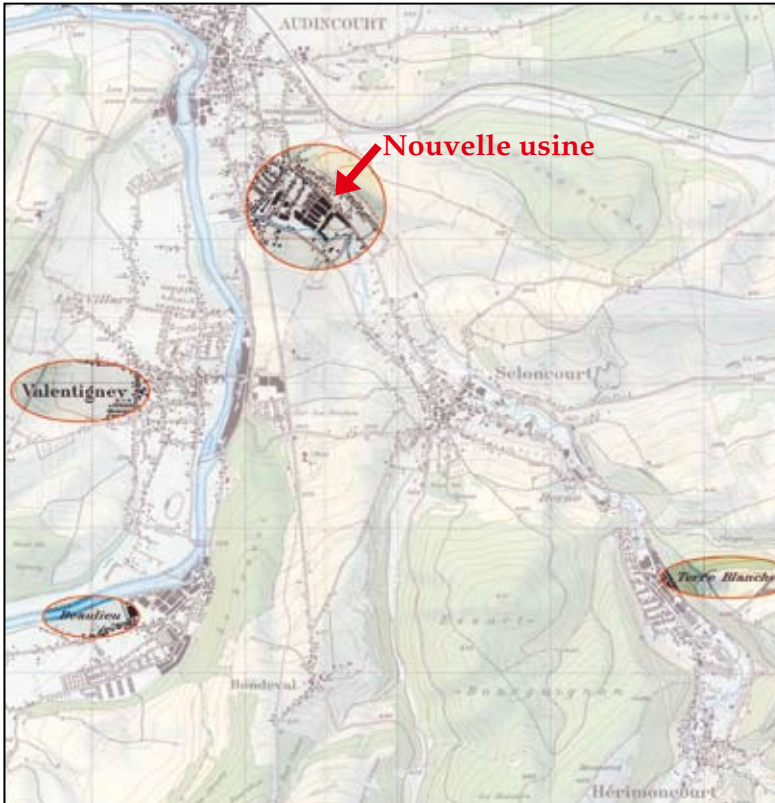
Réaffirmant avec force sa confiance dans la locomotion automobile, Armand Peugeot entendait tirer les conséquences de ses convictions aboutissant à la création d'une quatrième usine, consacrée exclusivement à la fabrication de voitures.

Le projet d'une production estimée à 300 voitures par an « dès le début » constituait un véritable défi eu égard aux 40 voitures fabriquées durant l'exercice précédent, le plus productif, celui de 1894. Était-il réaliste? Non si l'on se réfère à la production de 156 véhicules effectivement réalisée par l'usine d'Audincourt en 1898, première année complète. Mais le chiffre de 323 sera atteint dès 1899, puis 500 en 1900.

À une époque où les terrains susceptibles d'accueillir une usine étaient encore nombreux dans la région, le lieu-dit *Les Lannes* à Audincourt, une plaine alluviale d'une dizaine d'hectares située entre la rivière Le Gland et la route d'Audincourt à Seloncourt, constituait une sorte d'emplacement idéal. Si l'on écarte le cours d'eau dont le débit est beaucoup trop faible pour être utilisé de façon rentable, trois raisons présidèrent à ce choix. D'abord la proximité des trois établissements d'origine (Terre-Blanche, Valentigney et Beaulieu), situés dans un rayon de moins de quatre kilomètres. Ensuite l'implantation de la ligne du tramway de la vallée d'Hérimoncourt (le TVH). Depuis 1887, un premier tronçon Audincourt-Hérimoncourt traversait *Les Lannes* tandis qu'un second, achevé en 1889, desservait Valentigney et Beaulieu. Précisons qu'Armand Peugeot siégeait au conseil d'administration de la société du TVH présidée par son cousin Eugène Peugeot, à l'origine de la concession, mais il ne semble pas que le tramway ait constitué un enjeu utilisé par Eugène pour freiner la volonté séparatiste de son cousin. Le tramway permettait les liaisons inter-usines et l'expédition des voitures par la gare PLM d'Audincourt.

Les possibilités d'extension constituaient la troisième raison du choix de l'industriel. L'acquisition de terres agricole sur Beaulieu, réalisée par son oncle Jules Peugeot depuis 1857, avait convaincu l'ingénieur que l'achat de parcelles nouvelles serait facilité par l'attrait des jeunes paysans pour un emploi dans l'industrie. L'évolution du prix de la terre était le signe de la mutation sociale à venir. Armand Peugeot avait-il à l'époque le projet d'acquérir les prés de *Nienot*, voisins des *Lannes*? Nous l'ignorons. Le 4 juin 1896, il achetait à Edmond Meiner, manufacturier à L'Isle-sur-le-

Doubs, les six hectares de *Nienot* et deux hectares aux *Champs du Gland* (où les ruines d'un moulin à grain étaient encore visibles) pour y construire sa résidence qui fut achevée en 1898<sup>53</sup>.



La nouvelle usine d'Audincourt implantée à proximité des trois anciennes manufactures (carte de 1952)

Dans son rapport de 1892, Armand Peugeot fit valoir un quatrième motif en faveur d'une implantation nouvelle, thème non repris dans le texte de 1895. Alors que le pays n'avait pas encore connu de mouvements sociaux conséquents (le premier aura lieu en 1899), il déclara redouter qu'une « augmentation rapide et sensible du nombre des ouvriers [ne fasse] atteindre aux agglomérations ouvrières de Valentigney et de Terre-Blan-

<sup>53</sup> Acte notarié, ADD : 3 E 56. Selon Antoine Peugeot, « oncle Armand » se rendait à pied à son travail par le *Pont de Gland*. Il disposait d'une clé lui permettant de franchir un petit portillon donnant accès à l'usine.

che une importance qui pourrait devenir dangereuse ». Avec, respectivement, 700 et 900 ouvriers (chiffres de 1889), ces établissements étaient pour l'époque de grandes usines. Or l'industriel ne pouvait ignorer combien la présence de fortes concentrations ouvrières avaient facilité le développement de conflits récents tels ceux d'Anzin en 1884, de Decazeville en 1886 et de la région parisienne en 1888.

« Devis

- 3 hectares de terrain à 6000 F	18 000
- 2000 mètres carrés d'ateliers à 40 F en moyenne	80 000
- 1 machine à vapeur de 100 chevaux avec sa chaudière et sa cheminée	55 000
- embranchement du tramway	17 000
- outillage et transmissions	50 000
- clôture et maison du garde	15 000
- marchandises en fabrication	150 000
- fonds de roulement et imprévu	100 000
- éclairage électrique	15 000
Total	500 000

Au lieu-dit *Les Lannes*, Armand Peugeot fit l'acquisition de 2,80 hectares, consistant en 38 parcelles de champs labourés appartenant à treize propriétaires différents dont deux seulement étaient des cultivateurs. Tous se trouvèrent le 31 mai 1896 dans l'étude de M<sup>e</sup> Juillard, notaire à Audincourt pour signer l'acte de vente<sup>54</sup> à la SA des Automobiles Peugeot représentée par son président-fondateur. Réalisé sur la base moyenne de 50 F l'are, le montant des transactions était conforme au cours pratiqué localement.

En ce qui concerne les surfaces couvertes, les chiffres annoncés sont anormalement faibles. Les premiers ateliers de mécanique et peinture, construits en 1897, couvraient 3 000 m<sup>2</sup>. S'y ajoutèrent, en 1898, deux vastes bâtiments de 2 000 et de 3 000 m<sup>2</sup> sans compter une petite forge dont la surface n'est pas précisée. Une machine à vapeur, couplée à quatre générateurs d'électricité, fut installée en 1898 au nord de l'usine. En 1885, l'établissement de Valentigney était éclairé au gaz et à l'huile minérale. Seuls les bureaux et les magasins bénéficiaient de l'éclairage électrique. Celui de Beaulieu, en revanche, était entièrement électrifié.

54 ADD : 2 Q 27



Un premier raccordement du tramway à la ligne Audincourt-Hérimoncourt fut réalisé en 1897. Son tracé, marqué par une large courbe à l'intérieur de l'usine, fut abandonné en 1911 quand fut construit l'atelier d'emboutissage, bordant la route. Un second raccordement se fit alors à l'ouest de la fabrique, à hauteur du *Pont de Gland* que franchissait la ligne de Valentigney. L'arrêt « des Autos », sur la route de Seloncourt, fut conservé pour le trafic voyageurs. La maison du directeur fut bâtie dès le début du chantier comme le montrent les photos de 1897. Démolie après 1935 pour permettre l'agrandissement de l'atelier des traitements thermiques, elle abrite aujourd'hui le service « développement des planches de bord ».



L'usine d'Audincourt en 1897. Ce cliché serait le premier de la nouvelle manufacture. Au premier plan, la route d'Audincourt à Seloncourt sur laquelle couraient les rails du tramway, non visibles ici. Au second plan, la maison du directeur Rigoulot, démolie en 1909 pour laisser la place à de nouveaux ateliers. Le bâtiment à quatre pans, qui sera réhaussé d'un étage en 1898, abritait les bureaux. Contigu à ceux-ci, l'atelier des tours-moteurs où l'on assemble aujourd'hui les planches de bord. Derrière les bureaux, l'atelier de peinture puis, bordant le Gland (devant les arbres), la menuiserie, les hangars à bois et « à sièges ». On distingue au centre de la photo le chemin blanc franchissant le pont de Gland puis, sur la rive gauche du Doubs, les premières maisons de la rue de Sous-Roches à Valentigney et au-dessus de la carrière, la ferme des Buis construite par Armand Peugeot. Cliché Barbier AUD 27

On notera que le poste « outillage et transmissions » ne représente que le dixième du devis ce qui montre que son auteur demeurait dans le mode de fabrication de son temps. Avec une diminution drastique du nombre d'ajusteurs, remplacés par des ouvriers moins qualifiés, et l'investissement considérable en machines et en chaînes de montage, il entrera dès l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, dans l'aire du *fordisme*. Selon cette doctrine, que Robert Peugeot développera en 1910 avec Ernest Mattern, l'accroissement de la productivité passera par la standardisation des pièces, des ensembles et des opérations. Les clichés d'Émile Barbier, pris vers 1903, montrent une centaine de machines-outils alignées, mises en mouvement par une multitude de poulies et de courroies aussi dangereuses que coûteuses en énergie. Les moteurs électriques individuels ne seront installés qu'après 1918.

« Ce serait un acte de faiblesse impardonnable

Je crois qu'avec une usine semblable, que je suppose placée sur le territoire d'Audincourt, à droite du chemin allant du Pont de Gland à la route d'Audincourt à Seloncourt, on pourrait fabriquer par an 200 voitures et leur moteur, la carrosserie étant fournie par l'usine de Terre-Blanche. J'estime à 1000 F par voiture le bénéfice qu'on pourrait réaliser, soit 200 000 F, somme largement suffisante pour le capital prévu.

Mais il faut s'attendre à voir la demande augmenter encore bien plus vite que la production et il faut disposer les installations de façon à pouvoir s'agrandir dans tous les sens. Il faut par conséquent prévoir aussi une augmentation correspondante du capital immobilisé, lequel s'élèvera en peu de temps je crois à 1 000 000 et peut-être davantage.

**Ce projet peut sembler trop largement conçu, il peut paraître effrayant même au premier abord mais j'estime moi qu'il n'a rien d'exagéré et qu'en présence d'une branche d'industrie comme la locomotion automobile qui est certainement appelée à révolutionner peu à peu les transports sur route lorsqu'on est comme nous et sans contestation aucune à la tête du mouvement, ce serait une véritable folie, un acte de faiblesse impardonnable que de reculer en ce moment.**

Nous ne l'avons jamais fait pour aucune des branches d'industrie dont nous nous sommes occupés, nous ne le ferons pas non plus maintenant au moment où nous avons en mains une affaire qui peut devenir colossale et qui est appelée, si on la conduit avec hardiesse et habileté, à faire de notre maison l'une des toutes plus grandes affaires industrielles de France. »

La désignation précise de l'implantation de la future manufacture et la présentation du devis des premiers bâtiments et installations témoignent du chemin déjà parcouru par Armand Peugeot. L'usine fut effectivement édifée à l'endroit indiqué, sur 8 ha de

terrains achetés à des paysans d'Audincourt. La surface couverte, augmentée de 6 000 à 8 000 m<sup>2</sup> en 1898, atteint 2 ha en 1906.

Après avoir affirmé qu'une prévision de production de 300 voitures par an n'était nullement exagérée, l'ingénieur diminua ce chiffre d'un tiers lorsqu'il s'est agi de calculer le bénéfice estimé sur une année. Une astuce destinée à souligner le réalisme du projet? C'est possible. Il semble en tout cas que l'idée d'une seconde usine, dont les travaux débiteront à Lille à la fin de 1899, n'était pas encore d'actualité.

Dans son rapport de 1892, Armand Peugeot notait déjà que la carrosserie automobile connaîtrait naturellement le même développement. Le projet d'une implantation à Terre-Blanche d'une usine de carrosserie vient, nous semble-t-il, du fait qu'à cette époque on ne concevait pas une carrosserie autrement qu'en bois, un matériau dont la manufacture d'Hérimoncourt, « royaume du bois »<sup>55</sup> écrira André Peugeot, avait fait sa spécialité. Depuis 1841 en effet, le bois servant à la fabrication des manches d'outils à main provenait de la forêt Hollard<sup>56</sup> puis était stocké et séché dans de vastes hangars bâtis au bord du Gland.

Le bénéfice annoncé de 1 000 F. par voiture, c'est-à-dire plus de 25 % du prix de vente, laisserait rêveurs les constructeurs d'aujourd'hui qui déclarent ne pouvoir dépasser quelques pour cent. Lors de sa fondation, le capital social de la SAAP était de 800 000 F. À l'occasion de la construction de l'usine de Lille, il fut porté à 2 400 000, puis à 5 000 000 F. en 1900.

Dans son plaidoyer en faveur de la création de l'usine d'Audincourt, Armand Peugeot rappelle la longue expérience de la société dans la métallurgie qui aboutit à une maîtrise technique de tous les éléments du châssis et désormais du moteur à pétrole. On perçoit aussi son ambition à devenir un des plus grands industriels français.

« Direction supérieure de la nouvelle usine

En demandant la création d'une usine spéciale pour la locomotion automobile, je suis préoccupé aussi d'assurer à cette branche d'industrie une direction et une organisation générale bien indépendante.

Le vélocipède a été traité de cette façon et il me semble indiscutable que c'est en partie à cette manière d'opérer qu'il a du succès. Philippe Bovet a trouvé là un champ d'activité où il a pu donner un libre cours à son ini-

55 PEUGEOT André : *Historique... op. cit.* p. 137.

56 En 1795, 5 000 ha de bois furent achetés comme bien nationaux par Jean-Pierre I. ADD : Q 47 et 256.

tiative. Il y a pris l'habitude du commandement et est devenu rapidement un vrai patron d'usine.

Moins indépendant, il aurait eu, j'en suis persuadé, beaucoup plus de peine à devenir ce qu'il est devenu et si, dans l'usine qu'il dirige maintenant d'une façon très satisfaisante, il voyait s'élever une autre autorité laquelle, étant donnée l'importance de l'affaire, risquerait par la force des choses d'égaliser la sienne et peut-être de la dépasser, il en résulterait assurément des difficultés et des désagréments qui pourraient devenir très graves.

Toutes ces difficultés seront radicalement évitées si l'on met les voitures automobiles dans une usine à part. Je désire être chargé de la direction de cette nouvelle affaire et j'espère, si un jour j'ai le bonheur d'avoir un gendre capable de faire quelque chose, j'espère pouvoir le prendre avec moi dans cette usine. Si j'avais le bonheur d'avoir un fils, c'est à lui que j'aurais voulu réserver cette place.

La nouvelle usine, telle que je la comprends, aurait une comptabilité absolument indépendante. Elle aurait un compte à la maison centrale et tout ce qui lui serait fourni par les autres usines serait facturé.

Elle ferait un inventaire de fin d'année, absolument comme si elle appartenait à une autre maison et on verrait exactement ce qu'elle rapporterait. De la sorte, si dans la suite l'affaire devenait trop lourde pour la maison, si nous étions obligés pour la faire marcher de faire appel à des capitaux étrangers, il nous serait très facile de la détacher et de la vendre à une société, en lui attribuant un volume en rapport avec les résultats qu'elle aura donnés. »

Philippe Bovet (1867-1906) était le fils de Berthe Peugeot (sœur d'Armand) et du Suisse Alfred Bovet, gérant de la société Les Fils de Peugeot Frères. Au printemps 1895, il entra au conseil en tant qu'associé-gérant en remplacement d'Alfred Fallot qui, avec le maintien de son apport initial de 800.000 F., devint simple commanditaire. Les 200 000 F apportés par Philippe Bovet furent sans incidence sur le capital social puisque la même somme fut simultanément retirée par son père Alfred Bovet<sup>57</sup>. À l'âge de 28 ans, Philippe Bovet était nommé directeur de la division « vélocipèdes » de Beaulieu.

Armand Peugeot, candidat déclaré à la direction de la nouvelle usine, espérait qu'un fils ou un gendre lui succéderait. En 1895, il avait perdu son unique fils, Raymond, décédé à l'âge de 13 ans, et avait quatre filles dont une mourra l'année suivante. Ses trois filles parvenues à l'âge adulte, Madeleine (1887-1952), Germaine (1889-1976) et Marianne (1890-1967), épousèrent respectivement le juriste Charles Breitling, l'ingénieur Philippe Kreiss et l'autodidacte Robert Rousseau qui deviendra inspecteur de la Banque de France. Seul

<sup>57</sup> Acte de M<sup>e</sup> Juillard du 17.8.1895, p. 92. Direction de l'enregistrement, bureau d'Audincourt. ADD : 2 Q 26.



Vers 1900, ingénieurs, commis, employés et arpètes de l'usine de Beaulieu posent autour de leur directeur Philippe Bovet (au centre en veste claire).

Cliché Barbier 61.043

le centralien Philippe Kreiss, avait reçu une formation en rapport avec la direction d'une usine mécanique. Mais il dut succéder à son père Adolphe Kreiss, directeur général des Brasseries de la Meuse, société qu'il avait fondée à Bar-le-Duc à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

L'autonomie maximum, souhaitée par Armand Peugeot pour la gestion de sa future usine, résultait d'une démarche résolument novatrice. Ce paragraphe montre qu'il n'était pas seulement le visionnaire de la locomotion automobile, qualité unanimement reconnue par ses biographes, mais qu'il avait aussi une perception nouvelle de la gestion d'une manufacture, perception fondée sur la transparence la plus totale.

Cinquante ans avant qu'elle ne se généralise, « la gestion budgétaire », qui vise à rendre responsables des coûts tous les acteurs, au plus près des lieux de décision, était préconisée par l'ingénieur. Cette volonté de décentralisation et de délégation des responsabilités témoigne encore de la vision novatrice de l'industriel dans ce domaine si l'on considère la lenteur avec laquelle ces mesures se mirent en place au XX<sup>e</sup> siècle. Jusque dans les années

1950, seules les dépenses concernant directement le produit (les pièces et les ensembles constitutifs de la voiture) étaient étroitement surveillées. Les travaux de prestataires de services (transports, entretien des machines et bâtiments, magasins, usinages spéciaux, outillages et méthodes, etc.) étaient confiés à l'unité du groupe la mieux placée techniquement sans véritable étude comparative ni devis. La règle était de « toujours privilégier l'interne », c'est-à-dire de confier un maximum de travaux aux services de la société, la sous-traitance étant l'exception.

Ces dépenses annexes « passaient en frais généraux » qu'on essayait de contenir globalement, non à chaque opération. Une surveillance rigoureuse sera plus tard étendue à ces dépenses avec notamment l'introduction de départements et de centres de frais placés sous l'autorité d'un responsable. Ce principe vise à toujours rechercher l'origine des coûts et à déterminer, dans la chaîne des opérations, les postes susceptibles d'économies.

Pour Armand Peugeot, la création d'une quatrième usine à l'intérieur de la société ne devait pas diluer les responsabilités. Chaque direction devait être en mesure de connaître les points faibles de sa gestion et de sa production. La mise en exergue des succès imputables à l'autonomie dont bénéficiait Philippe Bovet à Beaulieu, autonomie probablement souhaitée par son oncle, introduisait son exigence d'une indépendance totale de la gestion de la future usine. Sans le dire, l'ingénieur créait les conditions permettant une comparaison des résultats, usine par usine, ce qui ne devait pas aller de soi à l'époque. Ce souci de transparence pouvait aller jusque dans la détermination d'un prix de vente de la fabrique, établi comme aujourd'hui en fonction du chiffre d'affaires véritable et non noyé dans des mouvements comptables internes, flous ou imprécis.

« Organisation générale de la direction supérieure dans les 4 usines

Voici comment je comprends l'organisation future des 4 usines :

Valentigney : Fabrication, constructions, ouvriers : A. Peugeot. Bureaux, magasins, correspondances : A. Bovet. Plus tard, lorsque Robert sera à même de prendre sa place, il devra, avec le gendre de Fallois faire ce que A. Peugeot et A. Bovet ne pourront plus faire. C'est à lui que revient le poste d'administrateur principal de l'affaire et j'espère qu'il se montrera capable de l'occuper dignement.

Beaulieu : Vélocipèdes et laminoirs : Ph. Bovet. Si un jour cette affaire ne suffisait plus à occuper ce gérant, il trouverait assurément à Valentigney du travail pour ses heures de loisirs.

Terre-Blanche : Ensemble de la direction et magasin de Valentigney, pour ce qui concerne les activités de Terre-Blanche : MM. Eugène et Pierre Peugeot. Pierre Peugeot resterait en outre spécialement chargé de la carrosserie des voitures automobiles.

Audincourt : voitures automobiles : A. Peugeot et plus tard son gendre.

Une semblable organisation me paraît présenter au point de vue de la bonne harmonie et de l'indépendance de chacun, toutes les garanties que l'on peut désirer et j'ai la conviction qu'en l'adoptant, nous prendrions une mesure sage et que nos successeurs ne nous reprocheront jamais.

Telles sont les mesures que je crois devoir indiquer et dont l'adoption assureraient je crois la réussite de l'affaire des voitures automobiles.

Je demanderai à la prochaine séance du conseil qu'elles soient discutées et qu'une décision soit prise dans le sens de la création d'une usine indépendante à Audincourt dont l'organisation et la direction me seraient confiées.

Valentigney, le 10 mai 1895

Armand Peugeot ».

En 1895, les quatre gérants assuraient collégalement la direction de la société mais chacun des trois établissements était plus particulièrement dirigé par l'un d'eux : Terre-Blanche par Eugène Peugeot, Valentigney par Armand Peugeot et Beaulieu par Alfred Fallot puis par Philippe Bovet. Alfred Bovet, le moins technicien, semble-t-il, était chargé de l'administration générale de la société, au siège social de Valentigney. Nous verrons qu'à ce titre, il jouera un rôle majeur lors de la séparation. Dans chaque usine, le patron était secondé par un ingénieur, souvent appelé le directeur par les services publics, et par un chef de fabrication<sup>58</sup>. Nommées les « employés supérieurs », ces personnes étaient intéressées aux bénéfices.

À Beaulieu, Philippe Bovet, fils d'Alfred, dirigeait personnellement la fabrication des vélocipèdes, avec succès semble-t-il. Son décès brutal en 1906 à l'âge de 39 ans, annihila les espoirs de son oncle.

En déclarant vouloir conserver la direction des fabrications et la gestion du personnel ouvrier de Valentigney, Armand Peugeot affichait-il sa détermination à demeurer dans la société et d'y assurer une fonction opérationnelle ? Ou était-ce seulement une clause de style destinée à écarter l'hypothèse d'une inévitable rupture ?

---

58 À Terre-Blanche, l'ingénieur était Pierre Merat. À Valentigney, il s'agissait d'un centralien « né dans l'usine » : Jules Feurstein (1859-1905) qui avait succédé à son père, directeur de la fabrique au temps d'Émile Peugeot.

Il suggérait que Robert, second fils d'Eugène et seul centralien de cette génération lui succède à la direction de l'usine de Valentigney. Cette nomination laisserait libre la direction d'Audincourt qu'il réservait à l'un de ses gendres ou mieux, à un fils toujours espéré. Un gendre d'Alfred Fallot pour seconder Robert Peugeot ? Rachel, sa fille unique, épousera un agronome ; quant au garçon, Paul Fallot, il sera professeur au Collège de France et membre de l'Institut<sup>59</sup>.

Depuis 1891, Pierre Peugeot secondait son père à la direction de la fabrique de Terre-Blanche. L'idée de lui confier la création puis la responsabilité d'un atelier de carrosserie résulte, nous l'avons vu, de la présence d'installations spécifiques et de l'expérience qu'avait le personnel dans le travail du bois.

Il semble donc que dans l'esprit d'Armand Peugeot la future usine serait son affaire personnelle et qu'il choisirait seul ses proches collaborateurs. Mais la question de sa succession était d'ores et déjà posée. En 1892, l'acte de fondation de la société Les Fils de Peugeot Frères prévoyait qu'un « fils ou gendre de M. Armand Peugeot » soit « désigné d'avance comme futur gérant et associé en nom collectif »<sup>60</sup>. À cette époque, ses cinq enfants étaient âgés de 5 à 12 ans mais l'année suivante, il perdait les deux aînés dont l'unique garçon.

## DEUX SOCIÉTÉS FORCÉMENT CONCURRENTES

### *La création de la SA des Automobiles Peugeot*

La décision de séparation fut prise officiellement lors de la réunion du conseil de gérance tenue à Valentigney le 4 décembre 1895 soit six mois après la rédaction du rapport sur la *Question des voitures automobiles*. Que s'est-il passé durant cette période ? Les archives consultées ne répondent pas à la question. On imagine aisément la poursuite des discussions, entre cousins ou par collaborateurs interposés, l'évaluation des conséquences d'une rupture, peut-être quelques paroles excessives modérées par le pragmatisme qui sied à l'expérience... Une certitude : la dernière commande de moteurs à Panhard & Levassor fut passée avant le mois de juin 1895. Le premier objectif d'Armand Peugeot était atteint.

59 Renseignements aimablement communiqués par M. Édouard Meynier de Salinelle que nous remercions.

60 Art. 20 de l'acte du 31 mars 1892. Archives municipales de Valentigney. AMV : 2 F 2.



Six personnes participèrent à la réunion : les quatre gérants Armand et Eugène Peugeot, Alfred et Philippe Bovet ainsi que les étudiants Pierre et Robert Peugeot, fils aînés d'Eugène, présents en tant que futurs gérants<sup>61</sup>. Alfred Fallot, qui n'assistait pas à la réunion, sera le seul à suivre son beau-frère Armand Peugeot. Les noms des commanditaires ne sont pas cités. Lors de cette rencontre majeure, il fut « décidé à la majorité que la société cesserait la fabrication des voitures automobiles et qu'elle en liquiderait au mieux les machines et les marchandises spéciales »<sup>62</sup>.

Les conséquences pratiques de la séparation et les dispositions transitoires applicables immédiatement firent l'objet d'un acte notarié passé à Paris le 31 mars 1896 chez M<sup>e</sup> Dufour, qui rédigea trois jours plus tard l'acte fondateur de la nouvelle société. Cette convention du 31 mars, qui définit la cession à Armand Peugeot des biens appartenant jusque-là aux Fils de Peugeot Frères, montre le rôle majeur joué par Alfred Bovet dans les négociations. Époux de Berthe Peugeot, soeur du gérant démissionnaire, il choisit de ne pas suivre son beau-frère mais au contraire de demeurer au sein de la maison mère. Ayant la haute main sur la stratégie financière et commerciale des trois usines, il était le mieux placé pour assurer cette délicate mission. Il fut naturellement l'artisan des textes principaux, notamment des accords de non-concurrence dont il sera question plus loin.

Alfred Bovet (1841-1900),  
beau-frère d'Armand Peugeot.  
« Cet industriel fut un incorrigible  
idéaliste » écrivit le pasteur  
Ahne en 1906.  
Dessin de A. Bachelin, 1884



61 Avant leur entrée en fonction à l'âge de 28 ans, les fils des gérants devaient suivre une formation (études puis stages dans des entreprises extérieures, françaises ou étrangères) d'au moins six ans durant laquelle ils participaient au conseil en tant qu'associés. Au début d'une période de deux ans, ils étaient tenus de verser une mise de fonds de 40 000 F; ils percevaient alors un traitement annuel de 4 000 F et disposaient d'un quart de voix. Après deux années ces chiffres passaient à 80 000 F, 6 000 F et une demi voix. Après quatre années, ils étaient de 120 000 F, 8 000 F. et trois quarts de voix (Art. 20 de l'acte du 31 mars 1892 déjà cité).

62 Au sein de la société mère, on appelait « marchandises spéciales » tout ce qui concernait la fabrication des voitures automobiles.

Ce n'était pas la première fois qu'un médiateur, jouissant de la confiance des deux parties, était désigné pour aider à la résolution d'un conflit intrafamilial ou, à tout le moins, d'en atténuer les effets, néfastes pour tous. Éviter toute procédure judiciaire, coûteuse et publique, était semble-t-il une règle, certes non écrite, mais appliquée. En 1811 déjà, le sieur Nicot, représentant le sous-préfet de Saint-Hippolyte, arbitrait le différend d'écluses qui opposait deux à deux, à *Sous-Cratet* et à *La Chapotte*, les quatre fils de Jean-Pierre I. En 1830, Fritz Peugeot, fils de Jean-Frédéric, et son oncle Jean-Pierre II « qui n'avaient pas de bonnes relations », avaient choisi comme conciliateur le directeur Jeanmaire de la forge d'Audincourt et Pierre-Louis Sahler, fondateur de la filature des Neufs-Moulins à Montbéliard.

Cette fois, l'arbitre était choisi au sein du conseil. Dans l'étude de M<sup>e</sup> Dufour, face à Armand Peugeot, son beau-frère Alfred Bovet agissait « tant en son nom personnel qu'au nom et comme mandataire spécial » d'Eugène Peugeot et de ses fils ainsi que de son propre fils Philippe, le quatrième gérant.

Un court préambule à l'acte de cession suffit à définir le contexte : « M. Armand Peugeot qui voyait à regret abandonner cette fabrication spéciale a offert à ses associés de donner sa démission de gérant de la société Les Fils de Peugeot Frères pour se consacrer spécialement à l'industrie des voitures automobiles pour laquelle il se proposait de constituer, sous la dénomination de *Société Anonyme des Automobiles Peugeot*, une société dont il serait administrateur-directeur. Il reprendrait à cet effet, pour en faire l'apport à cette société, les brevets d'invention, le matériel, les machines et marchandises s'appliquant spécialement à l'industrie dont il s'agit »<sup>63</sup>.

Un calendrier fut établi. « M. Armand Peugeot cessera le 30 décembre 1897 d'être associé en nom collectif et gérant de la société Les Fils de Peugeot Frères; il deviendra à cette même date et restera commanditaire de la dite société [...]. Dès maintenant, tout en conservant sa qualité et les fonctions de gérant, il aura le droit de s'occuper spécialement des voitures automobiles pour son compte personnel et comme administrateur-directeur de la société anonyme qu'il se propose de constituer pour cette industrie spéciale ».

L'occupation des ateliers de Beaulieu consacrés aux voitures donna lieu à l'établissement d'un bail fixé à 3 000 F par an. Durant une période transitoire d'une année - « tout doit être enlevé avant le 1<sup>er</sup> avril 1897 » - était-il précisé, l'activité de construction des voitures fut extraite du champ de responsabilité collective du conseil de gérance de la société Les Fils de Peugeot Frères

63 Acte notarié de cession à Armand Peugeot, 31 mars 1896. AMP : DOC/620.

pour ne relever que du seul Armand Peugeot agissant désormais à titre personnel. Cela concernait :

- les machines-outils et l'outillage
- le mobilier et le matériel de bureau, plans, devis, tarifs, documents publicitaires...
- les voitures en cours de fabrication à Beaulieu ou en cours de livraison à Paris, à Rennes et au Havre...
- les trois brevets déposés en France au nom de la société LFPE, dont celui du 13 mai 1895 (trois jours après la rédaction du rapport d'Armand Peugeot...) concernant le moteur à pétrole conçu par Gratien Michaux.

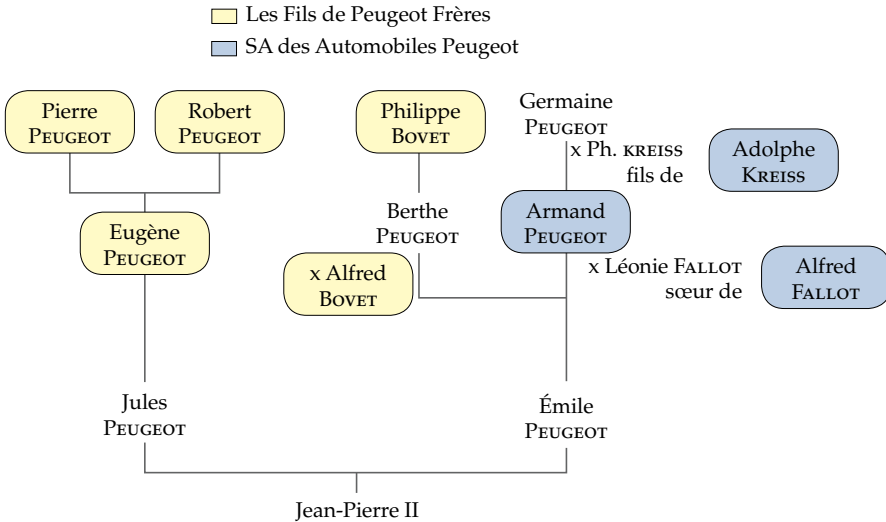
Un article particulier traitait d'une convention relative au personnel. Les ouvriers et employés affectés au secteur automobile étaient débauchés par Les Fils de Peugeot Frères puis embauchés par Automobiles Peugeot « mais cette division du personnel une fois faite, chacun devra s'abstenir d'en attirer ou même recevoir aucun membre sans l'assentiment de l'autre pendant une durée que les parties limitent à huit années et trois mois soit jusqu'au 30 juin 1904 ». Les mutations de personnel de Beaulieu à Audincourt concernaient 125 ouvriers, les ingénieurs Rigoulot et Michaux ainsi que les techniciens Abry, Doriot, Flandrin et Rubichon.

La Société Anonyme des Automobiles Peugeot fut fondée le 2 avril 1896 par acte signé chez M<sup>e</sup> Dufour, notaire à Paris, 15, boulevard Poissonnière. Voici la composition de son premier conseil d'administration :

- Armand Peugeot,
- Léon Sahler (1840-1920), filateur à Audincourt,
- Alfred Fallot (1856-1936), ingénieur, rentier à Lausanne, beau-frère d'Armand,
- Adolphe Kreiss (1854-1931), ingénieur, fondateur des Brasseries de la Meuse, père de Philippe Kreiss (1887-1963), gendre d'Armand Peugeot,
- Robert Fallot<sup>64</sup> (1855-1934), industriel à Tourcoing puis à Paris. Il fut réélu pour six ans le 11 mars 1905.

64 Robert Fallot était un cousin issu de germain d'Alfred Fallot. Son père, manufacturier au Ban-de-la-Roche (Haut-Rhin), était fils d'un pharmacien de Montbéliard. Sa mère Louise Le Grand était apparentée aux industriels par Anne Peugeot née en 1839, petite-fille de Jean-Frédéric Peugeot, le tanneur d'Hérimoncourt. SAHLER Léon : *Généalogie des Sahler*. Selon Yves Cohen, le choix de Lille par Armand Peugeot n'est peut-être pas étranger à l'implantation de Robert Fallot à Tourcoing.

En 1905, un sixième administrateur entrera au conseil : Charles Baume inspecteur général des Ponts & Chaussées, en retraite à Paris. Cet ingénieur est à l'origine de la direction centralisée des études à Levallois qui mit fin à leur dispersion entre Audincourt et Lille. Le capital initial de 800 000 F fut réparti en 800 actions de 1 000 F dont 350 détenues par le fondateur qui se réservait 40 % des bénéfices distribués.



La famille Peugeot dans les conseils des deux sociétés

## Les souvenirs d'un commis

### Lettre inédite d'Albert Notter à Louis Vuillequez<sup>65</sup>

« En septembre 1896, rentrant de quatre années d'apprentissage de tourneur et ajusteur en Suisse, pays natal de mon père<sup>66</sup>, et désirant me faire embaucher à Beaulieu où se faisait le montage des premières voitures, je me présentais en décembre de la même année afin de faire mon essai d'ajusteur et je fus reçu et embauché.

Le montage des voitures se faisait dans un local annexe des cycles, local assez sombre et très peu approprié à ce genre de travail. Le châssis était

65 Cette correspondance qui date du 17 mai 1955 figure dans un cahier *Ensemble des textes de l'histoire* réunissant divers documents collectés par Louis Vuillequez. Certaines pièces comportent de grossières erreurs.

66 Albert Notter, né en 1856 à Nieder-Rohrdorf en (Suisse) avait épousé Marie Marconnet d'Étupes et s'était installé à Valentigney en 1896. Deux ans plus tard, il quitta la région et revint à Beaulieu en 1903. Promu contremaître, il renonça à l'atelier et devint « voyageur », c'est-à-dire représentant commercial. Recensement de 1906, p. 44. AMV : 1 F 3.

tubulaire avec circulation d'eau, les roues à rayons avec pneus creux car le pneumatique n'était pas encore connu. Le moteur, monté sur un berceau à l'arrière de la voiture était un moteur licence Daimler, 2 cylindres en V, allumage par brûleurs en platine, ces brûleurs chauffés par de petites lampes à alcool.

Pendant l'hiver 1896-1897, se construisait à Audincourt une nouvelle usine dont le propriétaire était M. Armand Peugeot, oncle [NDLR : grand-oncle] de M. Robert Peugeot.

C'est alors que M. Rigoulot, ingénieur-directeur, me demanda d'attendre que le transfert de Beaulieu à Audincourt soit effectué dans cette usine destinée à l'usinage et le montage des nouvelles voitures, je dis bien nouvelles parce que dorénavant, cette voiture comporterait non plus un moteur de provenance étrangère (Daimler licence allemande) mais un moteur à 2 cylindres horizontaux étudié par M. Rigoulot.

Je débutais donc le 1<sup>er</sup> avril 1897 au montage des nouveaux moteurs Peugeot 2 cylindres horizontaux alors que le Daimler était à cylindres verticaux en V. Ce moteur Peugeot était monté à l'arrière de la voiture et transmettait le mouvement à la boîte de vitesses par l'intermédiaire d'un volant avec embrayage cône garni de cuir.

Je n'entre pas ici dans le détail complet du moteur [...], je dois toutefois vous signaler que, détail extrêmement intéressant pour l'époque, ce moteur Peugeot comportait un petit régulateur à boules qui devait limiter le nombre de tours par minute et qui fonctionnait parfaitement bien. Il y avait à l'atelier de montage des moteurs MM. Jules Coulon, Macabrey, Bataillard, Jules Vuillemin, Edmond Detoux, ce dernier était mon chef monteur.

Dans ce même atelier, s'exécutait l'usinage de toutes les pièces nécessaires au montage du moteur et de la voiture, chaque monteur exécutait le montage complet de son moteur après avoir reçu les pièces usinées à savoir : carter, cylindre, vilebrequin, bielles, pistons, etc. et fait l'ajustage des paliers de vilebrequin, ajustage des deux bielles sur le vilebrequin, rodage des pistons qui étaient en fonte à ce moment, rodage des soupapes sur la culasse, montage du régulateur et des culbuteurs et transmettait au banc d'essai son moteur une fois terminé.

C'est dans cet atelier d'usinage que j'ai vu, pour la première fois, un tour vertical qui était conduit par M. Mougel et qui usinait le volant du moteur, assez gros volant en fonte qui devait peser 8 à 10 kg. Pour les autres machines, tours, perceuses, mortaiseuses, fraiseuses, raboteuses, elles étaient toutes de cette époque, rien à voir avec les machines actuelles... ».

## Les accords de non-concurrence

L'acte fondateur de la SA des Automobiles Peugeot<sup>67</sup> mentionne dans son article 6 : « une interdiction de concurrence entre la société Les Fils de Peugeot Frères et la présente société pour la fabrication des objets qui y sont spécifiés ». Cet engagement des

67 Acte de M<sup>e</sup> Dufour du 2 avril 1896. AMP : DOC /621.

deux parties, stipulé dans l'acte de cession<sup>68</sup> signé huit jours plus tôt par Armand Peugeot et son beau-frère Alfred Bovet, sera au centre de toutes les tensions de la décennie.

Selon cette convention, applicable jusqu'au 30 juin 1912, la SA des Automobiles Peugeot s'interdisait « la fabrication, la vente et toutes opérations relatives aux vélocipèdes, bicyclettes, tricycles et quadricycles, avec ou sans moteurs, munis de selles de vélocipèdes et non de sièges de carrosserie »<sup>69</sup>. Réciproquement, et jusqu'à la même échéance, Les Fils de Peugeot Frères s'interdisaient « la fabrication, la vente et toutes opérations relatives aux voitures automobiles, c'est-à-dire de tous véhicules à moteur, munis d'un siège de carrosserie ».

À Audincourt, tout alla très vite. Sitôt les terrains acquis (l'acte notarié fut signé le 31 mai 1896) les travaux de construction de l'usine commencèrent et se poursuivirent sans relâche en dépit de la production lancée dès avril 1897. À la fin de cette année, 54 voitures déclinées en sept modèles différents étaient déjà sorties des ateliers.

À Beaulieu, alors que depuis 1891 le catalogue des vélocipèdes proposait conjointement différents modèles de tricycles à pédales (*Populaire, Lion, porteur, de course, pour jeunes gens...*), on lança en 1898 la fabrication d'un tricycle à pétrole propulsé par un moteur produit par de Dion-Bouton.

Le tricycle de 1901 à moteur de Dion-Bouton. Le modèle créé l'année suivante fut doté d'un moteur Peugeot Frères.  
Cliché Barbier YC 240



68 Acte du 31 mars 1896. AMP : DOC/620.

69 Assemblée générale extraordinaire de la SAAP du 11 mars 1905. AMP : DOC/612.

On notera que cette motorisation ne violait en rien les accords de non-concurrence. L'année suivante, comme cela eût été prévisible, l'engin à trois roues se mua en un quadricycle...<sup>70</sup>. L'introduction du catalogue diffusé par Les Fils de Peugeot Frères en 1902, résume en une phrase l'état d'esprit des promoteurs de ce nouveau véhicule, voué au meilleur avenir : « Entre le simple motorcycle et la voiture légère, nous avons pensé qu'il y avait place sur le marché pour un véhicule de volume intermédiaire, plus confortable que le premier et d'un prix moins élevé que le second ». Cette évolution, prévisible, était encore conforme aux accords mais, le 18 novembre 1899, Eugène Peugeot, patron de Peugeot Frères<sup>71</sup>, recevait ce courrier de son cousin Armand :

« Mon cher ami. Je vois, depuis quelques jours, circuler à Valentigney et ailleurs un quadricycle sortant de Beaulieu et monté avec des selles de vélos. J'entends dire par des agents des vélos qui viennent me voir parce qu'ils s'occupent simultanément des vélos et de mes voitures, que ces véhicules pourront parfaitement recevoir des sièges de carrosserie et qu'ils en feront placer sur ces quadricycles pour les vendre. Je voudrais bien que tu me dises ce qu'il en est. Vous vous êtes engagés à ne pas me faire concurrence et à ne vendre que des véhicules avec selles de vélocipèdes. En livrant à vos agents des quadricycles montés avec des selles, mais sur lesquels vous sauriez qu'ils mettront des sièges pour les vendre, vous resteriez peut-être dans la lettre du contrat, mais je crois que vous vous écarteriez tout à fait de l'esprit qui a présidé à sa rédaction. Je te connais assez pour être convaincu que de semblables procédés n'auraient pas ton approbation. Je te prie de me rassurer à cet égard et en attendant avec confiance ta réponse, je reste ton affectionné. Armand Peugeot<sup>72</sup> ».

Trois ans plus tard la question n'était pas réglée. Elle était même à l'origine d'une nouvelle crise donnant lieu cette fois à un courrier officiel entre sociétés. Le 31 mai 1902, Robert Fallot, en sa qualité d'administrateur délégué d'Automobiles Peugeot adressait une requête à « ces Messieurs » à propos d'un quadricycle muni d'un siège de carrosserie exposé dans le magasin Les Fils de Peugeot Frères ouvert à Paris, avenue de la Grande Armée.

70 Alfred Fallot était déjà propriétaire d'un quadricycle à moteur acheté en Angleterre : « C'était un engin rudimentaire et nous fîmes beaucoup mieux à Beaulieu » déclara Auguste Doriot à Louis Vuillequez en 1952. *Le Courrier des Usines* (de Sochaux), n° 25, avril 1952, p. 4.

71 Dans les correspondances entre les deux sociétés, notamment manuscrites, le sigle PF, abrégé de Peugeot Frères est généralement utilisé en lieu et place de Les Fils de Peugeot Frères. De même, le sigle AP remplace l'appellation officielle de Société Anonymes des Automobiles Peugeot.

72 Lettre trouvée à *Nienot* et versée par l'auteur au musée Peugeot de Sochaux. Non cotée.

Rappelant qu'ils étaient signataires de la convention, l'administrateur pria les gérants de Peugeot Frères « de bien vouloir inviter leur usine de Beaulieu à cesser la fabrication des véhicules qui tombent sous le coup de la clause ci-dessus relatée »<sup>73</sup>. De 1899 à 1902, le ton avait monté... Les dissensions ne résultaient plus de l'initiative d'un concessionnaire projetant de modifier le quadricycle pour mieux le vendre mais d'un choix du constructeur qui prenait lui-même la liberté de les doter des sièges interdits.

Les années 1901-1902 furent une période de crise pour la SAAP victime de sa trop rapide expansion. Les impératifs de montée en cadence retardèrent la recherche et donc l'évolution de la gamme. Audincourt était un vaste chantier, il en était de même de la nouvelle usine implantée à Fives dans la banlieue lilloise en 1898. Les voitures sortaient des ateliers alors qu'aucun réseau commercial et technique efficace n'était en place. La question fut débattue lors de l'assemblée des actionnaires du 25 mars 1902 où l'on appela à « un changement radical du genre de construction ».



Un quadricycle...

et une *automobile* selon les définitions données par les accords de non-concurrence. Clichés réalisés par Émile Barbier pour l'illustration du catalogue des Fils de Peugeot Frères en 1900. YC 254 et 251



<sup>73</sup> AMP : DOC/688.



La situation était meilleure chez Les Fils de Peugeot Frères où l'essentiel du chiffre d'affaire provenait encore des vélocipèdes et de leurs nombreux dérivés. Leur remarquable réseau d'agents, en place depuis plus d'un demi-siècle, transmettait à la direction le souhait de nombreux clients désireux d'acheter un véhicule ressemblant de plus en plus à une automobile.

### La *voiturette*, nouvel avenant ou fin des accords ?

En 1904, le jeune centralien Robert Peugeot, fils d'Eugène, estima que la société Les Fils de Peugeot Frères disposait du potentiel humain, technique et financier l'autorisant à tenter à son tour l'aventure automobile. Selon André Peugeot, il serait même parvenu à convaincre son père, opposant le plus déterminé de 1896, ses deux frères et Philippe Bovet<sup>74</sup>. Ce dernier, directeur de la division vélocipèdes de l'usine de Beaulieu, avait en charge les ateliers produisant les tricycles et quadricycles à pétrole. Il se trouvait donc directement confronté aux contraintes (de puissance, de poids, de prix...) imposées par les accords. Avant toute demande de dérogation officielle de société à société, le conseil chargeait Philippe Bovet de tester son oncle.

À la fin de l'année, il lui écrivit qu'il souhaitait le rencontrer en compagnie de Robert Fallot, afin de leur présenter un projet de fabrication d'une voiture légère, le projet *voiturette*. Il semble qu'à cette date, le fondateur de la SA des Automobiles Peugeot ne prenait plus de décisions importantes sans en référer à son associé Fallot promu administrateur-délégué de la société. Ce courrier ne nous est pas parvenu mais la réponse d'Armand Peugeot, datée du 21 décembre, laisse percevoir une certaine irritation sur la forme tandis qu'une perspective d'accord apparaît sur le fond :

« Mon cher Philippe [...] je tiens à te dire tout de suite que tes affirmations ont été tellement catégoriques que je suis fortement ébranlé. Il est évident que je ne puis pas encore te donner une réponse définitive mais je te prie de chercher à formuler ta proposition [...] j'espère que bientôt nous pourrions nous mettre d'accord. Je le désire pour ma part très vivement et, comme Alfred et Robert Fallot et les autres membres du conseil le désirent aussi, comme c'est au surplus notre intérêt à tous, je suis convaincu que nous arriverons à une entente ».

74 PEUGEOT André : *Historique... op. cit.* p. 141.

On note ici le formalisme du décalage générationnel : la relation familière qui existait entre les deux beaux-frères, Armand Peugeot et Alfred Bovet (le second, décédé en 1900), n'était plus de mise entre le neveu et l'oncle...

Aucune définition précise de la *voiturette* n'est donnée ici mais à partir d'un document de travail non signé<sup>75</sup>, daté du 12 janvier 1905, on peut supposer qu'il s'agissait d'une voiture légère à deux places, monocylindrique, dont le poids et le prix de vente avaient été strictement limités pour demeurer éloignés de la gamme présentée par Automobiles Peugeot.

Le 18 janvier, Armand Peugeot ayant obtenu l'accord verbal de ses quatre associés (A et R. Fallot, A. Kreiss et L. Sahler), écrivit à Philippe Bovet pour l'en informer. Il lui rappela la nécessité d'une ratification par l'assemblée générale de la SAAP, même si elle lui semblait d'ores et déjà acquise. « Nous nous arrangerons pour avoir dans tous les cas la majorité et si des actionnaires comme ton beau-père<sup>76</sup> et M. Koechlin [Isaac, déjà cité] nous approuvent, la décision sera unanime » crut-il bon de préciser.

L'unanimité de l'assemblée générale était peut-être moins assurée que ne le prédisait l'industriel puisqu'il recommanda à son neveu la plus grande prudence lorsque viendrait le moment de rendre publique la décision du conseil : « il faudra seulement ne pas annoncer la chose officiellement et ne pas divulguer la décision d'une façon complète pour ne pas effaroucher des actionnaires grincheux...<sup>77</sup> ».

Au projet initial, adopté par le conseil de gérance du 18 janvier 1905, « ces messieurs de PF » répondirent par une contre-proposition étudiée au conseil Automobiles Peugeot du 6 février. Le compte-rendu de cette séance tenue à huis clos énumère les restrictions techniques imposables à Peugeot Frères et adopte le principe de compensations financières dues par Peugeot Frères à Automobiles Peugeot. À quelques termes près, l'assemblée générale des actionnaires des Automobiles Peugeot, réunie le 11 mars, ratifia les dispositions proposées par les cinq gérants :

75 *Données de la proposition à faire à la SAAP pour la construction d'une voiturette.* L'écriture est celle de l'ingénieur Kuntz chef du bureau d'études de Beaulieu. AMP : DOC/614.

76 Jules Japy (1846-1917), descendant de Frédéric Japy, industriel à Beaucourt.

77 Lettre d'Armand Peugeot à Philippe Bovet, 18 janvier 1905. AMP : DOC/614.

« L'Assemblée décide qu'il y a lieu d'accepter la proposition de la société LFPF de modifier l'interdiction de concurrence entre les deux sociétés, mentionnée à l'article 6 des statuts dans ce sens que : La société LFPF serait autorisée à fabriquer et à vendre, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1906, des voitures automobiles caractérisées de la manière suivante :

1° Moteurs monocylindriques

2° Prix maximum de vente, carrosserie comprise, 2 700 F. pour la première année, 2 600 F. pour les suivantes

3° Poids du châssis 340 kg maximum. Le châssis comprend tout ce qui fait partie du mécanisme, aussi bien le réservoir à essence, la tuyauterie que les pneus, etc., etc.

LFPF seraient tenus de ne pas vendre de châssis (sans la carrosserie) en France, pendant la durée de la convention et de ne vendre que des voitures à deux places pendant la première année.

L'interdiction reste maintenue pour LFPF de fabriquer et vendre aucune voiture autre que celles spécifiées ci-dessus, sauf pour les courses en vue desquelles toute liberté leur est laissée dans la limite de construction de dix voitures par an au maximum [...].

En compensation des autorisations ci-dessus, MM. LFPF s'engageraient à verser à la SAAP chaque année une somme de 100 000 F, payable par moitié le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 juin, soit 50 000 F chaque semestre, en espèces ou chèques sur Paris, le premier versement devant avoir lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1906.

Ces accords établis pour une durée partant du 1<sup>er</sup> janvier 1906 pour finir le 30 juin 1912, date d'expiration de leur société, pourraient être résiliés au gré de MM. LFPF au bout de deux ans et ensuite d'année en année, à charge pour eux de prévenir la SAAP six mois à l'avance, la première notification pouvant avoir lieu au 30 juin 1907.

Le CA [conseil d'administration] est autorisé à passer avec la société LFPF une convention modificative dans les termes ci-dessus. La présente autorisation sera mentionnée à l'article 6 des statuts à la suite de l'énonciation qu'elle concerne. Cette résolution est adoptée à l'unanimité »<sup>78</sup>.

La résolution ci-dessus, ratifiée par l'assemblée générale extraordinaire du 1<sup>er</sup> mars 1905, constituait, qu'on le veuille ou non, une rupture des accords de non-concurrence. Si, du fait des restrictions de poids et de prix, le véhicule demeurait dans le segment inférieur de la gamme, il n'en était pas moins une véritable automobile ce qui rendait caduques les subtiles nuances introduites en 1896 entre un *quadricycle*, muni de selles de vélocipède, et une *automobile*, dotée de sièges de carrosserie...

Le respect des accords n'était pas une exigence de pure forme. Lorsqu'à Beaulieu un prototype, visé par ces dispositions, était sur le point de donner lieu à une fabrication en série, il était d'abord soumis à l'approbation d'Armand Peugeot qui venait

<sup>78</sup> Compte-rendu de l'assemblée général ordinaire de la SAAP, 11 mars 1905. AMP : DOC/612.

lui-même sur place s'assurer de la conformité du modèle avec les termes de la dernière convention<sup>79</sup>. Le président de la SAAP suivait également de près les études et prototypes conçus par ses collaborateurs. À la faveur de ses voyages, il lui arrivait d'essayer lui-même les véhicules dotés d'organes nouveaux qu'il fallait tester tout en préservant le secret. André Peugeot rapporte que vers 1900, lors d'un déplacement familial à Morgat (en quatre jours à cette époque), la rupture d'une pièce essentielle provoqua l'immobilisation de la voiture. Après avoir télégraphié à l'usine et fait le nécessaire pour que sa famille poursuive le voyage en chemin de fer, Armand Peugeot passa la nuit dans la voiture en attendant l'arrivée de Louis Rigoulot muni des pièces de rechange<sup>80</sup>.

La convention *voiturette* du 1<sup>er</sup> mars 1905 était censée définir les obligations de chacun pour les deux années à venir. Dans ses grandes lignes, elle reprend les dispositions arrêtées par le conseil du 6 février à l'exception - notable - d'un paragraphe à usage interne, non communiqué à Peugeot Frères. Cet article, dont le caractère anticipateur ne saurait échapper, n'est pas innocent : « Le conseil accepte à titre officieux que, au bout de deux ans, MM. LFPF puissent poser la question de moteurs à plusieurs cylindres. Si, à cette époque, le conseil accepte leur demande, il est d'ores et déjà entendu que le chiffre de la redevance ne pourra être modifié, les autres termes du contrat restant les mêmes »<sup>81</sup>.

Armand Peugeot qui, en 1905 accédait à la requête de Peugeot Frères, entendait préserver l'avenir. Sachant que la question d'un moteur multicylindre tôt ou tard serait posée, il souhaitait conserver l'avantage de l'indemnité due au titre des accords de non-concurrence. Le projet *voiturette* ne devait pas marquer la fin des accords, ce qui aurait rendu caduque l'obligation de verser l'indemnité à Automobiles Peugeot ; c'était au contraire une nouvelle mais simple dérogation.

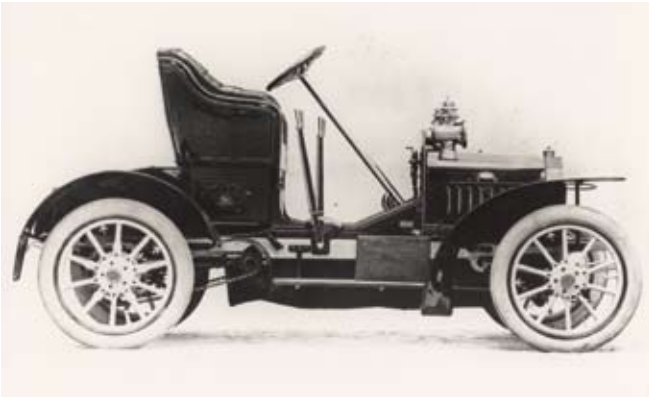
Dès l'acceptation d'Automobiles Peugeot, les ingénieurs Kuntz et Michaux (ce dernier, depuis 1904, transfuge d'Audincourt dans des conditions inconnues) entreprirent l'étude d'un véhicule conforme à la convention. Cette première *voiturette*, appelée VA, sera un *tonneau-phaéton* à deux places mu

79 Lettre de Philippe Bovet à Henri Gauthier, 11 septembre 1905. AMP : DOC/614.

80 PEUGEOT André : *Historique...op. cit.* p. 126.

81 Compte-rendu du conseil de la SAAP du 6 février 1905. AMV : DOC/614.

par un moteur Peugeot Frères monocylindrique de 5 chevaux. Elle sera aussi la première voiture produite à Beaulieu sous la marque *Lion Peugeot*, une distinction nécessaire pour éviter la confusion avec celles du concurrent d'Audincourt qui, au même moment produisait un véhicule à 4 places, le Type 68. La question des moteurs à 2 puis à 4 cylindres sera effectivement posée en 1908 mais, dans un autre contexte compte tenu de l'évolution différente des affaires des deux sociétés.



La VA de 1906, première voiturette des Fils de Peugeot Frères. De par sa conception, il apparaît clairement que ce véhicule à 2 places recevrait deux sièges complémentaires dès que les accords le permettraient. Cliché APM : A 2064

En produisant une version 4 places de la VA, Les Fils de Peugeot Frères feraient concurrence à ce joli phaéton Type 68 produit à Audincourt à partir de 1905. La poignée visible sous le siège du passager permettait de faire pivoter celui-ci pour accéder aux places arrières. Cliché APM : A 2192



### *La question de la marque*

L'utilisation du nom Peugeot ne posait pas de difficulté majeure tant que les deux sociétés produisaient des véhicules nettement différenciés (automobiles pour l'une, cycles et dérivés,

même motorisés et à quatre roues pour l'autre), mais une situation nouvelle fut créée avec l'apparition de la première *voiturette*, c'est-à-dire d'une vraie voiture.

Ce sont cette fois les dirigeants de Peugeot Frères qui prirent l'initiative en confiant l'affaire à un avocat parisien, M<sup>e</sup> Rodolphe Rousseau<sup>82</sup>. En lui adressant le texte de la convention, ils sollicitèrent son avis sur la question non seulement pour les six années à venir, couvertes par les accords de non-concurrence, mais également au-delà du 30 juin 1912.

En préambule à sa lettre du 28 décembre 1905<sup>83</sup>, l'avocat notait qu'en l'absence de mention spécifique dans la convention, les principes généraux du droit étaient applicables. Dans ce cadre, il lui paraissait impossible « que la SAAP, en signant les conventions du 1<sup>er</sup> avril 1905 ait supposé un instant que les voiturettes dont elle autorisait la fabrication et la vente, moyennant redevance, ne porteraient pas le nom de Peugeot; cette vérité s'impose ».

Ce point étant acquis, M<sup>e</sup> Rousseau reconnaissait volontiers la nécessité de trouver une formule évitant toute confusion entre les deux marques : « Il faudrait que par une appellation claire, le public apprit que les voitures sont de fabrication de la maison LPPF et non de la SAAP ». Ne pouvant prévoir ce qu'il adviendrait des accords après leur échéance de 1912, le juriste recommanda à ses clients de s'en tenir à l'essentiel : empêcher la confusion. En conséquence, les voiturettes sorties des ateliers de Beaulieu, porteraient la marque *Lion Peugeot* tandis que celles produites à Audincourt et à Lille conserveraient l'appellation *Automobiles Peugeot*. Cette disposition fut appliquée jusqu'à la fusion en 1910. La marque *Lion-Peugeot*, apposée depuis longtemps sur les articles de qualité supérieure de la gamme d'outillage, était réputée. Son utilisation ne souleva pas de discussion du côté de la SAAP malgré son dépôt en 1858 par Émile Peugeot père d'Armand... au nom de Peugeot Frères il est vrai.

Selon le *registre des ventes*<sup>84</sup> des premières voitures, les modèles nouvellement construits étaient désignés par une lettre ou un chiffre suivi d'un numéro de moteur. Ce dernier, référence Panhard & Levassor, correspondait à l'identifiant porté sur le

82 Il ne semble pas que cet avocat soit apparenté à Robert Rousseau gendre d'Armand Peugeot.

83 AMP : DOC/615.

84 *Registre des ventes*, microfilm, AMP : non coté.

*Cahier des moteurs* de cette société. En 1902, à l'occasion de la sortie du 37<sup>e</sup> modèle Peugeot, la SA des Automobiles Peugeot créa une classification par Type permettant de distinguer, dans leur chronologie, tous les modèles produits depuis l'origine : le tricycle Serpollet de 1889 devint le Type 1, le quadricycle Daimler à 2 places le Type 2, le même à 4 places le Type 3 (...) la 5 chevaux de 1902 le Type 37, etc. jusqu'au Type 190 de 1929<sup>85</sup>. Cette procédure excluait naturellement les prototypes non suivis d'une fabrication en série.

Il est intéressant de noter que cette numérotation intégra les modèles antérieurs à la scission. Il s'agissait, nous semble-t-il, de montrer que la SAAP n'était pas une entreprise sans expérience, née *ex nihilo* en 1896, mais la continuité de celle qui, tout de suite après de Dion-Bouton, se lança dans la fabrication en série d'automobiles. À Beaulieu, une classification particulière, combinant lettres et chiffres, fut créée pour la série des voiturettes Lion Peugeot fabriquées de 1906 à 1915 : VA, V2Y2, VD/V4D, etc. Un catalogue de *La production Peugeot de 1889 à 1928* fut rédigé en 1970 par une équipe sochaliennne à partir des fiches personnelles de Paul Yvelin<sup>86</sup>, directeur du service après-vente. À l'aide d'un croquis, schématique mais très lisible, chaque type est présenté avec ses principales caractéristiques, performances et particularités. Le même groupe de travail présenta un second répertoire couvrant la période 1928-1948.

### **La carrosserie Gauthier**

Jusque vers 1910, la plupart des constructeurs d'automobiles ne fabriquaient pas la carrosserie. La voiture livrée au client était en réalité un châssis roulant, c'est-à-dire un ensemble constitué d'un châssis, d'un moteur, d'une transmission, d'une direction, d'une suspension, d'un réservoir et de quatre ou cinq roues com-

85 Depuis 1929, les modèles de la marque sont définis par un nombre à trois chiffres dont le central est un zéro. Voir Yves Pradeilles : « De la 201 à la 407, un monogramme vecteur de l'image de marque » in *SEM* n° 126 de 2003, p. 431-464.

86 Après Ernest Mattern, dont l'important fonds d'archives personnelles constitue la source principale des travaux historiques d'Yves Cohen, Paul Yvelin fut, nous semble-t-il, le directeur le plus soucieux de la sauvegarde des archives et le plus actif dans la constitution d'une collection de voitures anciennes. Après avoir, à la Libération de Paris en 1944, « récupéré huit voitures Musées au garage de la Préfecture de police », il ne cessa de militer en faveur de la création d'un musée Peugeot. AMP : DOC/829. Créé par la volonté de Pierre Peugeot, le remarquable musée de Sochaux n'ouvrira ses portes qu'en 1988.

plètes. Le client s'adressait alors à un carrossier qui réalisait à l'unité l'habillage demandé. Un carrossier réputé installé à Villeurbanne, Henri Gauthier, assurait l'habillage d'une partie des voitures de la SAAP puis, à partir de 1906, de celles des FPF. Associés à parts égales, Gauthier et Les Fils de Peugeot Frères créeront en 1912 une usine de carrosserie à Mandeure. Gauthier, qui n'était pas lié par les accords signés entre les deux sociétés Peugeot, se trouva néanmoins au centre d'une nouvelle polémique née de la faculté de vendre aux futurs propriétaires d'une VA à 2 places les éléments de carrosserie permettant une transformation en un véhicule à 4 places.

Informé par son agent de Nantes, Armand Peugeot rapporta le fait à Philippe Bovet lors d'un entretien préalable à une visite prévue pour le 1<sup>er</sup> octobre 1905, au cours de laquelle Bovet devait soumettre à son oncle ses « châssis échantillons ». Le souci premier de Bovet était à cette date le poids des prototypes VA plus élevé que le maximum autorisé. Il s'adressa à Gauthier :

« ... À ce moment-là et au cours de la conversation, M. Armand Peugeot m'a dit qu'il n'était absolument pas disposé à me faciliter la chose, attendu qu'il savait de sources certaines que la maison Gauthier de Lyon, qui était chargée de nos carrosseries à 2 places, faisait dès maintenant visiter nos agents pour leur dire qu'elle serait en mesure de leur fournir sous main un arrière-train de voiture pour la transformer en 4 places, et il a précisé en disant qu'une plainte directe lui avait été faite à ce sujet par son agent de Nantes; que, dans ces conditions, il n'y avait à espérer aucune complaisance de la Société Anonyme des Automobiles Peugeot et que la question serait posée au conseil d'administration qui nous demanderait de vous interdire de livrer de la carrosserie à notre clientèle. Me voila donc enfermé dans un cercle vicieux car je ne peux pas construire si je n'obtiens pas un supplément de poids et ils n'accorderont absolument rien si je ne leur apporte une promesse formelle de votre part relative à cette carrosserie. Cette affaire est bien ennuyeuse, je le reconnais mais si les voyageurs ont trop causé, nous ne pouvons en supporter les conséquences et je crois que, dans notre intérêt commun, il faudra que vous renonciez, la première année, à fabriquer ces arrière-trains... »<sup>87</sup>.

Armand Peugeot se garda d'intervenir directement auprès de Gauthier qui était aussi son fournisseur. Lors de sa visite d'inspection à Beaulieu, il renouvela sa demande auprès de Philippe Bovet, lequel s'adressa à nouveau à Gauthier le 13 octobre :

« Comme suite à notre entretien de ce matin, je reconnais fort bien n'avoir aucun droit de vous empêcher de vendre, à qui que ce soit, tels complé-

87 Lettre de Philippe Bovet à Henri Gauthier, 11 septembre 1905. AMP : DOC/614.



ments de carrosserie qu'il vous plaira. Mais je vous répète à nouveau, me plaçant avant tout sur le terrain de mes bonnes relations futures avec la Société Anonyme des Automobiles Peugeot et avec vous-même, que votre intérêt bien placé serait de renoncer à vendre à nos agents des *tonneaux* pour transformer nos voitures à 2 places.

En faisant ces transformations, vous nous portez un préjudice considérable car nos voitures ne sont pas étudiées pour supporter une charge aussi forte et si elles donnent des ennuis, c'est notre réputation qui en sera atteinte. En outre, les voitures que vous aurez ainsi transformées feront double emploi avec un type monocylindrique à 4 places fabriqué actuellement par la Société Anonyme des Automobiles Peugeot ».

Depuis l'été en effet, l'usine d'Audincourt produisait un *phaéton* à 4 places, le Type 68, dont le moteur monocylindrique développait une puissance de 6 chevaux. Il n'est pas douteux que l'aménagement de la VA de Peugeot Frères en un véhicule à 4 places en ferait une sérieuse concurrente.

La démarche de Philippe Bovet s'inscrivait aussi dans la perspective de négociations ultérieures avec son oncle puisque, nous semble-t-il, une évolution vers des véhicules plus lourds, donc dotés de moteurs de 2 ou 4 cylindres, lui paraissait inéluctable. La prorogation d'un climat d'entente était nécessaire. Le jeune gérant sut trouver les arguments de bon sens à l'appui d'un intérêt réciproque :

« La conséquence en sera que la dite Société sera très mal disposée à notre égard quand le moment sera venu de déterminer le poids du châssis des voitures à 4 places en 1907. D'où difficultés de fabrication pour vous et pour nous et production restreinte. Croyez-moi, cher Monsieur, il est de votre intérêt de me donner l'assurance formelle d'abandonner vos projets et de m'écrire, noir sur blanc, que vous renoncez à faire des offres quelconques à nos agents en 1906. Fort de cet engagement, j'obtiendrai de la Société des Automobiles Peugeot une limite de poids qui permettra de faire quelque chose de réussi en 1907 et, par contrecoup, augmentera votre production de carrosseries... »<sup>88</sup>.

Cette dualité, incompréhensible au grand public, atteint son paroxysme au Salon de l'auto de 1905 : dans les allées du Grand Palais, à quelques mètres l'un de l'autre, deux stands Peugeot proposaient des voitures... assez semblables. Selon un état de production, la VA de 2 ou 4 places fut fabriquée en 1 000 exemplaires entre 1906 et 1908. Quant au *phaéton 68* de la SAAP, il ne fut produit qu'en 276 unités, sa fabrication ayant cessé à la fin de 1905.

88 AMP : DOC/614.



Deux Peugeot concurrentes à l'arrêt devant la ferme du Ballon d'Alsace vers 1902. On distingue à gauche un Coupé Type 21 fabriqué à Audincourt de 1898 à 1901 et à droite, le premier Quadri à moteur Peugeot Frères produit à Beaulieu à partir de 1902. Cliché anonyme

## VERS LA FUSION DES DEUX SOCIÉTÉS

### *Un climat nouveau*

Nous avons vu le rôle majeur joué par Alfred Bovet qui choisit de ne pas suivre son beau-frère Armand Peugeot dans son utopie mais au contraire de demeurer au sein de la société mère en tant qu'administrateur. Rappelons qu'il fut à ce titre le principal rédacteur des accords de non-concurrence. Alfred Bovet mourut en 1900, victime d'une attaque d'apoplexie, dans le chalet original qu'il avait fait édifier à Valentigney<sup>89</sup>. Après lui, son fils Philippe lui succéda dans les délicates négociations avec « oncle Armand ». Nous n'avons pas de renseignements sur la formation de ce garçon nommé à 28 ans à la direction des vélocipèdes. On sait seulement, par le rapport de mai 1895, qu'Armand Peugeot ne tarissait pas d'éloges sur la façon dont son neveu s'acquittait de sa tâche, « en vrai patron d'usine ». Mais depuis une année il était atteint d'une

<sup>89</sup> Cette maison, bâtie vers 1865, fut détruite en 1919 pour permettre l'extension de l'usine. Son implantation, comme celle de la résidence d'Émile Peugeot bâtie en 1860 au pied du *Bannot*, montre que les manufacturiers de l'époque n'avaient nullement imaginé le développement de leur entreprise. En choisissant la vaste plaine des *Lannes* Armand Peugeot écarta ce risque.

maladie infectieuse, une pleurésie. Tout en le priant « d'être ferme sur l'affaire voitures », Robert Peugeot lui fit cette sage recommandation : « Ne t'éreinte pas, cela n'est pas du temps gagné...<sup>90</sup> ». Philippe Bovet mourut à 39 ans le 5 octobre 1906, laissant Marie-Louise Japy, âgée de 30 ans et leurs 4 enfants<sup>91</sup>.

L'année 1906 devait marquer un tournant dans les relations entre les deux sociétés, une évolution largement facilitée par un changement d'hommes. Après le décès d'Alfred Bovet puis celui de Philippe Bovet, Eugène Peugeot se retira progressivement des affaires de la direction des Fils de Peugeot Frères; il avait 62 ans et mourut l'année suivante. Ce sont donc trois gérants importants de la vieille manufacture, signataires des accords, qui disparaissaient et avec eux les cicatrices des discussions de 1895. Au sein du conseil d'administration, où il siégeait depuis sa sortie de l'École centrale, en 1896, Robert Peugeot succéda à son père Eugène; dès lors on assista à la prééminence de plus en plus affirmée de « Monsieur Robert ».

En ce qui concerne la SAAP, nous savons qu'Armand Peugeot déléguait une partie de ses pouvoirs à Robert Fallot. Depuis 1900, le président-fondateur résidait la majeure partie de l'année à Paris où avait été transféré le siège social de sa société. Maire de Valentigney depuis 1888, il avait été réélu en 1900 en tant que conseiller municipal mais ne participait plus aux séances. Il ne postula pas au poste de maire laissant la place à son petit-neveu Robert Peugeot. Il conserva néanmoins son siège au conseil général du Doubs. Conseiller radical depuis 1882, il demeura un membre actif et assidu de cette assemblée jusqu'en 1910, terme de son dernier mandat. En revanche, il renonça à ses fonctions dans les instances religieuses. En 1901 il demandait son remplacement de



Robert Peugeot (1873-1945).  
Cliché AMP 16.5.61.E 4

90 Lettre de Robert Peugeot à Philippe Bovet, 24 janvier 1905. AMP : DOC/616.

91 Ce décès brutal fut suivi d'obsèques grandioses rompant avec la discrétion observée jusque-là dans les cérémonies privées de la famille Peugeot.

délégué du consistoire protestant d'Audincourt puis en 1904 il quitta le conseil presbytéral de la paroisse de Valentigney qu'il présidait depuis 1883.

Les raisons du départ définitif à Paris d'Armand Peugeot demeurent incertaines. Pour Georges Bugler<sup>92</sup>, elles seraient liées au fait que l'industriel se serait démarqué des positions résolument dreyfusardes du monde protestant lors de l'Affaire qui déchaîna les passions à partir de 1898. Nous y voyons davantage la conséquence du trouble immense qu'il ressentit après les grèves de l'automne 1899. Humaniste, réputé généreux mais patron de son temps, il ne pouvait accepter d'être contraint par ses ouvriers : « [...] après ce qui vient de se passer, c'en est fini du régime paternel [...] »<sup>93</sup> leur déclara-t-il.

Les rencontres informelles préalables aux discussions entre sociétés, tenues de 1900 à 1906 entre Armand Peugeot et Philippe Bovet, se poursuivirent entre Robert Fallot et Robert Peugeot, deux interlocuteurs qui n'avaient pas été mêlés aux tensions de 1895. Précisons qu'en dépit de ces difficultés stratégiques une collaboration technique existait. Les archives montrent que les ingénieurs de Beaulieu surent tirer profit de l'important réseau de relations industrielles tissé par Armand Peugeot dans la capitale. Le fondateur de la SAAP s'occupa même personnellement d'un petit moteur à 2 temps destiné à être monté sur une *voiturette* des Fils de Peugeot Frères<sup>94</sup>.

L'amélioration du climat était telle que le 2 janvier 1907, Armand fit à Robert cette étonnante proposition : « Je serais personnellement partisan de ton entrée dans notre conseil. Laisse-moi le temps d'y songer et de tâter le terrain auprès de mes collègues ». Et oncle Armand de lui recommander un geste diplomatique en direction d'un opposant potentiel : « Tu ferais peut-être bien d'aller voir Léon Sahler. Une démarche faite auprès de lui serait je crois de bonne politique, sans cela, je craindrais de l'opposition de sa part; je me trompe peut-être, mais une visite polie ne devrait en tout cas ne pas faire de mal [...] »<sup>95</sup>.

92 BUGLER Georges : *Valentigney... op.cit.* p. 136.

93 Périodique *Le Vélo* daté du 25 novembre 1899.

94 Lettre d'Armand à Robert Peugeot, 5 février 1907. AMP : DOC/616.

95 Lettre d'Armand à Robert Peugeot, 2 janvier 1907. AMP : DOC/616.

Dans une lettre de février 1907, Armand Peugeot, rentrant de Morgat<sup>96</sup>, confirmait à Robert Peugeot la teneur de ses entretiens avec Robert Fallot à propos de la marque et de nouveaux avenants aux accords<sup>97</sup>. Pour la première fois - et la seule, cela n'apparaîtra dans aucune autre archive consultée - Armand Peugeot fit état d'un conseil de surveillance dont il souhaite la réunion entre le 17 et 22 février.

Dans ce contexte, il semble qu'il s'agissait d'une sorte de comité de liaison, assurément informel, dans le cadre duquel se rencontraient les deux interlocuteurs cités ci-dessus accompagnés, selon le sujet traité, d'un ou deux délégués de chacun des conseils. Le fait que les avis, voire l'existence même de ce comité, ne soient jamais mentionnés dans les comptes-rendus des assemblées générales de l'une ou l'autre société montre que ces conversations, préludes aux décisions, devaient demeurer privées, à l'abri de réactions ponctuelles des « actionnaires grincheux » dont se méfiait le président de la SA des Automobiles Peugeot.

### *Le contexte économique*

Passé l'époque pionnière au cours de laquelle des ingénieurs, des mécaniciens ou d'ingénieurs bricoleurs inventaient l'automobile dans leur garage ou dans de modestes ateliers familiaux, la fin du siècle est marquée par la constitution de véritables entreprises. Cinq ans après Armand Peugeot, nombre d'entre eux entendaient tirer profit de leur expérience et saisir l'opportunité d'un marché en se lançant dans une aventure industrielle. C'est en France, où circulaient 450 voitures en 1895, que le phénomène connût le plus grand développement avec Delaye en 1894, Darracq, Rochet-Schneider et Léon Bollée en 1895, Gladiator et Mors en 1896, Berliet, de Dietrich, Decauville et Gobron-Brillé en 1898 [...] Louis Renault en 1899.

Après la période de 1902 à 1906 de relative prospérité, survint la crise de 1907-1908 qui frappa l'ensemble des activités du

96 AMP : DOC/616. La station balnéaire de Morgat (Finistère) fut créée en 1884 par Armand Peugeot. Associé à Eugène Peugeot, Charles Lalance et Louis Richard, il fonda en 1910 la société de la plage de Morgat, qui reçut de nouveaux administrateurs : Alfred Fallot, Philippe Kreiss, et Charles Breitling. KREISS Germaine : *Morgat*, texte dactylographié de 9 pages, 1959. Archives privées.

97 Le détail de ces dispositions, qui concernaient la limite du poids des futurs véhicules et le nombre de cylindres autorisés, figure dans les comptes-rendus des assemblées générales de la SAAP de 1906 et 1907. AMP : DOC/612.

fait d'un renchérissement important des matières premières. Par ailleurs, avec 30 constructeurs français en 1900 et 60 en 1910 (ils seront 155 en 1914!), la situation de l'industrie automobile n'avait plus rien de commun avec celle qui prévalait en 1896 au moment de la scission. Armand Peugeot se trouvait confronté à une concurrence de plus en plus vive... dont celle de ses cousins de Beau-lieu. À ces problèmes conjoncturels du marché, qui touchaient de façon égale les deux sociétés, s'ajoutaient des difficultés plus structurelles propres à chacune d'elles.

La SA des Automobiles Peugeot souffrait bien entendu de son expansion rapide et du désir de son chef d'être en mesure de répondre à toutes (ou presque) les demandes de la clientèle, aussi diversifiées soient-elles. Il s'en suivit une gamme de véhicules beaucoup trop étendue. Ainsi, le catalogue de 1908 proposait six voitures différentes de 7 à 15 chevaux produites à Audincourt et trois voitures de 15 à 37 chevaux fabriquées à Lille. La priorité donnée à la fabrication, au détriment des études, faisait que la gamme vieillissait rapidement, certains modèles étant vite démodés par rapport à ce qu'offrait la concurrence. Les investissements en études et en outillages des Types 21, 25 et 28, produits en moins de dix exemplaires, ne furent jamais amortis. Le fait que cinq chefs des études se succédèrent à Levallois entre 1902 et 1910 montre que la situation n'était pas sans incidence sur le climat à la direction technique de la société<sup>98</sup>.

Un autre point faible de la SAAP était son réseau commercial. Contrairement aux Fils de Peugeot Frères qui purent s'appuyer sur le réseau de la quincaillerie en service depuis des décennies, Armand Peugeot dut tout créer. Les succursales trop peu nombreuses, parfois aux mains d'affairistes spéculant sur l'immédiateté du gain, disposaient d'un personnel peu formé. Les retours étaient importants, les conflits de garantie inextricables.

Pour des raisons différentes, la société Les Fils de Peugeot Frères connaissait aussi de grandes difficultés. La fabrication des *voiturettes* avait immobilisé d'importants capitaux tant en bâtiments qu'en machines et outillages spécialisés. En dépit d'un excellent réseau de représentation et de réparations, le chiffre d'affaires affichait une certaine stagnation. Les voitures *Lion Peugeot*, techniquement plus évoluées, jouissant d'une réputation de qualité que confirmaient leurs nombreux succès en compétition

98 AMP : DOC/671.

(dont la SAAP était absente<sup>99</sup>) se vendaient mal, notamment en raison de leur prix. Beaucoup, dans l'entourage de Gratien Michaux, directeur de la division automobile de Beaulieu, considéraient que la redevance de plus en plus élevée à verser à la SAAP en vertu des accords de non-concurrence grevait durement les prix de revient.

### *Les bases d'un terrain d'entente*

Les gérants des deux sociétés ne pouvaient ignorer que, depuis le début du siècle, la multiplication des avenants avait retiré toute leur substance aux accords de non-concurrence. Pis que cela, depuis le lancement de la première *voiturette*, en 1906, les différentes conventions fragilisaient les deux entreprises en entretenant la confusion parmi la clientèle. De dérogation en dérogation, presque toujours accordées par Automobiles Peugeot mais de plus en plus coûteuses pour Peugeot Frères, les gammes de l'un et l'autre finiraient par se croiser et conduiraient à une concurrence fratricide. Et qu'advierait-il des deux sociétés après 1912 à l'échéance des accords ?

En cette fin 1907, plusieurs associés étaient bien conscients que le temps était venu de « fusionner les capacités de production automobile absurdemment concurrentes » selon la formule d'Yves Cohen<sup>100</sup>. Il n'existait pas d'alternative viable hors de la fusion; le *statu quo* conduisant inévitablement à la disparition des deux entités.

Conformément à la tradition familiale des Peugeot (cf. les conflits de 1811 et de 1830 cités précédemment) les deux parties firent appel à l'arbitrage d'un tiers. Armand Peugeot accepta la médiation d'un avocat parisien proposé par Robert Peugeot et Philippe Bovet : Rodolphe Rousseau<sup>101</sup>. En 1906, c'est à ce juriste qu'ils s'étaient déjà adressés pour connaître les droits de chacun vis-à-vis de la marque Peugeot. À la suite de plusieurs réunions du conseil de surveillance, réunions auxquelles était convié M<sup>e</sup> Rousseau, Robert Peugeot rédigea un texte de cinq pages présentant sa propre vision de la situation fondée sur les points de

99 La SAAP ne fabriqua pas de voitures spéciales pour la compétition avant la fusion de 1910 mais participa à quelques épreuves, notamment de régularité, avec des véhicules de série, voire dérivés de ceux-ci.

100 COHEN Yves : *Ernest Mattern...op. cit.* p. 69.

101 Lettre de Robert Peugeot à Philippe Bovet, 24 janvier 1905. AMP : DOC/616.

convergence. Le document retrouvé en est le brouillon, maintes fois raturé par son auteur. Il n'est ni signé ni daté. Nous savons seulement que le 10 février 1908, Armand Peugeot écrivait à son petit-neveu : « J'ai bien reçu tes *Bases d'un terrain d'entente* ». Ce texte inédit, qui ne conduira pas encore à la fusion mais en sera la clé, mérite d'être cité *ne varietur* car il fait le point sur les différentes impasses.

#### « BASES TERRAIN D'ENTENTE<sup>102</sup>

L'on ne peut plus contester l'impossibilité qu'il y aura en 1909 d'alimenter une usine comme Beaulieu avec des voitures monocyliques.

PF ne voulant pas fermer Beaulieu se voit donc contraint soit de vendre l'usine voitures soit de renouveler sur de nouvelles bases le contrat AP.

M. Fallot se demande si PF a le droit de vendre Beaulieu sans que l'acquéreur soit lié par le contrat AP. M. Lyon Caen paraît embarrassé pour répondre. M<sup>e</sup> R. Rousseau est au contraire très affirmatif et soutient que Beaulieu peut être vendu sans aucune réserve. Il a une consultation d'un prof. de droit et se fait fort de gagner un procès engagé sur ces bases.

PF peut donc vendre et l'acquéreur sera libre de faire telles voitures qu'il voudra et de les appeler Lion.

Toutefois, PF préférerait une entente avec AP parce qu'ayant travaillé depuis 3 ans la question voitures il se verrait avec regret obligé d'abandonner cette industrie avant d'avoir recueilli le moindre profit de ses efforts.

De son côté, la société AP doit aussi préférer une entente à une rupture parce qu'en cas d'entente elle touchera une redevance et qu'en cas de rupture elle ne touchera rien et dans les deux cas, la concurrence qu'elle trouvera devant elle sera sensiblement la même.

Il doit donc exister un terrain d'entente si PF consent à verser à AP une indemnité représentant une partie des bénéfices qu'il escompte et si AP consent à PF, moyennant une indemnité raisonnable, le droit de vendre des voitures telles que la clientèle le demande.

### Proposition

Quels bénéfices PF peut-il espérer pendant 3 ans et demi (1er janvier 1909 - juin 1912). En tenant compte de la concurrence qui se fera intense sur les voitures, en tenant compte des crises industrielles possibles, des modèles que l'on peut ne pas réussir, des nouveautés qui peuvent surgir à l'improviste, des événements politiques qui menacent périodiquement, en tenant compte de ce que PF en 1907 n'a pas sorti 1000 voitures, l'on peut tenir le chiffre de 6000 voitures pendant cette période de 3 ans et demi pour un maximum.

Quel bénéfice peut-on escompter sur une voiture ?

Le prix de vente en gros actuel est d'environ 4000 F et il baissera certainement (Princia, FN, Zedel, Delage).

102 AMP : DOC/616. Les lignes rayées sur le document original ne sont pas transcrites.



Le prix de revient d'une voiturette à 4 cylindres, frais généraux compris, en tenant compte des amortissements d'immeubles, de machines et surtout d'outillage et de l'intérêt des fonds engagés, doit dépasser 3 500 F.

Il ne semble donc pas que l'on puisse escompter sur une voiturette un bénéfice net supérieur à 300 F. Il serait facile, pour vérifier ce chiffre, de comparer la production d'un certain nombre de fabricants de voiturettes, et même de fabricants de grosses voitures, avec le total des bénéfices qu'ils ont distribués depuis quelques années.

Le bénéfice maximum que l'on puisse escompter en toute sagesse sur 6000 voiturettes est donc de 1 800 000 F.

Si les circonstances sont favorables, le bénéfice peut dépasser 300 F par voiturette mais bien des causes peuvent le faire descendre au-dessous de ce chiffre.

La société AP, en réclamant à titre d'indemnité 1/3 de ces bénéfices, aurait droit à une somme de 600 000 F soit, pour une période de 3 ans et demi, 170 000 F par an.

Cette indemnité annuelle pourrait être remplacée par un versement immédiat unique de 500 000 F. PF recouvrerait en échange toute sa liberté.

Une autre solution consisterait à transformer l'interdiction de concurrence actuelle, au lieu de la lever; la clause relative au nombre des cylindres serait supprimée et la limite de poids portée de 370 à 500 kg.

PF en échange de ces avantages renoncerait au nom Peugeot sur les voitures, catalogues, affiches, papier à lettres, devantures d'agences, réclames, etc. (convention précise d'intervenir) et continuerait à payer 100 000 F par an ou payerait de suite 300 000 F.

### Ces chiffres sont-ils acceptables par les AP?

Jusqu'ici, PF a versé aux AP 250 000 F soit tous les bénéfices qu'il aurait pu recueillir sur les 1200 voiturettes qu'il a vendues. Les résultats du contrat ont donc été uniquement à l'avantage des AP.

En cas de rupture, les AP toucheront encore 100 000 F pour 1909 et plus rien après. Beaulieu continuera sous un autre nom à fabriquer et à vendre des voiturettes ou même des voitures Lion.

En cas d'acceptation des propositions, la société AP continuera de toucher des indemnités ou touchera une indemnité unique plus forte et ne sera ni plus ni moins concurrencée que si elle refuse.

Le bon sens indique qu'elle a tout intérêt d'accepter les sommes assez rondes qui lui sont proposées ».

Ce document, présenté par Robert Peugeot comme étant le fondement d'un compromis acceptable par les deux parties, fut rejeté avec force par Armand Peugeot. Avant même d'affirmer son désaccord sur le montant des indemnités proposées en fonction des différentes hypothèses (de poids, de nombre de cylindres...) Armand Peugeot dénonça vertement la méthode : « Tu nous menaces, si nous ne cédon pas, de vendre l'usine de Beaulieu... »<sup>103</sup>.

103 Lettre d'Armand à Robert Peugeot, 10 février 1908. AMP : DOC/617.

La crise atteint son apogée en mars 1908. Au printemps de cette année, M<sup>e</sup> Rousseau fut contraint d'interrompre les discussions à trois, tenues dans son bureau. Chacune des parties venait le rencontrer séparément puis, à partir de ses conseils, faisait des propositions écrites à l'autre.

Le 17 février, l'avocat reconnaissait la difficulté à traiter avec Armand Peugeot dont les objections étaient « en complète contradiction avec le langage qu'il me tenait il y a quinze jours... ». Dans ce contexte, il n'est pas étonnant qu'à partir du 1<sup>er</sup> mars, Robert Fallot ait remplacé son président dans ces discussions triangulaires qui aboutirent dès le 14 à un premier compromis. Par télégramme, Robert Fallot fit savoir à Robert Peugeot l'acceptation du conseil de gérance de la SAAP. Le protocole provisoire dactylographié porte la signature de Robert Fallot mais pas d'Armand Peugeot...

Une assemblée générale extraordinaire de la SAAP eut lieu le 28 mars 1908. Elle eut à traiter plusieurs questions internes comme la prorogation de la durée de la société, la réduction de la part des bénéfices revenant à son président-fondateur (de 40 à 25 %) et une nouvelle évaluation en cas d'augmentation du capital social. Elle eut aussi à se prononcer sur l'avenir des accords à partir du rapport suivant soumis par le conseil :

« Vos résolutions successives des 11 mars 1905, 10 février 1906 et 16 mars 1907 ont autorisé MM. LFPF à fabriquer et à vendre jusqu'au 31 décembre 1909 des voiturettes et châssis à moteurs monocylindriques à 4 temps, d'un poids déterminé, moyennant le paiement d'une somme annuelle de 100 000 F.

Ces Messieurs demandent maintenant l'autorisation de fabriquer et de vendre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1909 des voiturettes monocylindriques à moteurs 2 et 4 temps et des voiturettes à moteurs 2 cylindres marchant à 2 et 4 temps. Le tout à des poids déterminés et moyennant indemnité.

Nous avons examiné très attentivement la question, nous en avons discuté à diverses reprises avec MM. LFPF et nous sommes d'avis qu'il y a lieu d'accéder à la demande de ces Messieurs. La résolution que nous soumettons à votre approbation vous fait connaître les conditions qui ont été arrêtées entre MM. LFPF et votre Conseil sous réserve de votre approbation. Si vous adoptez, comme nous l'espérons, cette résolution, elle règlera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1909 et, d'une façon définitive, l'interdiction de concurrence qui existe entre les deux Sociétés jusqu'au 30 juin 1912 »<sup>104</sup>.

104 Rapport du conseil à l'assemblée générale extraordinaire d'Automobiles Peugeot, 28 mars 1908. AMP : DOC/612.

La proposition du conseil fut adoptée par l'assemblée générale qui avalisa également la résolution relative au montant des énormes indemnités dues en compensation de ces autorisations. Les Fils de Peugeot Frères devaient verser à Automobiles Peugeot la somme de 200 000 F. par an à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1909 pour pouvoir fabriquer des voitures à 1 cylindre à 2 ou 4 temps, 300 000 F. pour des voitures à 2 cylindres et 2 temps et 1 000 000 de F. à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1910 pour pouvoir produire des moteurs à 4 cylindres... La résolution spécifie également que la société-mère ne pourrait désigner ses véhicules que sous le qualificatif de *voitures Peugeot* ou de toute autre marque de fabrique sans le nom de Peugeot.

### *La SA des Automobiles et Cycles Peugeot*

Les discussions se poursuivirent pendant l'année 1909 et aboutirent à la présentation, par Armand Peugeot, d'un projet de réunion des deux entreprises. Le 3 décembre, le conseil de gérance de Peugeot Frères étudia « la proposition de M. Armand Peugeot visant une fusion éventuelle entre la SAAP et l'usine de Beaulieu (vélocipèdes et voitures) dans le but d'éviter, au moment où prendra fin le contrat existant entre les deux sociétés, un conflit préjudiciable aux affaires »<sup>105</sup>. On notera que cette formulation apaisée récusait d'avance toute critique de la scission de 1896 imputée à l'opiniâtreté d'Armand Peugeot. Il convenait d'aller de l'avant, non de rappeler inutilement les divergences passées.

Les gérants de Peugeot Frères estimèrent que, sous certaines conditions, la proposition présentait un intérêt réel pour leur industrie et décidèrent de convoquer le 5 janvier 1910 une assemblée des commanditaires. Comme nous l'avons vu, Armand Peugeot connaissait de grandes difficultés financières; sa proposition de fusion avec ses cousins revenait à faire racheter sa société par Peugeot Frères. Pour le public, la concentration devait demeurer une opération interne : on prendrait soin de nommer à la présidence de la future société le président-fondateur de la SA des Automobiles Peugeot.

L'assemblée générale du 5 janvier fut habilement conduite par M<sup>e</sup> Rousseau, artisan principal de la fusion. À l'exception

---

105 Fonctions de M. Armand Peugeot au sein de LFPF entre 1897 et 1913. AMP : 33/625.

d'Émile Coste<sup>106</sup>, tous les associés des deux entités étaient présents ou représentés : Armand Peugeot, mandataire de sa sœur Lucy, Robert Peugeot, mandataire de sa mère Jeanne Japy et de Marie-Louise Japy, veuve de Philippe Bovet, ses deux frères Pierre et Jules Peugeot, Alfred Fallot, André Seydoux, mari de Renée Bovet et mandataire de sa belle-mère madame Alfred Bovet et Léon Chalas, mandataire de la veuve de Pierre Chalas.

La Société Anonyme des Automobiles Peugeot de 1896 devint, à compter du 16 février 1910 la Société Anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot (SAACP) par l'apport des départements cycles et *voiturettes* de Beaulieu. La nouvelle entreprise compta désormais trois usines : Audincourt, spécialisée dans les voitures de tourisme, Lille produisant les voitures de forte cylindrée et Beaulieu où se poursuivait la fabrication des cycles, des motos (depuis 1899) et des *voiturettes Lion*. Le capital social, fixé à 15 millions de francs doublera en trois ans. La société Les Fils de Peugeot Frères, demeurée juridiquement séparée sous le régime de la commandite simple, conserva les usines de Terre-Blanche et de Valentigney produisant des outils, des scies et des aciers laminés. Les laminoirs à froid furent transférés de Beaulieu à Valentigney à la fin de l'année.

Un conseil d'administration de sept personnes, présidé par Armand Peugeot, fut constitué. Il comprit trois gérants de l'ex SAAP (Armand Peugeot, Alfred Fallot et Adolphe Kreiss), trois gérants issus du conseil de LFPF (les frères Pierre, Robert et Jules Peugeot qui, par ailleurs, conservaient leur fonction dans la société-mère) et un nouveau venu, Frédéric Rossel, ingénieur à Montbéliard<sup>107</sup>. Le même jour, le conseil nomma Robert Peugeot administrateur-directeur, fonction qui fera de lui le véritable chef de l'entreprise. Armand présida le conseil jusqu'en 1913 puis le quitta définitivement en avril 1914.

Les conséquences immédiates de la fusion sont connues. Au Salon de 1912, Robert Peugeot présenta la nouvelle *Bébé* conçue en collaboration avec Ettore Bugatti : voiture légère de 6 cv, ro-

106 Émile Coste (1864-1945), ingénieur des Mines, gendre d'Alfred Bovet.

107 Le centralien Frédéric Rossel né à Montbéliard en 1871, fut l'adjoint de Louis Rigoulot en 1896 et lui succéda en 1898 à la direction de l'usine d'Audincourt. Il quitta Peugeot en 1903 pour fonder à Sochaux sa propre société de construction d'automobiles. En 1909, associé à Robert Peugeot, il créa à Suresnes la SA de Construction Aérienne Rossel-Peugeot. Des revers financiers l'amèneront à vendre à Peugeot l'usine de Suresnes en 1911 et celle de Sochaux en 1926.

buste, rapide (60 km/heure), vendue au prix de 4 250 F, capote et éclairage compris. Sur le thème populaire de « 1 sou du kilomètre », une habile publicité ajouta au succès éclatant de ce véhicule sorti à plus de 3 000 exemplaires, un chiffre que la concurrence tant redoutée par les gérants des deux sociétés distinctes ne parvint pas à atteindre...



La Bébé de type BP1 présentée au salon de 1912. Premier véhicule conçu après la fusion des deux sociétés, il comprenait de nombreuses innovations technologiques. Cliché anonyme

### *Une histoire originale*

En 1895, Armand et Eugène Peugeot se trouvaient à la tête d'une entreprise prospère héritière d'une tradition métallurgique de trois générations. Si, durant cette période, les difficultés de trésorerie furent nombreuses, pour l'heure, de substantiels profits émergeaient des bilans annuels. L'essentiel des bénéfices provenait à cette date de la vente des cycles dont la fabrication avait été initiée par Armand Peugeot peu après l'arrêt de production des crinolines.

Dès 1888, les « voitures sans chevaux » constituèrent la nouvelle utopie de l'ingénieur. Non seulement il pressentait la naissance d'un marché considérable - le mot « révolution » figure dans son rapport - il y voyait de surcroît une profonde modification des modes de vie.

Pour son cousin Eugène le succès du cycle ne saurait se répéter avec la voiture. Par son prix, par son emploi individuel et par

la simplicité de son utilisation, le vélodrome avait vocation d'être le moyen de transport populaire. L'automobile, au contraire, ne toucherait qu'une élite, très fortunée et par conséquent limitée.

À Beaulieu, « les fabrications spéciales » furent longtemps une charge pour l'entreprise. Les voitures à moteur Daimler, au prix de revient conséquent, rapportaient peu même vendues à un prix très élevé. Seuls les bénéfices dégagés par les autres productions permettaient de maintenir cette activité « parasite » de fabrication des premières séries d'automobiles et de recherches sur un moteur Peugeot.

Le projet d'une nouvelle usine, exprimé dès 1891, entraîna la scission et se concrétisa seulement en 1896. Le retard de cinq années, durant lequel d'autres entrepreneurs progressaient, fut imputable au refus d'Eugène et pourtant, l'avance d'Armand était patente : au moment où s'édifiait l'usine d'Audincourt, Henry Ford achevait sa première voiture, dans son garage, ce que fit Louis Renault deux ans après...

Par delà les tensions qu'ils suscitèrent, les accords de non-concurrence répondaient à une logique certaine. Acceptés par les deux parties, ils ne pouvaient qu'être appliqués. Leur existence témoigne là encore de la vision juste d'Armand qui, dix ans avant le lancement de la première *voiturette*, envisageait le ralliement de la maison mère à l'automobile. L'avenir lui donna raison : les accords ne profitèrent qu'à la SA des Automobiles Peugeot.

Entré à la société Les Fils de Peugeot Frères au moment où Armand la quittait, Robert mesura assez tôt la méprise de son père. Aussi, en dépit des contraintes des accords, prit-il la décision de fabriquer des voitures légères. Contrairement à Armand, demeuré un technicien passionné par l'innovation et la recherche de solutions techniques, Robert fut davantage un industriel, privilégiant les impératifs de production. Les temps avaient changé : il ne suffisait plus de concevoir un bon véhicule, il fallait le produire dans des conditions de prix meilleures que les concurrents. La réponse à cette question résidait dans une doctrine de fabrication inconnue au XIX<sup>e</sup> siècle : le « fordisme ». À Audincourt, elle mit un terme à « cette manie française des voitures de luxe et des types multiples de châssis et de carrosserie », selon l'expression d'Yves Cohen<sup>108</sup>.

108 COHEN Yves : *Ernest Mattern... op. cit.* p. 74.

À propos d'Armand et d'Eugène, acteurs principaux de la scission, on a souvent opposé « un visionnaire de génie à cent lieues des réalités », voire, cela est écrit, « un excentrique », à un « gestionnaire rigoureux, mais peu imaginaire »... Cela nous paraît très caricatural.

Armand, le fait est incontestable, eut une vision juste de l'avenir. En même temps que lui ou peu après, une dizaine d'ingénieurs entrepreneurs ont tenté la même aventure sans parvenir à dépasser deux à cinq ans de production. Par ailleurs, ses idées novatrices d'une gestion indépendante, départementalisée et transparente traduisent une volonté de coller à la réalité... de 1896. Une réalité qui n'était plus la même cinq ans plus tard.

De plus, sa boulimie d'entreprendre était immense ; en moins de dix ans, il lança la station balnéaire de Morgat en 1890 (avec Eugène), il fit bâtir la ferme des Buis à Valentigney en 1893, le temple de ce village en 1894, la maison de *Nienot* en 1895, l'usine d'Audincourt en 1896, celle de Lille en 1898... Sur le plan personnel, il n'est pas douteux que la mort de son fils et le fait qu'aucun de ses gendres n'ait souhaité lui succéder orientèrent sa décision de demander la fusion.

Dire qu'Eugène n'a pas cru à l'automobile est un raccourci. En réalité, il n'a pas vu les potentialités techniques fantastiques offertes par chacun des ensembles - pas seulement du moteur - constitutifs d'une voiture. Dès lors, ne pouvant imaginer un avenir industriel pour les engins qu'il avait sous les yeux, à l'inconnu, il préféra le développement des fabrications qui faisaient le succès de l'entreprise. L'arrivée de son fils Robert, étranger aux tensions de 1895, bouleversa la situation. Centralien brillant, négociateur habile, très concret mais aussi « sans scrupule », selon une descendante d'Armand, Robert n'était pas seulement d'une autre génération. Il était probablement le plus important capitaine d'industrie de la famille<sup>109</sup>. Au sein de celle-ci, les plaies furent longues à se cicatriser. Jusqu'à un passé récent, certains descendants d'Armand évitaient de rencontrer leurs cousins de

---

<sup>109</sup> Alors que la descendance de Jean-Pierre II peut être estimée à 1 000/1 500 personnes, il est intéressant d'observer que les huit membres de la famille, aujourd'hui chargés des plus hautes responsabilités dans le groupe, sont tous descendants de Robert Peugeot à la quatrième génération.

la branche d'Eugène<sup>110</sup>. Antoine Peugeot, petit-fils de ce dernier, contribua à effacer les rancoeurs passées en accueillant à *Nienot* le 8 juin 1991 la réunion de la descendance d'Armand, bâtisseur de la maison.

Sur le plan culturel, on retiendra ce sens aigu du compromis, plus germanique que français, prévalant dans les discussions. Dans cette famille aux origines provinciales où discrétion et mesure sont encore la règle, un consensus était toujours recherché. Si la rupture était inévitable, et elle le fut, un fil était toujours maintenu entre les parties ; il permettait de reprendre le dialogue, éventuellement par l'entremise d'un médiateur.

Les arrangements, au sens méridional du terme, étaient étrangers à la culture de ces Montbéliardais. Tout accord faisait l'objet d'un acte écrit, généralement notarié, appliqué strictement. Mais des avenants étaient possibles; ils donnaient lieu à un autre texte, toujours contractuel. Et si, lors d'un différend, on faisait appel à un avocat, c'était en tant que conseil car toute procédure était exclue.

Un certain pragmatisme fondait l'argumentation des acteurs. Foin de discours idéologiques, on partait toujours des faits et on rappelait l'intérêt commun. Ainsi, au plus fort de la crise sur les sièges des quadricycles déclenchée simultanément, mais de manière fortuite, avec les grèves de 1899, Armand accepta d'embaucher à Audincourt le militant licencié par les cousins de Beaulieu. L'intérêt commun et l'image prévalaient aussi lors de l'achat de leur véhicule : Robert Peugeot et son directeur Jules Feurstein roulaient en *Double-Phaéton* Type 71 fabriqué à l'usine de Lille.

Par la référence au bon sens qui semblait guider chaque décision, apparaît en filigrane la culture paysanne d'origine. Citons cet exemple : quand Armand vendit à Eugène le verger de *Sous-les-Roches*, contigu à l'usine de Valentigney, le vendeur se réserva durant cinq ans le jouissance des arbres « en attendant que ceux de *Nienot*, donnent des fruits »<sup>111</sup>. En bons protestants, la possession du bien n'altérait pas le sens de l'économie...

110 À l'exception de la famille Rousseau. Robert Rousseau, gendre d'Armand, caissier général de la Banque de France, aurait conseillé utilement Robert Peugeot lors de l'affaire frauduleuse du financier Oustric en 1928. Entretien avec Michel Sahler, 6 février 2006.

111 Lettre d'Armand à Eugène Peugeot, 17 janvier 1898. Archives privées.



Cet épisode original couvrant quinze années de la vie de la firme demeure occulté. Si une certaine discrétion pouvait se justifier pendant la décennie suivant la réunion des deux sociétés (pour des raisons commerciales notamment), on voit mal ce qui motive aujourd'hui le silence sur une aussi belle histoire. Car en définitive, c'est à l'addition des talents d'un visionnaire lucide et à la rigueur d'habiles gérants, mais aussi au travail des salariés qu'ils recrutèrent, que l'affaire familiale a pu traverser cette période décisive. Cette capacité à répondre par des mutations judicieuses aux exigences économiques du moment a pérennisé de façon exceptionnelle l'entreprise sur deux siècles d'histoire industrielle.

### Sources

#### Archives Peugeot

N'ayant pas été autorisé à consulter les archives Peugeot Frères conservées *Au Rocher* à Valentigney, nous avons travaillé essentiellement à partir du fonds historique du musée Peugeot de Sochaux (AMP)

Ce fonds n'est pas classé mais un récolement a été réalisé en 2003 par le CERARE (Centre rhénan d'archives et de recherches économiques de Mulhouse) dans les différentes usines de Sochaux où des documents sont conservés. Chaque opération du CERARE a donné lieu à un numéro d'opération compris entre 01 et 44 qui constitue le premier élément de la cote. Celui-ci est suivi d'un second, numéro séquentiel attribué à chacune des unités d'archives (carton, chemise...) récochées lors de l'intervention.

Ainsi, le carton 33/234 est la 234<sup>e</sup> unité d'archives récochée lors de l'opération 33 qui concerne le centre de documentation du musée. Les archives versées au musée après l'intervention du CERARE portent le préfixe DOC (au lieu de 33) suivi d'un numéro d'ordre attribué à chaque unité.

Cotes consultées : 33/234 et 625. DOC/612, 614, 615, 616, 617, 620, 621, 662, 667, 671, 688, 703, 806 et 838.

#### Archives Panhard & Levassor (AP&L)

Les archives Panhard & Levassor, conservées par le Musée national de l'automobile, 192 avenue de Colmar à Mulhouse, ne sont pas classées. Les cotes citées dans le texte et inscrites sur les documents, correspondent au lieu où furent déposés les cartons, chemises, boîtes, etc. au moment de leur transfert d'Ivry à Mulhouse. Les lettres A, B et C indiquent le local du bâtiment alsacien; le chiffre suivant est le numéro de l'armoire placée dans ce local. Le dernier chiffre est celui d'un tiroir ou d'un rayonnage de l'armoire. Cette cotation géographique n'est plus pertinente aujourd'hui car les archives ont été déplacées dans un autre bâtiment du musée et sont ventilées dans d'autres armoires et placards<sup>112</sup>.

Cotes consultées : A.2.5 et A.2.8.

**Archives départementales du Doubs (ADD) :** 3 E 56/386 et 387. Q 47 et 256. 2 Q 26 et 27.

**Archives municipales de Valentigney (AMV) :** 1 F 3 et 2 F 2.

**Archives de la paroisse protestante de Valentigney :** Collection de *La Feuille paroissiale*.

<sup>112</sup> La société Panhard & Levassor fut absorbée en 1965 par la société des Automobiles Citroën laquelle entra dans le groupe Peugeot SA en 1976.

**Bibliographie** (Liste limitée aux ouvrages cités dans le texte)

- BUGLER Georges, *Histoire de Valentigney au XIX<sup>e</sup> siècle*. Montbéliard, 1970, 150 p.
- COHEN Yves, *Ernest Mattern, les Automobiles Peugeot et le Pays de Montbéliard industriel avant et pendant la guerre de 1914-1918*. Thèse, Université de Franche-Comté, Besançon, 1981, 560 p.
- COHEN Yves, *Organiser à l'aube du taylorisme*. Presses universitaires franc-comtoises, Besançon, 2001, 490 p.
- CROISSANT Anne et Pierre, *Barbier-Photographe, les clichés centenaires d'Émile Barbier*, Imp. Pressoor, Moutier (Suisse), 1996, 224 p.
- CROISSANT Pierre, « Charles Robert et les ouvriers de la fabrique Peugeot d'Hérimoncourt en 1858 », in *Les Études sociales* n° 131-132, Paris, 2000, p. 82-91.
- DIETERLEN Pierre, *Arnold Bovet, sa vie, son oeuvre*. Éd. Attinger, Neuchâtel, 1904, 382 p.
- DRAGER, *Indépendance*, brochure publicitaire éditée en septembre 1933.
- DURANDEL Émile, « Les nouvelles inventions » in *Le Cycle* du 26.9.1891, p. 57.
- DUVERNOY Marcel, *Notes pour servir à l'histoire des usines Peugeot*. Cahier dactylo inédit, Valentigney, 1937, 68 p.
- FERRER André, « Les Peugeot au XVIII<sup>e</sup> siècle, des ambitions autour d'un moulin ». in *SEM* n° 125/2002, p. 141-161.
- ICKX Jacques, *Ainsi naquit l'automobile*. Éd. Lazarus, Lausanne, 1971, 246 p.
- JEMAIN Alain, *Les Peugeot. Vertiges et secrets d'une dynastie*. Éd. JC Lattès, Paris, 1987, 286 p.
- JOURDAN Jean-Pierre, *Autour d'Armand et Léonie Peugeot*. Cahier inédit, 1992, 74 p.
- MONNIN Geneviève, *Les entreprises Peugeot dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*. Mém. de maîtrise, Paris, 1970, 220 p.
- PEUGEOT André, *Historique Peugeot*. Cahier manuscrit inédit. Hérimoncourt, 1947, 167 p. AMP : DOC/667.
- PEUGEOT Blandine, *Étude sur la famille Peugeot des origines à la fin de la première guerre mondiale. Aspects sociologiques, religieux et économiques*. Thèse de 3<sup>e</sup> Cycle, Paris, 1977, 323 p.
- Peugeot SA, *Les usines de la SAAP*. Imp. Peugeot, Montbéliard, 1930, 15 p.
- Peugeot SAACP, *Étude sur la SA des Automobiles et Cycles Peugeot*, Cahier A4, 1913, 12 p. AMP : DOC/838.
- POUZET Pierre-Lucien, *Les Gadzarts pionniers de l'automobile jusqu'en 1914*. Tome III, Lyon, 1983.
- PRADEILLES Yves, « De la 201 à la 407, un monogramme vecteur de l'image de marque », in *SEM*, n° 126/2003, p. 431-464.
- ROUGEOT Gilbert, *La production Peugeot de 1889 à 1928*. Imp. Peugeot, Sochaux, 1969, 110 p.
- TURCAT Léon, *Souvenirs de pionniers*. Paris, 1955.
- TURGAN L., « Les Fils de Peugeot Frères » in *Les grandes usines*, revue périodique, déc. 1887, 36 p.
- VERMEYLEN Bernard, *Panhard & Levassor, entre tradition et modernité*. Éd. Etai, Boulogne, 2005, 256 p.



Extrait du Bulletin de la Société d'Émulation de Montbéliard  
N° 129-2006

Document disponible à la Société d'Émulation de Montbéliard  
Hôtel Beurnier-Rossel  
8, place Saint-Martin  
25200 Montbéliard