

**Grande Guerre** Dès l'automne 1914, les usines automobiles, qui disposent de nombreux atouts pour produire de l'armement, entrent en guerre.

## Septembre 14 : l'industrie aussi se **MOBILISE**



Les camions « Type 1525 » fabriqués à l'usine Peugeot de Sochaux, ici prêts à la livraison (vers 1917).

**L**e 20 septembre 1914, le ministre de la guerre Alexandre Millerand exhorte les industriels à produire de l'armement. C'est l'acte fondateur de la seconde mobilisation, celle de l'industrie. Les premières défaites qui soulignent la faiblesse du feu français appellent à un sursaut : faire passer la production d'obus de 10 000 à 100 000 par jour. Une gageure au moment où la France est en train de perdre le quart nord-est de son territoire, soit 75 % de son charbon, 81 % de sa fonte et 63 % de son acier.

L'industrie devient un enjeu majeur dans un conflit qui se révèle aussi économique, comme si la Grande Guerre se faisait fille de la révolution industrielle. Dans cette volonté de pousser les entreprises vers des productions de guerre, le Comité des forges (chambre patronale de la métallurgie) plébiscite les usines d'automobiles. Car en dépit de son manque d'expérience en

### *Les usines Peugeot sont à 30 km des lignes de combat*

armement et de la fermeture de bien des ateliers en août 1914, le monde automobile dispose d'atouts. Il est d'abord un secteur métallurgique entreprenant, capable d'embrasser de nouveaux métiers. Ses différentes usines ont travaillé en étroite relation, les unes fournissant souvent les autres. Enfin, la bataille de la Marne a montré le rôle crucial des transports individuels modernes, à la fois souples et rapides. Au lendemain du 20 septembre, l'ordre est donné d'aider les usines à redémarrer ou à accélérer leurs activités : c'est la constitution du front de l'arrière, que trois des usines de PSA Peugeot Citroën illustrent clairement.

Situées dans le pays de Montbéliard, les usines Peugeot sont à 30 km des lignes de com-

bat. Elles se trouvent ainsi dans la zone des armées où les contraintes sont immenses. Outre les questions de sécurité qui isolent la région, les usines se heurtent à la limitation des transports, du téléphone et du télégraphe, réservés aux armées. De quoi freiner leurs approvisionnements, leurs livraisons, mais aussi les déplacements du personnel.

Recevant des commandes de guerre dès septembre 1914, elles doivent s'organiser, loin de la famille Peugeot, dont les trois frères sont mobilisés sur le front. L'usine d'Audincourt se consacre aux obus et aux pièces automobiles. Sochaux se concentre sur les camions, dont elle devient le troisième fournisseur national. Beaulieu, enfin, la plus grande usine, se diversifie entre l'automobile, les cycles, l'armement, la quincaillerie militaire (tôles d'abri, boîtes à munitions, casques, brancards) et les pièces d'avion.

Cet effort industriel se construit sur une politique sociale déjà bien en place depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. L'entreprise s'emploie en effet à nourrir son personnel grâce à la mise en culture de terres achetées ou louées. Elle distribue les salaires sans retard, usant de son droit de frapper monnaie, compte tenu de l'isolement du pays de Montbéliard. Mais bientôt la firme, dont les productions sont appréciées, est invitée par l'État à développer ses activités aéronautiques en région parisienne. C'est le point de départ de la bipolarité de Peugeot.

La guerre bouscule aussi le quotidien des usines Panhard, qui doivent abandonner à Reims leur projet de construction d'une

usine « à l'américaine ». Sous la direction d'un René Panhard sorti de sa retraite (son fils Hippolyte est au front), l'entreprise se focalise sur ses usines historiques de l'avenue d'Ivry, à Paris. L'effondrement de l'activité économique en 1914 pousse Panhard à arrêter la fabrication des machines à bois, son métier d'origine depuis plus d'un siècle, et même à freiner la production d'automobiles, dont les commandes s'arrêtent en septembre. A l'évidence, les marchés sont ailleurs, plutôt dans la production des véhicules utilitaires : des camions, des moteurs d'avion, techniquement proches de ceux des automobiles puissantes, et plus encore des obus. La production de ceux-ci démarre dès octobre 1914, d'abord avec des moyens de fortune, ensuite grâce à l'achat de machines spécifiques.

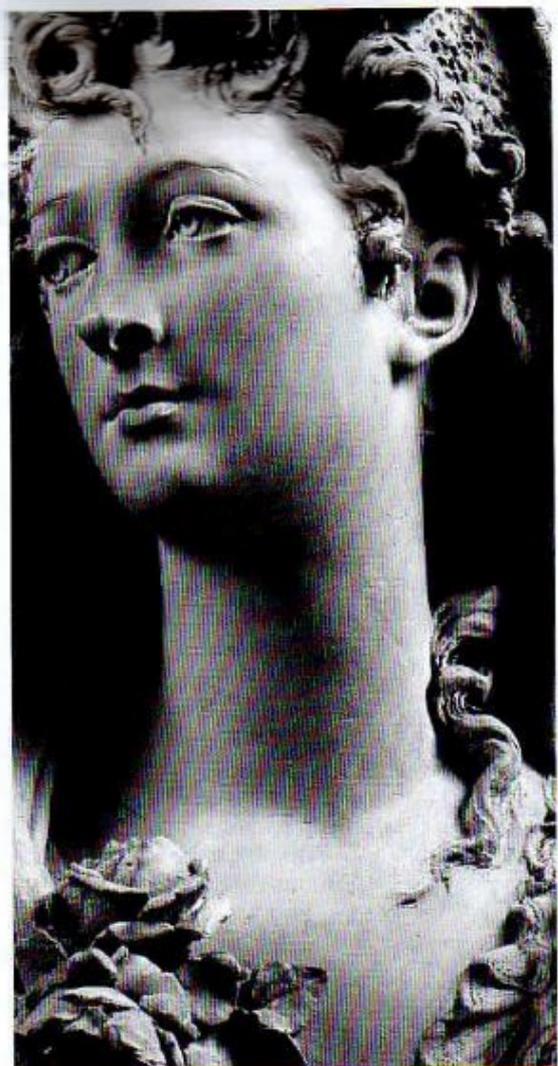
Par ces changements de stratégies, Panhard devient un modèle de la reconversion industrielle, n'hésitant pas à adopter de nouvelles méthodes de production venues des États-Unis, celles-là mêmes que l'entreprise hésitait à mettre en place en 1913. La guerre est bien en train de rajeunir ce pionnier de l'automobile.

André Citroën n'est pas un industriel de l'armement. Il possédait avant guerre une affaire d'engrenages et dirigeait les automobiles Mors. Mobilisé sur le front, il mesure aussitôt la gravité de la pénurie d'obus. S'appuyant sur ses camarades

de Polytechnique, il propose aux ministères d'en fabriquer lui-même. Mais vu les limites de sa reconversion dans des ateliers trop étroits (Mors), il annonce aux ministères la possibilité de créer une vaste usine capable de produire des obus en grande quantité, autrement dit en série. Pour cela, il rachète d'anciens terrains industriels et maraîchers sur le quai de Javel à Paris, où il édifie un vaste outil industriel qui entame sa production dès l'été 1915. Organisées pour les seuls obus de 75, les usines passent de 5000 (1915) à 40000 pièces par jour (1918). Pour réussir pareille croissance, Citroën mise sur les méthodes américaines (standardisation, chaîne de montage) qu'il est allé étudier dès 1913. Javel devient la vitrine de l'organisation industrielle, de la décomposition des tâches et de la déqualification de la main-d'œuvre. L'usine préfigure déjà celles de grande série qui vont marquer le xx<sup>e</sup> siècle. Mais Javel symbolise aussi l'effort social de l'usine en guerre avec ses crèches, sa cantine, sa coopérative et ses services médicaux, destinés aux nombreuses ouvrières. Premier fournisseur d'obus en France, Citroën acquiert une solide expérience du travail à la chaîne, capable de le conduire en 1919 vers un nouveau regard sur l'industrie automobile.

**Jean-Louis Loubet**  
Professeur à

*l'université d'Évry-Val-d'Essonne*



22 mai - 27 octobre 2014

Palais de Compiègne

Musées et domaine nationaux

**CARRIER-BELLEUSE**

**Le maître de Rodin**

[www.musee-chaseau-compiègne.fr](http://www.musee-chaseau-compiègne.fr)

Ouvert tous les jours, sauf le mardi, de 10h00 à 18h00.

Palais de Compiègne

m

M

Avec le soutien du musée d'Orsay

CCP

Courrier picard

3

Woods inclure

20

Leclercq

Albert Ernest Carrier-Belleuse, Musée de la sculpture, Musée de la sculpture, Palais impérial de Compiègne, 02100 Compiègne, France



**USINES EN GUERRE**

A l'occasion de la 31<sup>e</sup> édition des *Journées du patrimoine*, et de la commémoration de 14-18, les archives de PSA Peugeot Citroën organisent une exposition du **20 au 28 septembre** à Hérimoncourt (Doubs). Celle-ci présente différents objets produits durant le conflit et montre l'engagement de différentes firmes comme Peugeot, Citroën et Panhard,

dressant ainsi une quasi-typologie des usines en guerre.  
**Centre d'archives de Terre Blanche, 25310 Hérimoncourt.**  
[Patrimoine-archives@mpsa.com](mailto:Patrimoine-archives@mpsa.com)