

Hommage à Monsieur Armand Peugeot

Pierre Godefroy Armand Peugeot, toute sa vie désigné par son 3^{ème} prénom, naît le 18 juin 1849 à Valentigney. Il est le seul fils d'Émile (1815-1874) et le petit-fils de Jean-Pierre II (1768/1852). C'est ce dernier qui, associé à son frère Jean-Frédéric, transforme en 1810 le moulin à grain familial de Sous Cratet, à Hérimoncourt, en fonderie d'acier et atelier de laminage d'où sortent des rubans d'acier fin destinés à la fabrication de lames de scie et de ressorts pour l'horlogerie avant d'évoluer très vite vers la fabrication de produits finis. Les fils de Jean-Pierre II, Jules et Emile prennent le relais, créent trois nouvelles usines et continuent de diversifier et d'augmenter les productions. Après la chute des marchés lors de la révolution de 1848, les 2 frères rachètent les parts d'autres associés et créent en 1851 l'entité « Peugeot Frères » dont désormais tous les membres sont liés à la descendance de Jean-Pierre II. Le destin d'Armand est donc tout tracé.

Après des études secondaires à Paris, Armand part en Angleterre, à Leeds, l'un des berceaux de la métallurgie anglaise, où il reçoit une formation d'ingénieur, et non à Centrale Paris comme souvent mentionné. Il y effectue aussi un stage en entreprise avant de rejoindre l'affaire familiale fin 1871. Il devient associé commanditaire, aux côtés de son père, de son oncle Jules et du fils de ce dernier Eugène II, de 5 ans son aîné.

Il se marie le 10 juin 1872 à Paris, avec [Sophie] Léonie Fallot.

En 1877 les jeunes cousins accèdent à la tête de « Peugeot Frères », Eugène à la direction générale et Armand à la technique. Ils se partagent les directions d'usines : Hérimoncourt pour Eugène, Valentigney et Beaulieu pour Armand. Dès 1878, les conseils de gérance de la firme la désignent « les Fils de Peugeot Frères ».

Pendant son séjour outre-manche, Armand s'était aussi intéressé à toutes les évolutions technologiques du moment, notamment à celles des machines à vapeur et des vélocipèdes. Attiré par ce nouveau concept de mobilité, Armand Peugeot lance fin 1885, la fabrication des bicyclettes et tricycles à transmission par chaîne. Dès 1886, il construit à Beaulieu des ateliers consacrés à la vélocipédie et ouvre, en 1887 un premier magasin à Paris. Pour agrandir « l'atelier des vélos », Armand n'hésite pas en 1892 à amputer son propre jardin ! La gamme des cycles se développe rapidement et la production qui atteint déjà 10 000 unités en 1890 double en 1900.

Ce visionnaire s'intéresse aussi très tôt aux « voitures sans chevaux ». « Pionnier » mais non « inventeur », Armand se positionne en « futur constructeur ». Pour en avoir été témoin, Robert Peugeot (1873-1945) écrira en février 1938 : « Lorsque mon oncle, Monsieur Armand Peugeot, décidait de consacrer une partie de ses usines à la fabrication des automobiles...il apercevait déjà avec une admirable prescience, les immenses possibilités du nouveau mode de locomotion dont la maison Peugeot allait doter notre civilisation moderne. Loin d'en vouloir limiter l'usage à une clientèle de luxe restreinte, il en pressentait les multiples adaptations à toutes les classes de la Société, à toutes les professions, à tous les usages ».

Dès mai 1879, Armand découvre la vapeur avec la voiture « la Mancelle » d'Amédée Bollée et fils mais n'est pas incité à se lancer dans la fabrication d'un tel engin. C'est finalement la chaudière à vapeur instantanée de Serpollet qu'il retient fin 1888 pour la propulsion d'un tricycle réalisé en partenariat et répertorié plus tard Peugeot-Serpollet « Type 1 ». Ce véhicule est révélé à l'Exposition Universelle de Paris de 1889. A l'issue de « l'expo », les Fils de Peugeot Frères reçoivent de nombreuses médailles pour leurs produits et pour les diverses institutions « fondées dans le but d'améliorer la situation du personnel de leurs usines ». Le 28 octobre 1889, Armand est aussi nommé Chevalier de la Légion d'honneur, au titre du Ministère du Commerce et de l'Industrie. Devant l'indifférence du public et de la presse à l'égard du tricycle à vapeur, Armand s'oriente sur un moteur à essence de pétrole conçu par le motoriste allemand Gottlieb Daimler, qui en a donné la licence de fabrication, pour la France aux Ets Panhard & Levasor, fabricants de machines à bois à Paris. Les premiers quadricycles à pétrole Peugeot sont expérimentés au cours des années 1890 et 1891. Les 6 et 7 avril 1891, la presse vélocipédique, découvre et voit évoluer à Beaulieu le premier quadricycle Peugeot à 2 places (Type 2). Toujours en 1891, est lancée son

évolution, un vis-à-vis à 4 places dit « Type 3 ». Son « bâti » est réalisé en tubes d'acier dans lesquels circule l'eau de refroidissement du moteur : un bicylindre en V Daimler de 565 cm³, placé à l'arrière pour ne pas incommoder les passagers.

En septembre 1891, 206 coureurs cyclistes sont engagés dans la première édition de la course cycliste « Paris-Brest-Paris » organisée par le Petit Journal et le « Type 3 » suivra cette épreuve. Piloté par son concepteur l'ingénieur Louis Rigoulot accompagné du mécanicien Auguste Doriot, il part de Valentigney et gagne Paris par ses propres moyens, puis rejoint sa Franche-Comté natale. Il parcourt 2 045 km à la moyenne de 14,710 km/h. : cet exploit est une première mondiale. Après sa révision, le quadricycle est livré le 2 octobre 1891, au premier acheteur recensé d'une voiture Peugeot, un industriel alsacien. La « Type 3 », avec 64 unités réalisées de 91 à 94, est vraisemblablement la première voiture de série produite à l'époque en un aussi grand nombre d'exemplaires.

Le 5 janvier 1892, Armand Peugeot écrit : « *les fabrications de cycles constituent la plus grande réussite que la maison ait connu jusqu'alors. Je suis persuadé que la locomotion automobile est appelée à un développement énorme. Si nous sommes assez hardis et habiles, nous ferons de Peugeot l'une des plus grandes affaires industrielles de France* » ! Le lendemain, il expose en détail à son Conseil de gérance sa vision sur le développement des voitures automotrices et l'organisation de leur industrialisation.

Le 22 juillet 1894, lors du « *Concours des voitures sans chevaux* » organisé par le Petit Journal sur les 126 km de Paris à Rouen, les six Peugeot ayant pris le départ sont à l'arrivée et les Fils de Peugeot Frères se partagent le premier prix avec les Ets Panhard & Levassor, 1^{er} prix attribué à « *la voiture remplissant les conditions suivantes : être sans danger – aisément maniable par les voyageurs – ne pas coûter trop cher sur la route* » ! La première « *vraie course* » au monde, puisque chronométrée, se déroule du 11 au 13 juin 1895 : Paris – Bordeaux – Paris, soit 1 200 km. Les trois Peugeot engagées terminent dans les quatre premières places. Paul Koechlin avec son phaéton Peugeot « *Type 7* » est classé premier.

Après avoir présenté au conseil de gérance de mai 1895, un projet très structuré sur l'avenir de la fabrication des voitures, Armand déclare en novembre « *... 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* ». Malgré cela, une majorité des membres du Conseil, entraînée par Eugène II, vote le 4 décembre l'abandon de la fabrication des voitures ! Armand reste sur ses convictions et décide alors une scission des activités. Il réunit les fonds pour créer la « *SA des Automobiles Peugeot* » qui naît à Paris le 2 avril 1896. Son capital est ouvert au public et Armand, qui en détient 43,7 %, est nommé Président. Une convention fixe tous les détails et clauses de non concurrence entre les deux entités Peugeot : Armand s'interdit « *la fabrication, la vente et toutes opérations relatives aux vélocipèdes, bicyclettes, tricycles et quadricycles, avec ou sans moteur munis de selles de vélocipèdes* ». Réciproquement, les cousins s'engagent à « *ne pas fabriquer ou vendre des voitures automobiles, c'est-à-dire tous véhicules à moteur munis de « sièges de carrosserie* ». Un acte de cession est établi pour les outillages et droits de brevets et un accord est pris sur les mutations de personnel entre les deux affaires.

Le 12 avril 1897, Armand inaugure à Audincourt la première « *usine des autos* » qui sort le même jour la « *Type 14* » dotée du premier moteur de conception Peugeot, un bicylindre à plat étudié par l'ingénieur maison Gratien Michaux. Cette motorisation affranchit Armand Peugeot du versement des royalties dues à Panhard ou Daimler et des exigences de ce dernier.

Par manque de main-d'œuvre locale pour produire ses voitures, Armand décide alors d'implanter une seconde usine à Five-Lille, opérationnelle au début de 1899 et orientée sur la production de gros modèles. Cette délocalisation est une première révolution culturelle pour l'entreprise franc-comtoise.

En 1898 est créée à Paris la Chambre syndicale des constructeurs d'Automobiles : Armand Peugeot en est le premier Président, ainsi que celui de l'Union Internationale des

Constructeurs d'Automobiles. Cette même année, l'Automobile Club de France organise à Paris la première « *Exposition Internationale d'Automobiles* ». Armand qui en préside le Comité d'organisation, y expose 12 versions de ses voitures : il est le seul à offrir une gamme aussi étendue et à proposer la quasi-totalité de ses modèles carrossés parmi les 269 exposants présents. Le 7 février 1900, Armand déclare « *c'est à Paris qu'il faut être pour suivre au jour le jour les progrès de notre industrie* » : il s'en suit aussitôt l'implantation d'un magasin au 83 boulevard Gouvion-Saint-Cyr où en fin d'année est transféré le siège social. Dans la seule année 1900, Peugeot produit déjà 500 voitures.

En 1901/1902, les nouveaux modèles Peugeot rompent définitivement avec l'affiliation au style des voitures hippomobiles. Un virage technologique est également pris : migration du moteur à l'avant sous un capot, augmentation du nombre de cylindres, transmission par arbre et cardan au lieu de chaînes, direction à vis et écrou et dotée d'un volant, amortisseurs ... Toutefois, la liquidation des anciens modèles, une gamme trop étendue, le coût des progrès techniques fragilisent les résultats financiers de la société. Elle frise le dépôt de bilan et est contrainte d'adopter un plan drastique d'économies, dont l'abandon de sa participation aux compétitions jugée trop onéreuse. Les dispositions prises, le succès des nouveaux modèles et l'augmentation des volumes, permettent de renouer avec les profits dès 1903. En 1905, 1 261 voitures sont produites et, en 1906, Peugeot repasse en tête de la production automobile nationale avec 2 966 véhicules.

Dans la firme familiale, depuis 1904 les fils d'Eugène II, entraînés par Robert (le second), sont eux aussi tenté de se lancer dans l'automobile. Toujours soumis aux contraintes des accords conclus en 1896, « *ces messieurs* », comme les désigne Armand, trouvent finalement en 1905 un accord avec lui pour la fabrication, sous certaines conditions, de voiturettes. Par convention, celles-ci ne doivent concurrencer les modèles produits par Armand ; inversement celui-ci doit abandonner la fabrication de sa « Bébé » (*Type 69*), petit modèle à succès produit en 400 exemplaires sur la seule année 1905. Pour marquer la différence entre les productions des deux sociétés, il est convenu que les voitures « des Fils de Peugeot Frères » soient vendues sous la marque déposée « Lion ». Les premières sont commercialisées en 1906 et obtiennent rapidement de bons succès commerciaux et sportifs. Toutefois, ayant des prix de revient grevés par toutes les redevances et droits de brevets à verser à la « SA des Automobiles Peugeot » et conscients de la confusion que crée parmi la clientèle la présence de deux marques de « *voitures Peugeot* », Robert songe, dès 1908, à un rapprochement avec Armand (en mai 1895, dans son document « *Question des voitures automobile* », Armand préconisait déjà le regroupement des activités voitures et cycles et désignait Robert comme son successeur à la tête de cette entité !). La raison aidant, le regroupement se traduit le 16 février 1910 par la création de la « *SA des Automobiles et Cycles Peugeot* ». Armand en est nommé président et représente la marque dans les instances professionnelles mais la direction opérationnelle est du ressort de Robert. Les autres activités du groupe familial restent bien sûr dans le giron « des Fils de Peugeot Frères ». « *En vingt ans, Armand Peugeot vient de faire d'une petite affaire familiale franc comtoise, l'un des créateurs de l'automobile mondiale* » conclut aujourd'hui l'historien Jean-Louis Loubet.

En décembre 1912 le visionnaire Armand Peugeot, en tant que président de la chambre syndicale des constructeurs, informe le Ministre de la guerre que « *l'automobile fait désormais partie intégrante de l'outillage de la défense nationale. Vous pouvez compter sur les constructeurs en toutes circonstances. Le jour où la patrie aura besoin de nous, elle nous trouvera prêts* ».

Avec une offre s'étendant de la voiturette aux utilitaires, la nouvelle société automobile couvre davantage les besoins du marché : sa production passe de 2 352 unités en 1910 à 9 338 en 1913 ! Cette année-là, Armand décide de prendre sa retraite (à 64 ans) et cède la présidence de la Société à Pierre, fils aîné d'Eugène II, mais c'est Robert qui reste « aux commandes ». A la présidence de la Chambre syndicale des constructeurs, Louis Renault succède à Armand Peugeot en 1913 et en 1914 au Comité du Salon de l'Automobile.

Armand s'est aussi beaucoup impliqué dans la vie locale : conseiller municipal de Valentigney dès 1881, puis maire de 1888 à 1900, il est à l'origine de la création du service

des sapeurs-pompiers, d'une école maternelle, du premier bureau télégraphique, de la ligne de tramway et de l'éclairage électrique... De 1882 à 1910, il est aussi un conseiller général actif et assidu du canton d'Audincourt. Armand est également Président du conseil presbytéral de Valentigney de 1883 à 1904 : c'est lui qui décide de la construction d'un nouveau temple sur un terrain lui appartenant. Refusant toute aide publique, il participe financièrement à son édification.

Passionné par la nature et attiré par de nouvelles expériences, Armand crée en 1893 à Valentigney la « *Ferme des Buis* ». Sur 100 hectares, 30 sont consacrés à l'expérimentation de nouvelles méthodes de culture, malheureusement contrariée par l'absence du puits artésien tant espéré ! Un troupeau de 20 vaches laitières Holstein est importé de Hollande : il faut oser le faire au pays de la Montbéliarde ! Le Président de la République remettra à Armand Peugeot, le 6 décembre 1904, la croix d'Officier de la Légion d'honneur au titre du Ministère de l'Agriculture. Cette expérience agricole a contribué à entamer sérieusement les avoirs personnels de son fondateur. La boulimie d'entreprendre entraîne en effet Armand dans d'autres infortunes : l'importation de laines d'Argentine et d'Australie ou de bananes du Panama, l'affrètement d'un thonier qui coulera à sa 2^{ème} sortie, une prise de participation dans les Brasseries de la Meuse, ou la fondation en 1904 à Boulogne-sur-Seine de la société « *Armand Peugeot et Tony Huber* » pour la construction de moteurs marins... Souvent critiquée, mais pourtant pérenne, la création d'une station balnéaire en Bretagne mérite elle d'être évoquée. Armand découvre en 1883 le site enchanteur de Morgat (Finistère) : son petit port sardinier, ses grottes et sa belle plage bordée d'une lande vierge de toute habitation. Conquis par [dit-il] « *cette nature sauvage et magnifique* » il décide d'y acheter des terrains à titre personnel et de créer une société qui va construire des villas et deux hôtels. Aujourd'hui, ce charmant lieu de villégiature est présenté, dans les dépliants des Offices de Tourisme de la presqu'île de Crozon, comme « *la station balnéaire construite par l'industriel Armand Peugeot* ». Armand ne se contente pas d'être le bâtisseur de Morgat, il y est aussi à l'origine de la motorisation de ses bateaux de pêche, dont « *le Comtois* » qui promènera aussi les touristes.

Le seul fils d'Armand et Léonie, Raymond, décède en janvier 1886 dans sa 13^{ème} année après une opération des amygdales suivie d'une infection et d'une méningite. Par malheur, sa sœur Elisabeth meurt à l'âge de 14 ans d'une fièvre typhoïde, due à la consommation d'huîtres gâtées. Les trois filles suivantes, Madeleine, Germaine et Marie-Anne, se marient, mais aucun de leurs époux ne fera carrière dans « *la maison Peugeot* », au grand regret d'Armand qui, à défaut d'un fils, aurait aimé avoir un gendre comme successeur.

Armand a souvent été qualifié d'original, d'imprévisible, de preneur de risques. On y opposera son esprit visionnaire, ses intuitions, sa fidélité à ses convictions, son altruisme, son pacifisme et l'attachement à son entourage, parents, amis, ou collaborateurs de tous niveaux. Ainsi il joue un rôle déterminant en mettant fin, en 1899, à la première grève des ouvriers des Fils de Peugeot Frères, l'affaire familiale qu'il a quittée 3 ans auparavant. Habitué à un paternalisme qui lui avait réussi jusqu'alors, dans un discours en 1895 au Musée Social de Paris, il déplore l'état de conflictualité qui s'instaure en cette fin de siècle et déclare : « *il appartient au patronat de donner l'exemple – c'est un de ses devoirs, mais c'est aussi son intérêt* ».

Après une courte maladie, Armand Peugeot décède le 4 février 1915 à son domicile de Neuilly. Il est inhumé le 7 février au cimetière du Père Lachaise. Sur sa tombe l'épithaphe mentionne « *Ne crains point - Crois seulement* » : cette phrase illustre bien la vie d'Armand qui « *ne craignait pas de s'engager quand il croyait à quelque chose* ». Lors de ses obsèques, son successeur à la présidence de la Chambre syndicale, Louis Renault, décrit ainsi son action dans l'avènement de l'industrie automobile : « *Il ne se contenta pas d'orienter sa Société dans cette nouvelle fabrication. Il prêcha d'exemple, encouragea ses confrères à le suivre dans cette voie inconnue, ayant deviné que dans cette branche d'industrie il y aurait place pour tous : qu'il fallait même provoquer l'émulation pour donner à notre chère France la première place dans le marché mondial ... avant de dormir de son dernier sommeil, il aura pu tout au moins mesurer l'immensité du chemin parcouru par l'industrie dont il est l'un des pères ... et aura pu dire en toute vérité : ma vie ne fut pas inutile* ».

Quand en octobre 1999, à Détroit, « *L'Automobile Hall of Fame* » honore la mémoire d'Armand Peugeot, il est cité comme « [celui] qui a marqué l'histoire de l'automobile à l'échelon de la planète ».

Aujourd'hui, parmi les pionniers de l'automobile, Peugeot est le constructeur le plus ancien au monde encore en activité et dont des descendants de l'un des fondateurs de la firme (en 1810) sont toujours présents au sein de l'entreprise et de son capital.

On peut se poser ces questions : « si Armand n'avait pas existé, la Maison Peugeot aurait-elle un jour construit des automobiles ? » ou « si la Maison Peugeot n'avait pas construit des automobiles, existerait-elle encore aujourd'hui ? » Inutile de méditer plus longtemps, nous n'aurons jamais la réponse !

Une seule conclusion s'impose : merci Monsieur Armand !

Henri Auger
Bulletin n° 91
L'Aventure Peugeot
Juillet 2015