



Fabrication d'obus (1917)
Photothèque Peugeot

LE CAS DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DES AUTOMOBILES ET CYCLES PEUGEOT

Avec la production de guerre et une nouvelle organisation du travail, l'industrie automobile augmente ses capacités industrielles et investit dans des outils de production grâce aux importants bénéfices qu'elle réalise.

La Société Anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot (SAACP) dégage 6 millions de francs de bénéfices en octobre 1916 et près de 10 millions en 1918. De plus, l'action Peugeot augmente de 35 % entre 1914 et 1917.

Les besoins importants en camions

L'usine d'Audincourt

Parallèlement à la fabrication de pièces détachées pour camions et moteurs d'avions, la fabrication d'obus de 75 mm commence dès octobre 1914, celle des obus de 155 après août 1915 (2500 pièces par jour au maximum de sa production) puis, en 1916, les obus de 220 et 270 (3000 pièces/jour).

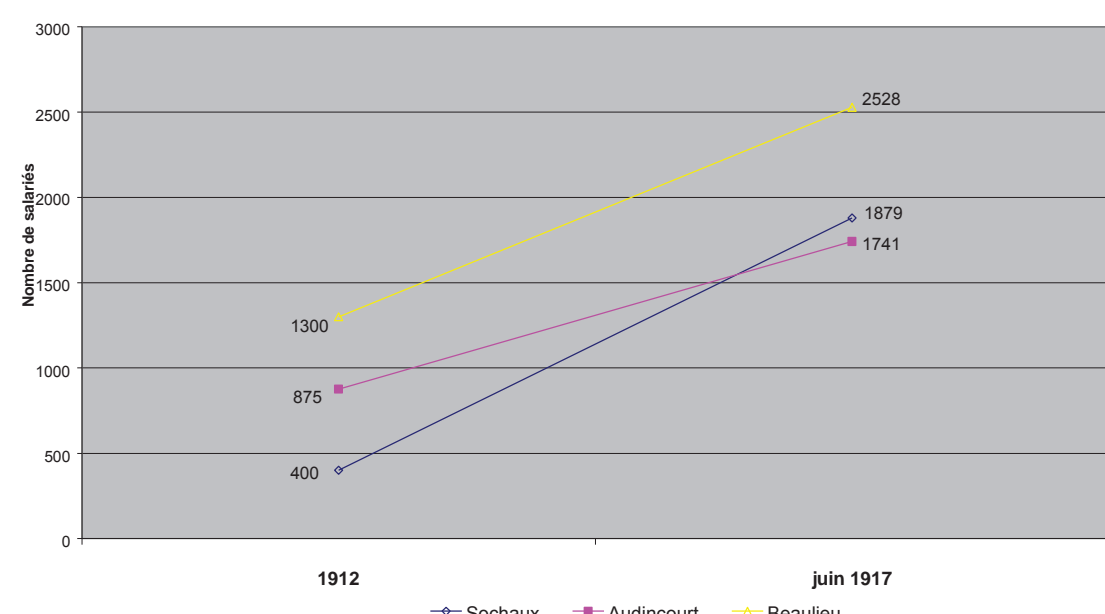


Fabrication d'obus (1917)
Photothèque Peugeot



Usine d'Audincourt en 1915
Photothèque Peugeot

Evolution des effectifs dans les usines Peugeot



L'usine de Sochaux

Depuis 1912, année de sa construction et jusqu'en juillet 1914, la production n'a pas dépassé 600 véhicules. Du 1er août 1914 à la fin de la guerre, l'usine de Sochaux livre 5960 camions à l'armée et l'entreprise d'Audincourt traite une partie des pièces de moteurs.

L'usine produit aussi 870 moteurs de chars d'assaut Schneider de 12 tonnes.

En 1915, un bâtiment spécial est construit pour installer des presses hydrauliques, des fours, des pompes et l'outillage nécessaires à l'emboutissage d'obus de 75 et 120.

En juillet 1916, la production quotidienne est de 4 000 ébauches d'obus de 75 et 600 obus de 220.

Tous les véhicules fabriqués avant et pendant la guerre à Peugeot Sochaux sont carrossés par l'entreprise Gauthier à Mandeure.



Usine Gauthier : auto-mitrailleuse

L'usine de Beaulieu

C'est l'usine la plus importante et la plus diversifiée des usines Peugeot avant-guerre. Elle produit des automobiles, des bicyclettes et des motos.

Durant la guerre, l'entreprise produit en-deçà de ses capacités mais n'a pas l'autorisation de fabriquer des motos pour la clientèle civile.

Production de guerre: obus de 75 (3 500 pièces/jour), obus de 120, 500 moteurs de chars Renault, pièces de moteurs d'avions, têtes de gaines d'obus, corps de fusées, chariots porte-crosse, modifications de fusils-mitrailleurs et de mitrailleuses pour être montés sur les avions Renault et Spad.

Pour répondre aux commandes militaires, Peugeot est confronté aux problèmes d'une production importante avec des délais de fabrication courts.

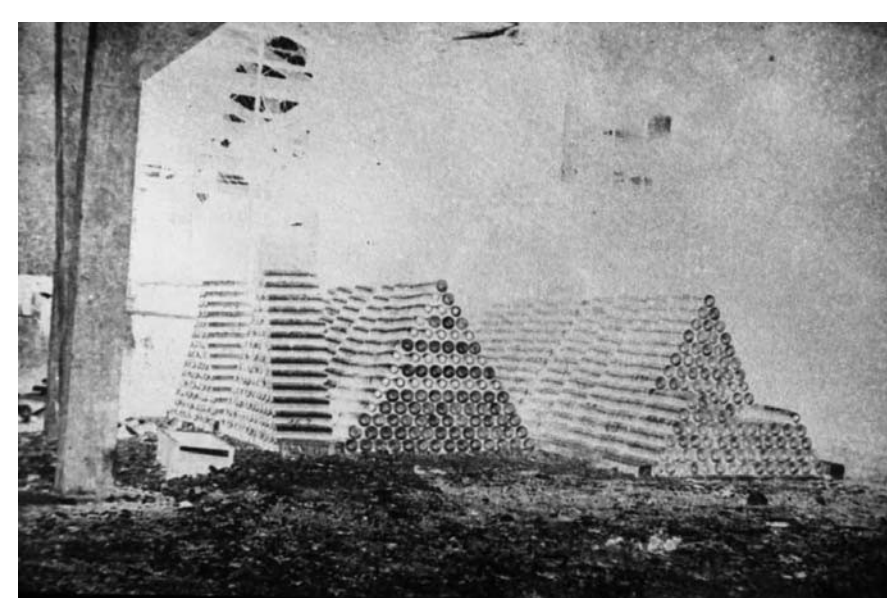
Avec l'achat de machines pouvant être utilisées à l'emboutissage de pièces de châssis, l'achat de la fonderie d'acier de Louis Peugeot en 1916 et une nouvelle organisation du travail mise en place par l'ingénieur Ernest Mattern (spécialisation des machines, mesure du temps, décomposition des tâches, emploi de personnels non-qualifiés), tout est prêt pour assurer, après la guerre, la fabrication de véhicules en série et en masse.



Usine Peugeot Beaulieu, 1916
AMM - 20 Fi 1139



Beaulieu - La Sortie de l'Usine Peugeot



Août 1917 - Expédition des obus 155 vers les usines qui les chargeront de poudre.