

Peugeot en Gironde en juin 40. La guerre économique en 40 comme en 14 ?

*Hubert Bonin, professeur émérite & chercheur en histoire économique, Sciences Po Bordeaux et UMR
CNRS 5113 GRETHA-Université de Bordeaux*

En juin 1940, deux membres de la famille Peugeot sont présents à Bordeaux : Jean-Pierre Peugeot, alors le numéro 2 de la firme en tant que directeur général auprès du président, son père Robert Peugeot – à qui il succède en juillet 1941 –, est venu de Sochaux superviser le transfert depuis Sochaux-Montbéliard de quelques milliers de salariés et de membres de leur famille au cœur de l'accélération de l'histoire économique. Bien que mobilisé comme capitaine d'artillerie en 1939-1940, son frère, le député François Peugeot, élu en 1936 dans le Doubs (au nom du Parti radical indépendant et siégeant au sein du groupe Gauche démocratique et radicale indépendante) et gérant de Peugeot Frères, participe aux réunions du Parlement et donc en direct à l'histoire politique ; quelques jours plus tard, à Vichy, il est d'ailleurs l'un des 569 parlementaires à voter l'attribution des pleins pouvoirs au gouvernement de Philippe Pétain, le 10 juillet 1940. Cette coïncidence due à un pur hasard permet d'insérer ce texte dans l'histoire générale de cette période, quand le politique et l'économique s'entremêlent avec l'histoire militaire.

L'on sait que, au début de la Grande Guerre, en septembre-octobre 1914, se réunirent à Bordeaux des officiers, des patrons et des hauts fonctionnaires afin de mettre au point des programmes de mobilisation économique, industrielle et logistique pour faire face à une guerre d'une durée plus longue que prévu¹ ; et la création d'usines loin des zones du front était devenue peu à peu prioritaire : dans ce cadre, la Gironde a abrité quelques usines de fabrication d'avions légers². Ce processus semble destiné à renaître à partir de 1935-1938, quand s'intensifient des programmes dits « de réarmement »³, symbolisés par la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la Nation par le temps de guerre et des décrets d'application publiés seulement en janvier 1939.

Ils sont incarnés notamment par le ministre de l'Armement Raoul Dautry⁴ – du 20 septembre 1939 au 16 juin 1940, dans les gouvernements d'Édouard Daladier et de Paul Reynaud, avec l'incorporation à ses responsabilités de la direction des fabrications mécanique et de la direction des fabrications d'armement. Or, *bis repetita*, en 1938, dans ce cadre, l'expansion hitlérienne et les accords de Munich conduisent le gouvernement à inviter les industriels à créer des usines de repli, loin des zones présumées des futurs combats, et à préciser avec eux les programmes de fabrication, dans le cadre d'une accélération de la politique de réarmement⁵.

¹ Hubert Bonin, « Bordeaux, capitale de la mobilisation industrielle (20 septembre 1914) », *Guerres mondiales & conflits contemporains*, juillet-septembre 2014, n° 255, p. 80-98.

² Hubert Bonin, *Bordeaux et la Gironde dans la guerre économique en 1914-1919*, Paris, Les Indes savantes, 2018. *La France en guerre économique (1914-1919)*, Genève, Droz, « Publications d'histoire économique & sociale internationale », 2018.

³ Robert Frank, *Le prix du réarmement français (1935-1939)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1982 (réédition en 2017). Philippe Garraud, « La politique française de réarmement de 1936 à 1940 : priorités et contraintes », *Guerres mondiales & conflits contemporains*, 2005/3, n° 219, p. 87-102. Robert Frank, « Intervention étatique et réarmement en France 1935-1939 », *Revue économique*, 1980, volume 31, n° 4, p. 743-781.

⁴ Rémi Baudouï, *Raoul Dautry, 1880-1951. Le technocrate de la République*, Paris, Ballande, « Biographies », 1992.

⁵ Cf. Philippe Garraud, « La politique française de réarmement de 1936 à 1940 : priorités et contraintes », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2005/3, n° 219, p. 87-102.

Les menaces de guerre visant l'Est de la France incitent des entreprises frontalières à se replier sur des régions moins exposées. C'est ainsi que Peugeot glisse de Sochaux, le cœur de son système productif local⁶ fort avec quelque 14 000 salariés, en Gironde⁷ en 1939-1940. En juin 1940, ce processus a déjà bien progressé. Aussi de tels équipements et la perspective de leur puissance de feu auraient-ils pu inciter les responsables politiques et militaires à quelque optimisme et donc à quelque esprit de résistance.

Mais des historiens ont indiqué que la majorité des usines ou des ateliers mis en place dans le cadre de ces programmes de réarmement n'aurait pu tourner efficacement qu'au second semestre 1940 et même surtout en 1941, vu le manque de machines-outils (à importer souvent des États-Unis) et de main-d'œuvre qualifiée et vu les ripages dans la conception et la montée en puissance des programmes de production, même si les tensions sociales des années 1936-1938 se sont apaisées peu à peu à partir du tournant de 1939, sous l'effet de la législation, d'une certaine reprise de contrôle par le patronat⁸ ou de l'esprit patriotique. Quoi qu'il en soit, Peugeot décide de se doter de quatre établissements en Gironde (dont deux à Bordeaux), érigée en relais d'une partie des projets de production de guerre, mais sans cesse avec la perspective de rebondir à la paix pour orienter ces usines vers des fabrications civiles. Ce serait une participation à une nouvelle « guerre totale » apte à remettre en question l'avance prise par l'Allemagne depuis le plan Göring de 1936, qui a conçu un énorme programme de réarmement du pays⁹.

1. La mise en œuvre du projet industriel girondin

Peugeot s'est déjà impliquée dans le décollage d'une flotte aérienne militaire. Un premier accord avec l'État lui a confié en 1936 la mission de fabriquer des moteurs d'avions *Hispano-Suiza* pour « servir à l'instruction des cadres, du personnel de maîtrise et des ouvriers. Le but des pouvoirs publics était d'obtenir un démarrage rapide en cas de mobilisation ainsi qu'une production importante de moteurs »¹⁰ ; et ces moteurs ont été livrés en 1938. Le projet aurait été d'atteindre une fabrication d'un millier de moteurs par mois en cas d'éclatement du conflit.

Une seconde étape surgit en 1939 : « La société avait créé à Sochaux un Bureau de mobilisation industrielle dans le but était d'étudier la fabrication en grande série du moteur *Hispano-Suiza* et les outillages nécessaires, de préparer les gammes d'opérations et les temps d'usinage. De nombreux ingénieurs, dessinateurs, agents de maîtrise, agents de méthode et outilleurs furent occupés à ces travaux jusqu'en août

⁶ Robert Belot & Pierre Lamard, *Peugeot à Sochaux. Des hommes, une usine, un territoire*, Paris, Lavauzelle, 2007.

⁷ Voir l'article clé de Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot à Bordeaux (1938-1945) et l'exode de mai-juin 1940 », *Bulletin de la Société d'émulation de Montbéliard*, 2008, n° 131, p. 303-356. Ce sera l'une des bases essentielles de notre propre texte.

⁸ Ingo Kolboom, *La revanche des patrons. Le patronat français face au Front populaire*, Paris, Flammarion, 1986.

⁹ Christoph Buchheim (dir.), *German Industry in the Nazi Period*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2008.

¹⁰ Rapport « Activité de la Société des automobiles Peugeot de septembre 1939 à septembre 1944 », archives du Service historique de la Défense, 6NL80, cité par Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente. Renault, Peugeot, 1936-1940*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, « Perspectives historiques-Entreprises », 2018, p. 235.

1939. L'entreprise se vit en outre confier la réalisation de coques pour avions *Amiot* et de trains d'atterrissage. »¹¹ Cela dit, le ministère de l'Air aurait tardé à fournir aux entreprises des plans d'action précis et chiffrés durant presque toute l'année 1939.

C'est pourtant lors d'une réunion tenue à Sochaux le 4 janvier 1939 « que le choix de décentralisation des fabrications aéronautiques à Bordeaux fut arrêté. »¹² Pourtant, « l'Air ne peut toujours pas nous donner de programme précis », déplore le directeur général des usines et des services techniques et un ingénieur de haute volée, Ernest Mattern, qui avait déjà participé à la machine de guerre de la Première Guerre mondiale¹³. « Ce n'est qu'en décembre 1939 qu'une « convention pour le transfert des usines Peugeot de Sochaux à Bordeaux » est signée entre Robert Peugeot et le président de la Caisse de compensation, qui finance ces opérations de décentralisation.

Un capital d'expérience était déjà ainsi en voie de constitution à Sochaux et le dessein de décentralisation vers la Gironde s'esquissait quand le programme a été soudain bouleversé le lendemain même de la déclaration de guerre. En effet, le 4 septembre 1939, lors d'une réunion d'industriels au ministère de l'Air avec le ministre Guy La Chambre, Peugeot apprend que le programme de construction du moteur *Hispano-Suiza*, en cours d'étude à Paris, est abandonné au profit du moteur *Gnome & Rhône 14 M* (de 1 050 cv et comprenant quatorze cylindres en double étoile tournant en sens inverse)¹⁴ ; il est destiné à équiper le bombardier *Amiot 354* dont la construction a été lancée (avec 38 exemplaires disponibles le 10 mai 1940). « Le 18 décembre, la direction de Peugeot décida de déplacer à Bordeaux 1 500 ouvriers et 1 700 machines pour la fabrication mensuelle de 275 parties arrière de moteurs d'avion *Gnome & Rhône*. »¹⁵

C'est pour participer au programme de construction de ce type de bombardier que le programme de la nouvelle usine en cours de mise en place est bouleversé, afin d'élaborer des éléments de ce moteur, et ce, *grosso modo*, à partir d'octobre 1939. « Tous les travaux préparatoires de Peugeot étaient à recommencer. »¹⁶. La société s'accorde alors avec le ministre de l'Armement Dautry et avec le directeur général technique du ministère de l'Air Albert Caquot¹⁷. Un complément est ensuite apporté au programme en février 1940 avec l'ajout de la fabrication de cellules de ce même bombardier car on juge que la menace allemande pèserait de plus en plus sur le site de leur production à Sochaux¹⁸.

¹¹ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 235.

¹² Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 288.

¹³ Yves Cohen, *Organiser à l'aube du taylorisme. La pratique d'Ernest Mattern chez Peugeot, 1906-1919*, Besançon, Presses universitaires franc-comtoises, 2001. Yves Cohen, « L'espace de l'organisateur: Ernest Mattern, 1906-1939 », *Le Mouvement social*, octobre-décembre 1983, p. 79-96.

¹⁴ En 1941, les usines Gnome & Rhône occupées par les Allemands reprirent la construction du *14M* au profit de la Luftwaffe, qui en équipa l'avion d'assaut *Henschel 129 B*. À la Libération, la SNECMA reprit la fabrication des modèles d'avant-guerre *14N*, *14R* et *14M*, sans réussir à imposer ces modèles de conception déjà ancienne. Les études pour améliorer le *14M* furent relancées et aboutirent au *SNECMA 14X*, de la classe des 850 cv, qui équipa les prototypes *Dassault MD 316* et *Morane-Saulnier MS 472* ; mais ce moteur fut un échec commercial (Wikipedia).

¹⁵ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 288.

¹⁶ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 236.

¹⁷ Ministère de l'Air, service des fabrications de l'aéronautique, Service historique de la Défense, MO27, cité par Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 236, note 84.

¹⁸ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 288.

Notons que ce glissement (partiel) de Sochaux et de La Garenne vers la Gironde s'inscrit dans un mouvement assez large de délocalisations de centres de production depuis la région parisienne ou même l'Alsace (Bugatti depuis Molsheim, Matford-Mathis-Ford) depuis Strasbourg, d'où le repli de quelque dix-mille salariés de la métallurgie ou de la mécanique¹⁹.

2. Peugeot à Mérignac-Beauséjour

Le 9 septembre, Mattern nomme un responsable du pôle girondin, l'ingénieur des Mines Léon Austruy, alors directeur de la forge et de l'emboutissage de l'usine de Sochaux, afin de superviser l'évolution du programme de production. Un historien de la Société d'émulation de Montbéliard, Pierre Croissant, a reconstitué cette tranche d'histoire de Peugeot avec précision²⁰. L'idée est de fabriquer des pièces métalliques et mécaniques destinées à l'aviation comme l'entreprise l'avait effectué en 1914-18, mais alors en petites quantités par rapport aux masses d'obus alors considérées comme prioritaires.

« Peugeot s'engageait à réaliser une production mensuelle de 550 garnitures comprenant le compresseur, le couvercle arrière, les cylindres et culasses, pièces brutes comprises. »²¹ Mais P. Croissant évoque un deuxième programme : « La production des cellules *Amiot*, à peine commencée à Sochaux, fut délocalisée à Bordeaux en février 1940. »²² Un contrat est ainsi passé, certainement dans le cadre d'un « marché de guerre » entre l'État et Peugeot. Un contrat de cinquante millions de francs est ainsi relevé entre la firme et le ministère de l'Air²³. Quoi qu'il en soit, un nouvel établissement prend corps à Mérignac²⁴.

A. La mise en valeur d'un site légué par l'histoire industrielle

Afin de mettre en œuvre ce programme, l'on décide « la construction à Bordeaux-Mérignac d'un complexe industriel comprenant une forge, deux fonderies, un atelier d'emboutissage un autre de mécanique et un troisième de gros outillage »²⁵. L'installation de Peugeot à Mérignac-Arlac – par le biais d'une filiale, la Société des forges, fonderies et mécanique – s'explique par la disponibilité d'un vaste terrain, sur l'emplacement des ex-Forges & fonderies d'Aquitaine. Celle-ci avait été créée en 1919 et avait établi une usine sur le site dit de Beauséjour²⁶ qui était facilement raccordable à la voie ferrée de ceinture mise en service en 1917. Elle avait acheté plusieurs parcelles dont le château de Beauséjour ; elle y fit construire de nombreux bâtiments.

¹⁹ Sébastien Durand, *Les entreprises de la Gironde occupée (1940-1944). Restrictions, intégrations, adaptations*, thèse de doctorat d'histoire, Université Bordeaux-Montaigne, décembre 2014 (dir. Christophe Bouneau), p. 98-101.

²⁰ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité.

²¹ *Ibidem*, p. 236.

²² Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 307.

²³ « Note sur la mobilisation industrielle », 19 janvier 1940, archives du Service historique de la Défense, 8N111, cité par Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 179.

²⁴ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 257-258. Malheureusement, les Archives municipales de Mérignac n'ont pas jadis recueilli de dossiers sur cet épisode, par exemple des photographies.

²⁵ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 307.

²⁶ Jean-Bernard Lefebvre, « L'atelier de réparation de l'Armée de l'Air », in *Histoires d'Arlac*, p. 44-45 [https://artsetloisirsarlac.centres-sociaux.fr/files/2018/10/JBL.pdf], repris de : *Le p'tit curieux d'Arlac-Canrarlacais*, avril-mai-juin 2000, n° 20.

Mais la récession de l'après-guerre a freiné cet élan et les Forges & fonderies d'Aquitaine ont dû être mises en liquidation judiciaire en 1921 – avant que l'un des principaux créanciers, la Société bordelaise de CIC, n'ait récupéré les actifs en 1925 ; elle a vendu certaines parcelles, comme, à l'ouest du terrain, au Bourlis, à la Société de pyrotechnique Ruggieri.

Le groupe Peugeot achète la propriété de Beauséjour (de 22 hectares) en 1939. L'idée est que, après la guerre, on puisse y produire des automobiles. Mais, dans l'immédiat, l'objectif est d'y assurer la production de matériels militaires, en particulier des trains d'atterrissage et des parties de cellules d'avion *Amiot* et des compresseurs *Gnome & Rhône*. « Une “convention pour le transfert des usines Peugeot [en fait, seulement quelques chaînes de production] de Sochaux à Bordeaux” fut signée en décembre 1939 entre Robert Peugeot et le président de la Caisse de compensation pour la décentralisation des industries aéronautiques chargée de négocier avec les industriels. Le document était accompagné d'un programme de travaux (bâtiments et génie civil) à hauteur de quatorze millions de francs, dont la moitié devait être prise en charge par le ministère, l'autre étant supportée par les services de défense passive. Cette convention, datée du 18 décembre 1939, imposait à Peugeot la date du 1^{er} avril 1940 pour débiter la production en série ; elle prévoyait aussi des pénalités de retard. »²⁷

Précisons que juin 40 est d'ailleurs l'une des dates importantes de ce projet puisque le Conseil municipal de Mérignac agréa alors à la demande de la société Automobiles Peugeot concernant la création d'un deuxième embranchement ferroviaire afin de mieux desservir Beauséjour.

B. Des transferts de matériels

Un capital d'expérience doit être transplanté de Sochaux, mais aussi de la région parisienne, puisque on envisage de transférer aussi une partie des fabrications de l'établissement de matériels aéronautiques Peugeot de La Garenne. L'usine doit être dotée d'ateliers de carrosserie et de fonderie, pour la coulée d'alliages légers en moules métalliques. « Des bâtiments neufs et d'autres démontés de Paris, Sochaux et Valentigney s'élevèrent durant l'été et l'automne 1939. »²⁸ « Comme les délais réclamés par les charpentiers en fer étaient trop importants, Peugeot n'hésita pas à démonter entièrement des ateliers de ses usines d'Issy-les-Moulineaux et du Doubs pour les transporter à Bordeaux et les reconstruire sur place. »²⁹

« De Sochaux et de La Garenne, plusieurs centaines de machines-outils furent transférées en Gironde, au frais de l'État, en octobre 1939. Dans un rapport adressé le mois suivant à la direction, Mattern informait le conseil d'administration que la plupart de ces machines ne permettraient pas d'obtenir la précision nécessaire à la fabrication de moteurs d'avion. Il estimait qu'elles pourraient exécuter les opérations de dégrossissage des pièces, soit environ la moitié du travail. L'autre moitié serait réalisée par des machines spéciales “en cours d'achat en Amérique”. Cet achat était négocié par une mission française dépêchée [outre-Atlantique] par le ministère de

²⁷ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 307.

²⁸ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 309.

²⁹ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 288.

l'Air. D'autres machines furent achetées sur place ou conçues et construites par le personnel. »³⁰

C. Une main-d'œuvre mixte

Une partie de la main-d'œuvre doit venir de Sochaux, tandis que le solde doit être recruté sur place. « À la fin de l'année 1939, on dénombrait à Bordeaux 531 personnes mutées de Sochaux et 310 embauchées sur place. La nécessité de maintenir à Sochaux un effectif amputé des affectés spéciaux et le coût élevé des productions régionales amenèrent les responsables à privilégier l'embauche locale : 1 250 ouvrières de la région bordelaise répondirent à une annonce diffusée par voie de presse. La mise en service de la fonte et de la fonderie en décembre 1939 conduisit à l'embauche d'une cinquantaine d'Algériens et de Marocains. Des cantonnements particuliers furent attribués à cette "main-d'œuvre coloniale". »³¹

« Le programme *Amiot* débuta fin février 1940, avec 117 affectés spéciaux, 64 réformés, 37 Algériens et huit étrangers³². Au moment de l'armistice, 1 500 ouvriers étaient employés aux productions de guerre. »³³ Des femmes sont également présentes, spécialisées dans l'entoilage des cellules d'avion. Un *Guide à l'usage des membres du personnel mutés à Bordeaux* est même publié³⁴. On entame aussi le creusement de tranchées-abris destinés à protéger le personnel en cas de bombardement allemand.

D. Un pôle industriel prometteur

Cependant, des retards s'accroissent, comme l'indique un rapport du 14 janvier 1940 rédigé par Mattern lui-même : « Le présent rapport a pour but de mettre en évidence l'effort fourni en 130 jours par notre personnel technique, car nous entrons maintenant dans une période où, quoi que nous fassions, les résultats obtenus ne seront pas ceux que nous escomptions, faute de livraison de matériel neuf [certainement des machines-outils]. Cette question ne dépend pas de nous ; elle a toujours été signalée comme étant absolument indispensable à la réalisation des moteurs d'aviation et à l'extension du programme obus. »³⁵ Or, dans tous les secteurs concernés, des ripages ont perturbé le processus de montée en puissance optimale, comme l'a étudié à propos Laurent Dingli à propos de Renault³⁶ : plans de production souvent modifiés en raison de l'évolution technique des matériels, rythmes de conception et de mise au point des programmes trop lents, dispersion des centres de décision, parfois manque d'ouvriers spécialistes.

Néanmoins, malgré les retards et le manque de machines-outils spécialisées, il est indéniable que le site de Mérignac, dirigé par René Bosc, est consolidé entre octobre 1939 et le printemps 1940. « En juin 1940, cette usine comprenant 70 000 m² cou

³⁰ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 311.

³¹ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 310-311.

³² Direction générale de la Police nationale, procès-verbal d'audition de Pierre Leconte, 3 février 1947, Archives nationales Z6NL80.

³³ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 309.

³⁴ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 311, sur la base des archives Peugeot AMP 33/331-1.

³⁵ Archives de Peugeot AMP 33/328-4, extrait cité par Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 289, et par Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 307.

³⁶ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 144,

verts, un embranchement particulier, une fonderie, l'électrification, un banc d'essai de compression des moteurs Gnome & Rhône. »³⁷ Le conflit eût-il continué jusqu'en 1941, comme anticipé par nombre de dirigeants quelque peu conditionnés par le souvenir de la résistance de l'été et de l'automne 1914, l'on peut supposer que cette usine Peugeot serait entrée dans la grande Histoire grâce à sa capacité à produire des pièces de moteurs d'avions bombardiers de haute volée...

2. Trois établissements Peugeot à Bordeaux et au Bouscat

Peugeot déploie ses activités de préparation de la guerre industrielle sur trois autres sites que Beauséjour, mais en format réduit. Tout d'abord, deux établissements productifs entrent en fonction, sous la responsabilité d'un cadre de Peugeot, Pierre Leconte.

A. L'usine du quai de Queyries

Une première usine est installée en octobre 1939 au 16-20 quai de Queyries, sur un site anciennement animé par une grosse entreprise alimentaire girondine fondée en 1874, Dandicolle & Gaudin, qui avait fermé ses portes³⁸ en 1932. L'objectif est de l'insérer dans le programme aéronautique de Peugeot : on y conçoit la fabrication des pièces du moteur *Gnome & Rhône 14M*, notamment des « ensembles AR ». « La superficie couverte de 3 000 m² fut doublée par la création d'un atelier d'outillage pour 500 ouvriers. »³⁹ « Il fallut tout reconstruire et tout aménager : charpentes, toitures, dallages, force motrice, eau, air comprimé et installation de machines. Plus de 500 machines furent démontées et emballées à Sochaux avant d'être transférées à Bordeaux. »⁴⁰

« En mai 1940, l'usine du quai de Queyries comptait 350 personnes dont vingt étrangers. »⁴¹ « La direction assurait elle-même la sécurité, c'est-à-dire la lutte contre l'espionnage et les activités communistes, grâce à un ancien inspecteur de police installé dans les bureaux de l'entreprise »⁴², chargé de veiller aux ouvriers considérés

³⁷ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 289.

³⁸ « En 1928-1929, la filiale française de la société anglaise Crosse & Blackwell acquiert la totalité des actions Dandicolle & Gaudin et finalise un accord avec le bordelais Rödel & Fils Frères : Crosse & Blackwell en prend le contrôle à la faveur d'une augmentation de capital. Cependant, les choses vont mal tourner pour les deux partenaires : la filiale de Crosse & Blackwell est mise en liquidation en 1929 ou 1930. Rödel & Fils Frères, qui fait face à d'importantes pertes, acquiert les actions Dandicolle & Gaudin et doit rembourser à Crosse & Blackwell les avances de trésorerie que ceux-ci avaient consenties. En juillet 1932, l'assemblée générale extraordinaire de Rödel & Fils Frères décide la dissolution anticipée de la société et sa mise en liquidation amiable. En décembre 1933, le bordelais Établissements A. Dufour & Cie acquiert le nom commercial de Dandicolle & Gaudin, ses marques de fabrique et l'usine de Bannalec. Pour marquer cette étape importante dans son propre développement, les Établissements Dufour & Cie changeront leur nom en Conserveries de Bordeaux. Vidés de leur substance, les Établissements Dandicolle & Gaudin deviennent une structure de défaisance de leur parc immobilier sous le nom de Société immobilière de Queyries » [Thierry Montonroy : <https://www.bordeaux-gazette.com/un-conserveur-poete-bordelais-paul-dandicolle.html>].

³⁹ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 309.

⁴⁰ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 289.

⁴¹ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 257-258.

⁴² « Visite du 12 mars 1940 effectuée par le capitaine Ardant, du service BCR (Bombardement-Combat-Reconnaissance), le lieutenant Ségui, du Contrôle aéronautique, Pierre Poinot, commissaire spécial », rapport du lieutenant-colonel Louis Vauzanges, chef du BCR, Bordeaux, 14 mars 1940 », archives du Service historique de la Défense, GR7NN 2970, cité par Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 266.

comme « douteux ». Mis en cause à la Libération à propos du rythme du développement de l'usine, ses responsables se sont justifiés avec fermeté : « Au moins d'avril 1940, la fabrication était en plein lancement, les pièces de détail commençaient à sortir. Au mois de juin 1940, notre fabrication était au point, et le montage de plusieurs centaines d'ensembles importants était commencé (pompes à huile à trois étages) »⁴³, montées à partir de pièces en bronze et en duralumin. Là aussi, à la date de juin 1940, par conséquent, une « machine de guerre » semblait prête à monter en puissance, pour peu que l'armistice n'ait pas été conclu.

B. L'usine du Bouscat

Un atelier est en sus installé au 84 cours du Médoc, au Bouscat, dans la proche banlieue de Bordeaux ; c'est la succursale de la marque qui l'accueille, afin de fabriquer divers outillages. « L'usine du Bouscat, en partie détruite, fut entièrement réparée et transformée pendant qu'on installait le matériel. On y implanta sur 6 000 m² une partie de l'atelier d'outillage OGDUD de Sochaux, dont la quasi-totalité des affectés spéciaux [des soldats mobilisés affectés dans une usine], et l'atelier de montage des moteurs *Gnome & Rhône* de 400 ouvriers. »⁴⁴ « Les nouvelles installations du Bouscat furent établies pour fournir les outillages destinés aux fabrications d'avion. »⁴⁵

C. Un pôle de gestion à Bordeaux

Enfin, un site de gestion est mis en place rue Lagrange, toujours à Bordeaux, entre le centre-ville et les boulevards circulaires, avec un siège de supervision de l'ensemble du pôle girondin : « Les bâtiments agrandis furent attribués à la direction et aux services communs : administratifs, études, personnel, médical, etc. Dans un ancien garage, on créa une école d'apprentissage formant dix-huit ouvrières en aviation par semaine et 25 ajusteurs-mécaniciens en trois mois. »⁴⁶

Grosso modo, le programme s'avère fort actif : « À Bordeaux, on assistait à une remarquable accélération de tous les chantiers répartis sur quatre sites : restauration et extension des bâtiments anciens, construction de nouveaux, installation de machines neuves ou transférées de Sochaux et de La Garenne. »⁴⁷ Au total, on pourrait estimer que le mouvement de transfert de main-d'œuvre aurait porté sur environ 1 500 salariés en 1939 et au tournant de 1940. « Au mois de mai 1940 travaillaient à Bordeaux [et Mérignac-Le Bouscat] 584 embauchés sur place et environ 950 personnes de Sochaux, “repliées”, volontaires ou non, mutées dans le cadre du transfert des usines ordonné en 1938. »⁴⁸

D. Une évaluation de l'efficacité de ce système local de production

Un rapport de sept pages, rédigé en mars 1940 par des experts chargés de contrôler l'activité des usines girondines de Peugeot, fait le point en mêlant satisfaction et pessimisme : « Si, du point de vue cellules, les pièces détachées et éléments montés

⁴³ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 289.

⁴⁴ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 309.

⁴⁵ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 289.

⁴⁶ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 309.

⁴⁷ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 308.

⁴⁸ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 312.

de coque *Amiot 354*, il y a lieu de se montrer satisfait des résultats obtenus, pour les moteurs *Gnome & Rhône* (marché 2317 A/9), en dépit d'une préparation à la fabrication activement menée, les résultats à fin mars sont nuls ou à peu près, tout au moins en ce qui concerne la sortie de pièces finies. De plus, et c'est là qu'à mon sens la question devient extrêmement grave, la situation ne paraît pas devoir s'améliorer rapidement, et il n'est permis à personne de prévoir à quelle date, fût-elle lointaine, le premier ensemble moteurs sortira. Or, d'après le marché 21317 A/9, la cadence prévue était : 30 ensembles en février, 75 en mars, 150 en avril, 350 en mai, 450 en juin. Sans être pessimiste, on peut affirmer qu'au train où vont les choses, avril et mai seront aussi improductifs que l'ont été février et mars, et que c'est avec un retard minimum de 600 éléments que Peugeot pourra commencer sa fabrication. »⁴⁹ Le mois de juin 1940 aurait-il été dès lors le moment clé du décollage de cette production aéronautique à Mérignac ?

Disons que les mêmes analyses pessimistes avaient été formulées au tournant de l'année 1915 à propos de nombreux marchés de guerre ; mais cela n'avait pas empêché les responsables industriels et militaires de batailler de conserve afin de surmonter les obstacles techniques, financiers, humains et de garder confiance. Est-ce que, à l'échelle de nombreux pans des « élites » en juin 1940, le doute l'aurait emporté ? Il est délicat de répondre à une telle question, faute d'archives, de correspondances ou de procès-verbaux de réunions, contrairement au foisonnement de dossiers concernant le premier quart de la Grande Guerre.

En fait, il eût été facile de surmonter ces difficultés puisque le rapport discerne la véritable cause de ce retard, le manque de machines-outils ; or, en 1915, un constat du même type avait abouti à des commandes massives aux États-Unis et à des industriels français. La défaite subite de juin-juillet 1940 aura indéniablement empêché d'élargir la base de la machine industrielle de l'aéronautique militaire, soudainement bloquée dans ses programmes de montée en puissance, résolue quoique cahoteuse.

« Comme le remarque le rapport, l'espoir aurait encore pu l'emporter : « Je le répète, l'effort fourni par cet industriel [en Gironde] pour respecter ses engagements est considérable et parfaitement dirigé. Il y a, à tous les échelons, une parfaite cohésion, une bonne organisation qui, cependant, après six mois de travail, n'ont porté aucun fruit dans la catégorie moteurs alors que, en cellules, les résultats atteints paraissent enviables.

Quelle est donc la difficulté insurmontable à laquelle Peugeot s'est heurtée dans ce domaine ? Il y a d'abord les retards (dus en grande partie aux rigueurs de l'hiver dernier) dans l'édification et l'aménagement des locaux de la principale usine de Mérignac. Il y a également les difficultés de recrutement de main-d'œuvre dans la région. Il faut aussi compter avec le flottement qui a dû se produire à Sochaux quand le ministère de l'Air a demandé, en janvier dernier, de donner la priorité à une nouvelle venue : la commande de trains d'atterrissage *Amiot*.

Certes, ces trois facteurs sont importants et ils sont de nature à gêner considérablement un industriel qui veut tenir son programme. Mais, à mon avis, ils ne sont pas suffisants pour expliquer cette impuissance presque absolue où se trouve Peugeot de sortir quoi que ce soit.

Le principal élément de retard, le seul à considérer sérieusement, pourrait-on dire, tellement il est loin au-dessus des autres, c'est l'absence presque totale de bonnes machines-outils. Comment expliquer qu'un grand constructeur d'automobiles se débâte aujourd'hui dans une pénurie de machines pourtant destinées à exécuter, avec soin et précision, il est vrai, des opérations tout à fait classiques, comme, par exemple, des tours et des fraiseuses ordinaires ? [...] [Quai de Queyries,] l'état de vétusté

⁴⁹ Rapport suivant une visite des usines par le lieutenant Ségui, contrôleur de l'aéronautique, le capitaine Ardant, du BCR et le commissaire spécial Poinot le 12 mars 1940, archives du Service historique de la Défense GR7NN2970. Cité par Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 291

et d'usure des tours utilisés est tel que, si un jour, Peugeot sort, avec ce matériel et à la cadence voulue, ces éléments essentiels des moteurs [les pompes à huile], cela tiendra plutôt du prodige [...]. Il y a deux causes à cela : d'une manière générale, le matériel de Peugeot est très vieux et beaucoup souffert du travail intense qu'il a fourni. S'il n'a pas été renouvelé comme il aurait été désirable qu'il le fût, c'est que les mauvaises conditions économiques d'avant-guerre [la dépression économique générale et ses effets quant au sous-investissement] ne s'y sont guère prêtées. Le reste du matériel constitué par des machines classiques servait, dans la grande majorité des cas, à exécuter des ébauches [destinées à être ensuite travaillées dans le cadre d'un processus d'usinage pour obtenir des pièces mécaniques] pour lesquelles la qualité du fini ne joue pas, ou presque pas, de sorte qu'on pouvait se permettre d'utiliser ces machines, même si elles donnaient un degré de fini ou de précision précaire. [Or] dès le mois d'octobre, [Mattern] n'a pas caché que son matériel était extrêmement fatigué⁵⁰ et qu'il ne lui permettait pas de mener à bien une fabrication aussi délicate. C'est pourquoi il demandait l'appoint d'un lot important de machines américaines. Par la suite, il a renouvelé sa façon de voir, en particulier dans son rapport du 15 janvier dernier ; de sorte qu'on ne peut lui faire grief d'avoir voulu voir trop grand. D'ailleurs, depuis octobre, j'ai pu assister, tout à fait officieusement, à une réduction progressive des programmes qu'il se proposait de lancer, à mesure que s'ancrait en lui la certitude que les machines américaines commandées seraient livrées tard, très tard, si tant est qu'elles soient livrées un jour. C'est ainsi que, au mois d'octobre, le marché tenant compte d'une cadence de 450 ensembles à sortir en juin, Peugeot se proposait d'atteindre 1 000 ou 1 500 huit ou dix mois plus tard, et commandait des lots de machines en conséquence, dont la majeure partie devait être en place vers la fin mars [1940] au plus tard. Or ces machines ne sont pas là et personne ne peut prévoir la date à laquelle elles arriveront. L'industriel a donc été obligé de revoir successivement ses prévisions et, après plusieurs amputations, en est aujourd'hui à examiner la situation du point de vue machines, pour une cadence de cinquante moteurs seulement. »⁵¹ C'est un ensemble de 565 machines, pour un montant de 131 000 francs, qui a été demandé au ministère de l'Air en octobre 1939 – dans le cadre d'une mission envoyée outre-Atlantique à ce moment-là – alors que Peugeot n'en a reçu à la date de mars 1940 que dix-sept dont quatorze neuves seulement.

3. De la mobilisation industrielle à la déferlante des salariés de Peugeot

Soudain, le programme de duplication ou de décentralisation industrielle se complique au printemps 1940 quand s'entremêlent le transfert logique de cadres et de salariés qualifiés et un transfert inopiné d'une masse de salariés qu'on doit mettre à l'abri dans le Sud-Ouest devant la rapidité de l'offensive allemande. Par exemple, les affectés spéciaux de l'usine de Sochaux sont évacués à Bordeaux pour échapper aux arrestations par les Allemands : la décision est prise le 15 juin 1940.

Un second mouvement de salariés de Peugeot s'inscrit en effet dans les flux de réfugiés fuyant l'avance allemande au printemps 1940 : des milliers d'habitants de la région de Montbéliard-Valentigney se ruent vers le Sud-Ouest en prenant le pôle Peugeot de Gironde comme objectif, peut-être en croyant que l'entreprise allait en faire un pivot de la résistance de l'industrie une fois établi une sorte de ligne de front, comme pendant la Première Guerre mondiale. « Les événements de juin, qui atteignirent leur paroxysme les 14 et 15, déclenchèrent le départ en catastrophe de milliers d'autres salariés [que ceux déjà mobilisés en Gironde], les "évacués", désireux de rejoindre leurs collègues de Bordeaux. On dénombrait [à cause de ces flux] 4 050 salariés des usines de Sochaux et environ 1 200 ascendants, conjoints et enfants, soit 5 200 personnes, au soir du 24 juin. À ces deux groupes de salariés Peugeot, il convient d'ajouter un nombre indéterminé de réfugiés montbéliardais, sans liens familiaux directs avec eux, mais pour lesquels Bordeaux était la seule ville

⁵⁰ Comme l'indique un rapport de Ségui dès le 5 novembre 1939.

⁵¹ Lieutenant Ségui, « Rapport sur l'activité des usines à Bordeaux, fin mars 1945 », Bordeaux, le 13 avril 1940 [document communiqué à L. Dingli par Édouard Mihaly], cité par Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit., p. 291-293.

méridionale où ils espéraient retrouver des connaissances – et, ce dans le cadre de « l'exode de mai-juin 1940 »⁵².

« Le vendredi 14 juin, Robert Peugeot, chargea le directeur Léon Austruy d'organiser, autant qu'il était possible, l'accueil de toutes les familles montbéliardaises se présentant aux portes des usines Peugeot de Bordeaux. À l'entrée de la ville, au carrefour des routes venant de Libourne et de Saint-André-de-Cubzac, fut planté un panneau "Arrêt Peugeot" invitant les réfugiés à se rendre au café voisin où était aménagé un bureau d'orientation ouvert jour et nuit. Ce service offrait une aide : nourriture, boissons, soins médicaux, etc., et les conduisait aux cantonnements prévus. »⁵³ « Un service d'agents sociaux "choisis parmi ceux qui ont le plus de tact" fut constitué dans chaque usine. Ces employés, porteurs d'un insigne distinctif, avaient pour mission "exclusive" de s'occuper chacun d'une trentaine d'évacués et de leur famille. Ils se devaient d'assurer une permanence de jour et de nuit pour la répartition des places en liaison avec les "chefs de cantonnements". »⁵⁴

« Parvenues à Bordeaux, les nouvelles familles ne disposaient d'aucun point de chute, contrairement à celles des repliés, logées par l'entreprise. Les seules adresses dont elles disposaient étaient celles des quatre usines. Il s'en suivit un grand désordre dans les cours, parcs, couloirs et même dans certains ateliers envahis par le flot croissant des familles épuisées physiquement et moralement, et, pour certaines, dispersées. Les repas, préparés en commun à l'aide de cuisines roulantes fournies par l'Armée, étaient offerts aux nouveaux arrivants. On fabriqua des lits, réservés en priorité aux femmes et aux enfants. On acheta des couvertures et du tissu pour fabriquer des paillasses devant contenir cinq kg de paille par personne. »⁵⁵

Toutefois, on comprend que ce remue-ménage ait perturbé le fonctionnement de la production en ce milieu de juin 1940, d'où des instructions données le 17 juin : « Il est indispensable que les usines reprennent dans le plus bref délai un aspect d'usine qui travaille et que l'on résorbe les rassemblements de familles qui se tiennent un peu partout. Je compte obtenir ce résultat en obtenant de M. Gredy [Étienne Gredy, chef des services administratifs de Bordeaux] d'organiser des cantonnements (nourriture et couchage) en dehors des usines. Pour Mérignac, deux écoles pouvant accueillir mille personnes nous sont attribuées. Pour Le Bouscat, une autre école nous est attribuée. Enfin, s'il était possible de trouver un local hors des Queyries, nos centres de production seraient dégagés. »⁵⁶ Des photos montrent ainsi des aspects de la vie quotidienne dans l'école Saint-Augustin, à Mérignac.

Ce même 17 juin – tandis que De Gaulle s'envole pour Londres –, le directeur Richoux fournit ses conseils aux hommes réfugiés : « Vous viendrez travailler quelques heures chaque jour ; accomplissez consciencieusement la tâche qui vous sera fixée ; pendant qu'on travaille, on oublie, et ensuite, utilisez vos loisirs en visitant

⁵² Cf. Pierre Miquel, *L'Exode, 10 mai-24 juin 1940*, Paris, Plon, 2003. Jean Vidalenc, *L'exode de mai-juin 1940*, Paris, Presses universitaires de France, 1957.

⁵³ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 313, sur la base des archives Peugeot AMP 33/327-5.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 315, sur la base des archives Peugeot AMP 33/326-2 (Instructions pour MM. Les directeurs et le personnel de maîtrise supérieure, 17 juin 1940).

Bordeaux et ses environs ; cela vaut mieux que de vous rassembler et de broyer du noir. »⁵⁷

Durant la dernière décade de juin, les circonstances militaires et cet afflux de main-d'œuvre ont probablement incité à remodeler le mode de travail sur les sites Peugeot : « L'horaire de travail fut ramené à six heures maximum pour les ouvriers et chefs d'équipe (le matin seulement) et à huit heures pour les collaborateurs, cinq jours par semaine. Une seule personne par famille pouvait travailler. » Précisons que l'État (avant et après le changement de régime) prend en charge le versement d'une allocation à ces « repliés », avec une allocation de dix francs par jours par adulte sans travail et de six francs par enfant, tandis que l'entreprise prend en charge la rémunération des salariés statutaires. Ajoutons que, à la même époque, une centaine de salariés de Citroën traversent l'agglomération dans une centaine de camions car leur entreprise les a envoyés se réfugier dans les Landes girondines et dans le Médoc pendant quelques mois pour ne pas avoir à être réquisitionnés par les Allemands risquant d'entrer dans Paris⁵⁸.

4. L'évacuation de Sochaux en catastrophe à la mi-juin 1940

Une nouvelle accélération de l'Histoire s'effectue alors à la mi-juin, mais au sommet cette fois. En effet, la direction prend soudain peur de l'avancée allemande irrésistible⁵⁹. Le 14 juin, le général Marius Daille, commandant le 45^e corps d'armée de forteresses, ordonne le repli immédiat à Bordeaux des 1 700 affectés spéciaux chez Peugeot. Jean-Pierre Peugeot, fils de Robert, le président de la SA des Automobiles Peugeot, réunit les patrons des divers établissements et sociétés afin d'organiser des convois à destination de la Gironde⁶⁰. Chacun d'eux emporte aussi des caisses de matériel, de taille modeste mais spécialisé et donc de haute valeur, et de documents à soustraire au contrôle allemand en cas d'irruption dans les bureaux et les usines. Notons que le site de Montbéliard est occupé par l'armée allemande à partir du 17 juin.

Une à deux centaines de voitures, camions et bus et une soixantaine de camionnettes (des *Peugeot*) assurent le transfert des affectés spéciaux. « Parti le 14 juin à 5h15, ce convoi de la SA des Automobiles Peugeot arrive à Bordeaux le lundi 15 à 21h30. »⁶¹ Un autre convoi, celui de la société sœur Les Fils de Peugeot Frères, parti de Valentigney, se retrouve coincé dans les embouteillages monstres des populations descendant en direction du Midi et des colonnes militaires montant vers le Nord. Il met plus d'une semaine pour rejoindre la Gironde⁶² : il atteint Nolay le 15 juin, Autun le 16, Le Donjon, en Saône-et-Loire, le 17, Vichy le 18, Clermont-Ferrand le 19,

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ Témoignage de Michelle Schott, « L'étrange convoi Citroën de juin 1940 », mercredi 24 novembre 2010, [<https://www.histoire-genealogie.com/L-etrange-convoi-Citroen-de-juin-1940>] [<http://www.taillan-medoc.fr/wp-content/uploads/2015/05/Essentiel-Audtrefois-3-Memoires-vives.pdf>].

⁵⁹ Rapport « Activité de la Société des automobiles Peugeot de septembre 1939 à septembre 1944 », 10 octobre 1944, Archives nationales ANZ6NL, cité par Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, *op. cit.*, p. 311.

⁶⁰ Rapport Richoux, « Événements de Sochaux du vendredi 14 juin au samedi 15 juin 1940 au matin », AMP 33/326-6, analysé par Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 319.

⁶¹ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 321-322.

⁶² Un récit détaillé est fourni par Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 322-337.

Égletons le 20, Périgueux le 21, enfin Mérignac le samedi 22 juin, où les accueille Jean-Pierre Peugeot lui-même. « On nous dirige sur un groupe scolaire du quartier [l'école de filles Saint-Augustin] lequel, deux jours auparavant, avait subi un bombardement aérien faisant plusieurs victimes. De la paille est mise à notre disposition dans les locaux ; nous pouvons ainsi passer notre première nuit hors du bus au terme de ce voyage qui aura duré huit jours et huit nuits », relate un témoin⁶³.

Au terme de ces événements parfois dramatiques, pour les seules Automobiles Peugeot, le nombre de salariés présents le 20 juin en Gironde atteint 3 200, sans compter les familles. Le 24 juin, un nombre total de 5 250 personnes est atteint : 1 500 présentes le 15, c'est-à-dire les mutés de Sochaux et de la région parisienne ; 2 500 repliées depuis le 15, et environ 1 200 pour les familles. Ce sont donc cinq milliers de personnes qu'il faut loger et nourrir, voire soigner en cas de besoin, donc beaucoup à l'échelle du pôle girondin, même si Bordeaux accueille alors près de 700 000 réfugiés.

5. Le destin des sites en 1940-1948

La débâcle a remis en cause ces projets de développement d'une vaste chaîne de production en Gironde. Dès le 21 juin, Peugeot reçoit l'ordre du chef de la 5^e division de contrôle du traité d'armistice de cesser toute fabrication de guerre. Aussi, le 12 juillet, Mattern envisage-t-il le rapatriement du personnel dans le Jura et dans le Doubs, avant que le gouvernement ne le lui conseille le 28 juin. Par la route, 1 700 personnes quittent alors la Gironde, avant que deux trains spéciaux n'emmenent 1 900 salariés et leur famille le 25 juillet. Désormais, pendant quatre années, les établissements girondins mènent une vie fade car leur activité se réduit et passe sous le contrôle des autorités allemandes, comme c'est le cas pour l'ensemble du groupe⁶⁴, et aussi pour toute l'industrie automobile⁶⁵.

A. Des sites en quête d'activités

Les sites girondins se retrouvent peu ou prou paralysés, avec de faibles plans de production. « Il faut s'efforcer de mettre au travail tout le personnel, l'inoccupation étant particulièrement pénible à supporter », indique Mattern⁶⁶ le 20 juillet. Aussi, « l'horaire de travail sera modifié pour pouvoir occuper tout le monde pendant quelques heures ». Un groupe de travail se réunit dès le 21 juin pour discuter des possibilités de fabrication : matériel pour la vie quotidienne, déjà en cours de montage (lits, tables, chaises, douches, armoires métalliques) sous la pression des besoins des familles migrantes, gazogènes, voiturettes, pompes de garage, appareils de mesure, cycle-cars électriques, aléseuses de cylindres, fraises et aiguilles pour les usines de chaussures de Bordeaux, etc.

B. L'emprise allemande

⁶³ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 337.

⁶⁴ Cf. François Marcot, « La direction de Peugeot sous l'Occupation : pétainisme, réticence, opposition et résistance », *Le Mouvement social*, 1999/4, n° 189, p. 27-46.

⁶⁵ Laurent Dingli et Jacky Ehrhardt, « L'industrie automobile au début de l'Occupation », *L'Aventure automobile*, mai-juin-juillet 2019, n° 40, p. 26-37. Talbot Imlay et Martin Horn, *The Politics of Industrial collaboration during World War II. Ford France, Vichy and Nazi Germany*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014.

⁶⁶ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 339.

Pendant l'Occupation, Peugeot doit s'insérer dans le système productif allemand, comme quasiment l'ensemble de l'industrie française⁶⁷. L'armée nazie (par le biais du *Kruppen KF2*) met en œuvre au Bouscat un atelier de réparation de véhicules, avec d'abord 110 ouvriers venus d'Allemagne. « Les installations devinrent vite insuffisantes quand arrivèrent, à partir d'octobre 1941, des centaines d'engins à quatre ou six roues motrices provenant du front russe. Une majorité des véhicules étaient très abîmés, notamment en raison de la rigueur de l'hiver (moteurs et carters fendus) et des longs parcours en convois serrés. Le HKP (*Herees Kraftfahr Park*, chargé de la réparation des véhicules de l'armée de terre) créa dans l'usine de Mérignac [à Beauséjour] un second atelier de réparation, employant 138 Français (dont 115 ouvriers), encadrés par une maîtrise allemande [...]. Devenue prestataire de services, la société Peugeot payait son personnel et en facturait le travail à la *Wehrmacht*. Malgré une intense prospection, les ateliers de Mérignac étaient en perpétuel sous-effectif. Le manque d'ouvrier professionnels était crucial car tous les garages importants de Bordeaux avaient reçu des véhicules allemands à réparer. »⁶⁸

« Le classement *Rüstung* [le bureau *Rüstung Betrieb*, responsable des usines d'armement] des usines Peugeot de Gironde les rendait prioritaires dans tous les domaines : transports, approvisionnements, recrutement, etc. Ces avantages ne concernaient pas seulement les fabrications stratégiques. Ils s'appliquaient aussi aux matières de frais généraux, telles les combustibles, les matériaux de construction, voire les denrées alimentaires servies dans les cantines. »⁶⁹ « Les machines les plus spécialisées, celles dont l'occupant interdit le rapatriement dans leur usine d'origine, furent immobilisées et entretenues avec le plus grand soin, comme l'exigea Mattern. Celles d'outillage, plus polyvalentes, furent affectées à des activités civiles de reconversion ou à des travaux militaires exigés par les Allemands »⁷⁰.

Pourtant, pendant quelque temps, le pôle girondin aurait échappé à l'emprise allemande : « Selon Ernest Mattern, directeur général des usines et des services techniques, Peugeot a tout fait pour dissimuler ses compétences. Aux Allemands, qui ne connaissaient que les usines du Doubs, il a caché l'existence des usines de Gironde, Bordeaux-Queyries (identifiée lorsque Gnome & Rhône l'a signalée) et Le Bouscat dont tous les signes identificateurs ont été retirés (le RüKdo [*Rüstung Kommando*] de Bordeaux a mis neuf mois pour la découvrir), les “meilleures machines de production” ont été dissimulées lors de l'évacuation des usines du Doubs dans des hangars des usines de Gironde. »⁷¹

« Sous toute réserve, il semble que seuls les ateliers de Mérignac, réquisitionnés par le HKP pour la réparation de véhicules de la *Wehrmacht*, connurent une réelle activité jusqu'à la fin de la guerre. L'usine du Bouscat, qui employait 293 personnes venus de Sochaux et 459 embauchées sur place, fabriqua jusqu'en 1942 des carters

⁶⁷ Olivier Dard, Hervé Joly & Philippe Verheyde (dir.), *Les entreprises françaises, l'Occupation et le second XX^e siècle*, Metz, CRULH-Centre de recherche universitaire lorrain d'histoire, Université Paul Verlaine de Metz, 2011.

⁶⁸ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 346.

⁶⁹ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 347.

⁷⁰ Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 311.

⁷¹ Ernest Mattern, « La société des automobiles Peugeot durant la guerre », rapport de décembre 1944, cité par François Marcot, « La direction de Peugeot sous l'Occupation : pétainisme, réticence, opposition et résistance », *Le Mouvement social*, 1999/4, n° 189, p. 27-46, ici : p. 31.

d'aluminium et des "montages GL3 pour l'aviation". L'usine de Queyries travaillait, mal, selon Mattern, pour la société Gnome & Rhône, sous-traitante de l'allemand BMW, qui produisait ce moteur depuis 1936. En mai 1942, 126 ouvriers et 22 ouvrières y étaient employés, rejoints plus tard par une vingtaine d'ouvriers français du STO. Le travail portait sur des pignons et garnitures pour moteurs, en complément de certaines opérations réalisées à La Garenne. »⁷²

Cela dit, quatre freins ont été apposés à une extension de l'activité. Tout d'abord, la direction parisienne de Peugeot refuse que ses ateliers girondins fabriquent des éléments de pièces d'artillerie, des culasses diverses pour pièces de canon, alors qu'ils auraient pu élaborer de telles pièces de tour. Ensuite, une visite d'ingénieurs de BMW en mai 1943 aboutit à la réquisition d'ouvriers de Sochaux repliés en Gironde dans le cadre du Service du travail obligatoire en Allemagne (mis en œuvre dans l'ex-zone non occupée à partir de février 1943). Par ailleurs, la puissance de feu a été réduite ; certes, en 1944, le parc industriel comprend 250 machines-outils, dont une centaine de relativement neuves ; beaucoup avaient réquisitionnées mais aussi achetées par l'Occupant. Mais Peugeot lui a dans le même temps vendu des tours, des perceuses, des raboteuses qui, après avoir été regroupées dans les hangars de l'usine de Mérignac, ont été expédiées en Allemagne. Enfin, un groupe de résistance « Peugeot » (avec des militants syndicaux comme Eisler, Henri Houga⁷³, leur leader, ou Vitaux) a freiné cette évolution en sabotant des machines-outils⁷⁴. Enfin, un bombardement aérien par une flottille alliée frappe l'usine Peugeot en septembre 1942.

Autant dire que les quatre sites girondins n'ont jamais pu tourner au niveau des usines de Renault et de Citroën en région parisienne, quels que soient les débats entre historiens (Patrick Fridenson, Laurent Dingli, Annie Lacroix-Riz) autour de la réalité de leur insertion dans le système de la Collaboration économique, alors que le site de Sochaux a maintenu ses fabrications, sous contrôle allemand direct et en liaison avec Volkswagen⁷⁵, avant de les réduire à partir de novembre 1943 pour éviter les bombardements alliés⁷⁶, suite à de gros bombardements à la mi-juillet.

Cette aventure de temps de guerre cesse quand les Allemands évacuent Bordeaux le 28 août 1944. À la Libération, Peugeot décide d'abandonner ses implantations

⁷² Pierre Croissant, « Le repli des usines Peugeot », article cité, p. 350.

⁷³ Voir le témoignage [<http://www.ffi33.org/groupe/peugeot/peugeot.html>] : « Vers le 1^{er} janvier 1943, l'effectif se composait de six hommes ; sabotages divers, machines-outils, traitements thermiques, trempe, cémentation des aciers, réglage, coussinet de ligne d'arbre, bielles, avec la complicité du laboratoire (chimiste M. Eisler), diffusion de tracts pour lesquels, par la suite, je fus inquiet par la brigade Poinot. Un peu plus tard, le sabotage d'un camion atelier coûta la déportation en Allemagne de Maurice Fabvin. Le 5 octobre 1943, André Juillac (dit Jean Marceau) est venu me demander de former un groupe de Résistance Renseignements à l'usine Peugeot-HKP 524. J'acceptai de tout cœur. Nous avons fourni : plans de l'usine, renseignements divers, documents sur l'activité allemande. Tout cela fut remis par moi-même au groupe A "Jean Marceau", pour le compte du réseau Brutus-Vidal. Le 1^{er} janvier 1944, l'effectif est de 32 hommes et les sabotages se multiplient à une telle cadence que la direction allemande change ses chefs de service allemands tous les mois. En outre, une poignée d'hommes, qui travaillent aux usines Peugeot-Bouscat, a saboté tout ce qu'elle a pu : montage de moteurs d'avions, marteau-pilon, etc. Berthe Houga était notre agent de liaison entre l'usine du Bouscat, celle de Mérignac et autres. »

⁷⁴ Sébastien Durand, *Les entreprises de la Gironde occupée*, op. cit., p. 529, 532-533.

⁷⁵ Peter Lessmann, « Volkswagen en France, 1941-1944 », *Histoire, économie, société*, 3^e trimestre 1992, volume 11, n^o 3, *Stratégies industrielles sous l'Occupation*, p. 515-534.

⁷⁶ François Marcot, « La direction de Peugeot sous l'Occupation », article cité.

industrielles de Gironde, en délaissant par conséquent toute idée d'utiliser le site de Beauséjour pour sa production automobile, comme cela avait peut-être été imaginé en 1938-1939. Elle rapatrie ses principales machines à Sochaux-Montbéliard – avant de céder juridiquement ses installations à l'État en 1948. Dès février 1945, l'Armée de l'air s'implante à Mérignac sur le site⁷⁷. L'établissement prend le nom de Parc régional de réparation et d'entretien de Bordeaux n° 291. Une tradition industrielle y est préservée puisqu'il se spécialise dans la maintenance d'équipements aéronautiques⁷⁸. Mais, de même que l'héritage de l'usine Ford établie à Bordeaux en 1917 n'aura pas été préservé au-delà de 1925, date de son transfert en région parisienne, Peugeot n'aura pas tiré parti du legs de ses établissements girondins puisqu'elle conduit sa stratégie de croissance ailleurs en France⁷⁹.

Conclusion

Évidemment, ce pan d'histoire industrielle ne se place pas au cœur de la grande Histoire, celle des batailles, des armements, des débats politiques (et républicains) à Bordeaux au printemps 1940. Ni Paul Reynaud, ni Georges Mandel, ni Charles de Gaulle, ni Pierre Laval ou tout autre n'a dû savoir que Peugeot était implantée en Gironde et se préparait à y fabriquer des éléments d'avion, un bombardier *Amiot*. Cette chronique centrée sur quatre établissements de fabrications mécaniques ne se hisse pas, bien sûr, au niveau des enjeux décisifs de mai-juin 1940. Pourtant, ce texte évoque plusieurs événements précis (dont le glissement de salariés et de leurs familles depuis Sochaux-Montbéliard) qui se situent au cœur de ce mois de juin historique. Ces travailleurs et leurs familles, les ingénieurs, la famille Peugeot elle-même, en direct, sont eux aussi parties prenantes de cette histoire et construisent alors leur propre histoire dramatique.

Le destin de ce pôle girondin de Peugeot aura échappé à la grande Histoire parce que son avenir, qui semblait promis à un rôle clé dans la guerre, s'est disloqué en quelques semaines. En effet, il devait s'insérer dans la mobilisation d'une « machine de guerre », semblable à celle mise sur pied au dernier trimestre de 1914 et au premier semestre de 1915, apte à consolider les forces de résistance à la poussée de l'armée allemande, une fois le front stabilisé comme en septembre-octobre 1914. Peugeot ne devait pas y fabriquer de nouveaux « taxis de la Marne », mais des morceaux d'un bombardier et divers éléments mécaniques pouvant servir à l'aviation de combat. Ce pôle était destiné à être lui aussi « dans la tourmente », dans le cadre

⁷⁷ « Mérignac : le DA204, un pôle militaire unique en France », *Sud Ouest*, 8 septembre 2016. [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Détachement_air_204_Bordeaux-Beauséjour].

⁷⁸ Le 1^{er} juillet 1964, la base aérienne 204 Mérignac Beauséjour est créée. Elle accueille notamment le Centre de formation des infirmiers de l'air n° 748, renommé en 1978 École des infirmiers de l'armée de l'air n° 748 (EIAA 748), école dissoute en 1990. En janvier 1992, la base aérienne 204 disparaît ; l'Atelier de réparation de l'armée de l'air 623 est alors rattaché à la base aérienne 106 Bordeaux-Mérignac située à quelques kilomètres. En 1998, le détachement Air 90.106 est créé, puis il prend le nom de détachement air 204 (DA 204) en 2000. Le Département Air 204, quartier Beauséjour, est implanté sur dix hectares en plein centre-ville ; il est spécialisé dans la réparation, la confection et la fabrication (menuiserie, plasturgie, voilerie, chaudronnerie...) et est capable de réparer ou de concevoir des pièces pour un tracteur, un camion incendie, un groupe hydraulique ou électrogène... Il travaille à destination des trois armes (air, terre et mer) même si comme son nom l'indique, il dépend de l'armée de l'Air. 500 personnes y travaillent dont une moitié de civils.

⁷⁹ Jean-Louis Loubet, *Automobiles Peugeot. Une réussite industrielle, 1945-1974*, Paris, Économica, 1990.

de plans de mobilisation esquissés dans la seconde moitié des années 1930, chez Peugeot comme chez Renault, comme l'a étudié L. Dingli⁸⁰.

Si l'on insérait une dose d'histoire contrefactuelle (ou uchronique) dans ce texte⁸¹, l'on pourrait imaginer que ce pôle Peugeot aurait pu être un acteur clé de l'écrasement de la puissance de feu allemande en été et à l'automne 1940 s'il avait disposé du semestre nécessaire au développement de ses capacités de production. Il serait resté dans l'Histoire comme une vedette de la guerre industrielle de l'arrière-front, comme tant de grandes usines de la Première Guerre mondiale, y compris à Bordeaux (Schneider, etc.), mais aussi comme Peugeot elle-même qui avait produit 6 500 moteurs *Hispano-Suiza* en 1914-1918....

Malheureusement, cette histoire restera « petite » par rapport à la « grande » qui émerge à Bordeaux en juin 1940... Les quatre établissements (dont un administratif) ont bien été mis en place ; la mise en œuvre des programmes d'installation de machines et de salariés a bien été effectuée ; les tout premiers envois aux firmes-pivots chargées de faire travailler leurs fournisseurs ont été esquissés. Mais, soudain, l'armée allemande aura percé avec tant de force que jamais Peugeot n'aura pu devenir une actrice de cette victoire tant rêvée.

Tandis que les hommes politiques discutent à Bordeaux du destin de la France, on voit Jean-Pierre Peugeot, descendu en Gironde, superviser au contraire la fuite de ses salariés depuis le Nord-Est et leur survie. Alors que De Gaulle passe par Mérignac le 17 juin, le sort de l'usine de Mérignac-Beauséjour devient de plus en plus incertain. Un héros enclenche sa marche vers la gloire, tandis que s'effondrent les espoirs mis dans quelques milliers d'hommes de Peugeot en Gironde et que s'ouvre au contraire le temps de la Collaboration économique dans une France à l'heure allemande⁸². Et ce pôle girondin Peugeot n'est pas appelé à renaître à la Libération puisque la firme préférera se concentrer sur ses sites historiques du Doubs et du Jura et de la banlieue parisienne, sans participer à l'élan aéronautique de la Reconstruction⁸³.

⁸⁰ Laurent Dingli, *Entreprises dans la tourmente*, op. cit.

⁸¹ Niall Ferguson (dir.), *Virtual History: Alternatives and Counterfactuals*, Londres, Picador, 1997 (1^{re} édition). Fabrice d'Almeida & Anthony Rowley, *Et si on refaisait l'histoire ?*, Paris, Odile Jacob, 2009. Pierre Singaravélou & Quentin Deluermoz, *Pour une histoire des possibles. Analyses contrefactuelles et futurs non advenus du passé*, Paris, Seuil, 2016.

⁸² Philippe Burrin, *La France à l'heure allemande, 1940-1944*, Paris, Seuil, 1997 et 1997.

⁸³ Marie-José Augustin, « Le redémarrage et le renouveau de l'industrie aéronautique girondine, 1945-1956 », in Hubert Bonin, Sylvie Guillaume et Bernard Lachaise (dir.), *Bordeaux et la Gironde pendant la Reconstruction 1945-1954*, Talence, Publications de la MSHA, 1997, p. 121-137. Emmanuel Chadeau, *L'industrie aéronautique en France, 1900-1950. De Blériot à Dassault*, Paris, Fayard, 1987.