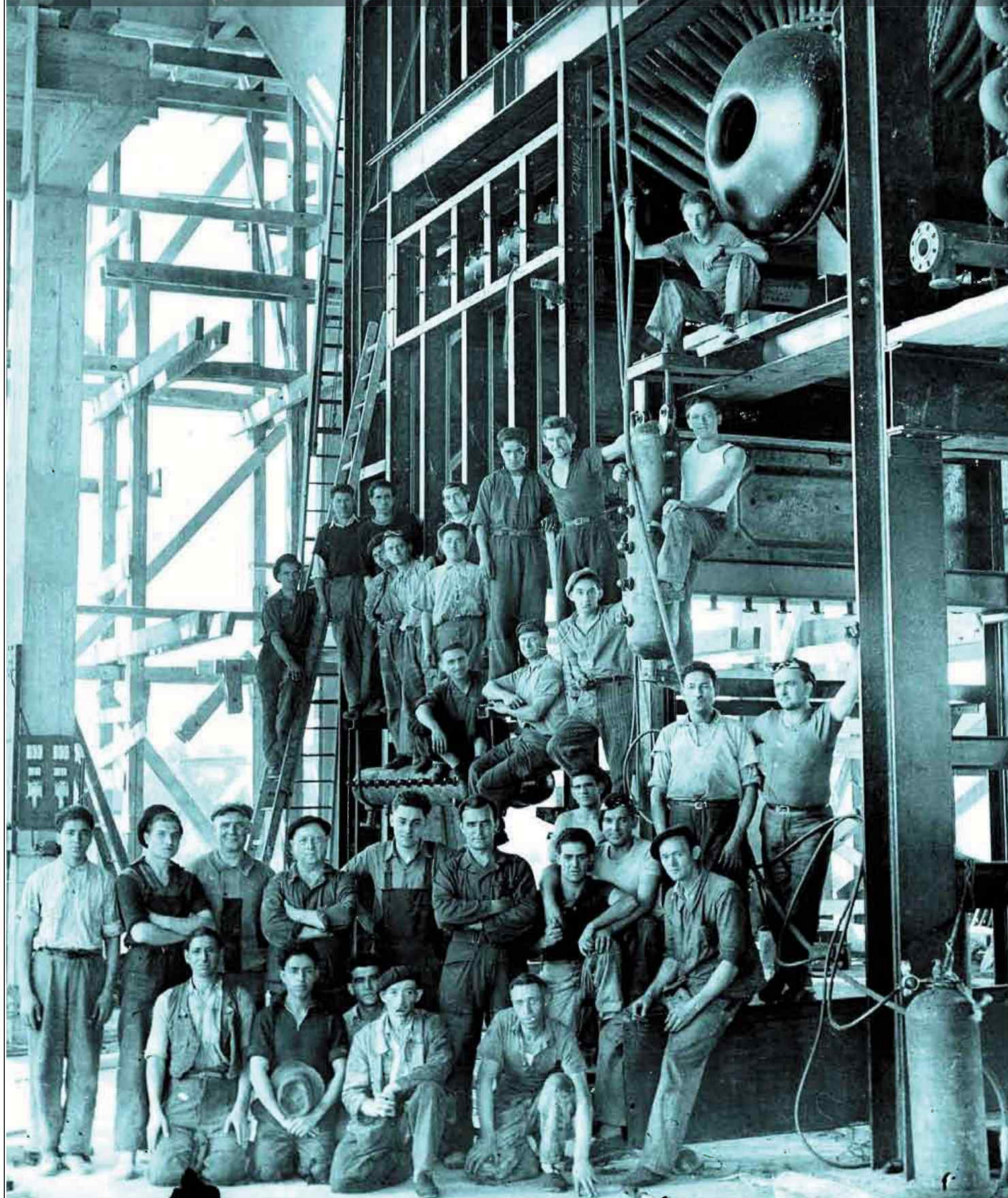


L'EST
RÉPUBLICAIN
LE PAYS

PEUGEOT SOCHAUX : 100 ans !



PAYS DE MONTBÉLIARD AGGLOMÉRATION AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE - PARIS 2012

Le site de Sochaux de PSA Peugeot-Citroën fête ses cent ans cette année.
A cette occasion, et pour la deuxième fois, Pays de Montbéliard Agglomération s'expose au Mondial de l'automobile, à Paris.

Parce qu'elle croit résolument à l'avenir de la filière automobile, parce que le Pays de Montbéliard est une terre automobile par excellence, l'agglomération a décidé de pérenniser sa présence au Mondial en alternance avec le Salon du véhicule innovant, organisé à Montbéliard. A Paris, c'est plus d'un million de personnes qui visiteront potentiellement cet espace, présenté par Pays de Montbéliard Agglomération, en partenariat avec PSA Peugeot-Citroën Sochaux-Montbéliard et une douzaine d'entreprises locales de la filière automobile. Sur le stand, deux attractions : la DS5 de l'investiture présidentielle du 15 mai, exemplaire 2012 unique et emblématique d'un modèle fabriqué à Sochaux, et l'Intency, prototype électrique qui incarne à merveille l'inventivité et la vision que développe le Pays de Montbéliard pour penser les véhicules de demain. Ce prototype spectaculaire est issu de la collaboration entre l'école de design Espera Sbarro et le département énergie et environnement de l'Université Technique Belfort-Montbéliard, qui a mis à disposition le groupe moto propulseur électrique.



Les entreprises partenaires verront leur situation comme leur savoir-faire valorisés au travers notamment d'une application de navigation sur tout le territoire en 3D.

1,2 million de personnes attendues au Mondial de l'Auto 2012

La DS5 présidentielle et l'Intency, visibles sur le stand du Pays de Montbéliard du 29 septembre au 14 octobre, porte de Versailles à Paris.

Citroën Communication



DANS LE PAYS DE MONTBÉLIARD, UN SALON DU VÉHICULE INNOVANT

Afin de conforter le Pays de Montbéliard comme un haut-lieu de l'innovation automobile, la Communauté d'Agglomération organisait en mai 2011, un salon automobile à rayonnement régional, dédié aux mobilités de demain, avec les constructeurs et acteurs de l'industrie automobile. À l'Axone, le futur de la voiture s'est exposé devant près de 15 000 visiteurs. Rendez-vous en 2013 pour la deuxième édition de ce salon local, organisé en alternance avec la participation au Mondial de l'Automobile à Paris.

Rendez-vous au Pavillon 2.1, allée A, stand 230

Edito

Sommaire

- 4-5. Naître et grandir
- 6-7. Travailler pour l'auto
- 8-9. S'adapter en permanence
- 10-11. Vivre Peugeot
- 12-13. Une usine à visiter à vélo
- 14-15. Partager la valeur du travail
- 16-17. Résister
- 18-19. Innover
- 20-21. Un lieu emblématique
- 22. Le musée éphémère

Plus d'images sur internet

lestrepublicain.fr 

L'EST RÉPUBLICAIN

Rue Théophraste-Renaudot
54185 HOUEMONT.

Directeur de publication : Pierre WICKER.

LE PAYS

18, rue de Thann - 68945 MULHOUSE.

Directeur de publication : Jacques Romann.

Rédaction : Pascal LAINÉ, Paul-Henri PIOTROWSKI,
Alexandre POPLAVSKI.

Conception graphique : Anne-Laure MARIOTTE.



Le centenaire vu par Javier VARELA

directeur de l'usine PSA de Sochaux

Alors que PSA traverse une période difficile, comment avez-vous imaginé la célébration de ce centenaire ?

Une idée s'imposait à nous : il fallait célébrer cet anniversaire, et rendre hommage aux femmes et aux hommes qui ont fait Sochaux. Dans les périodes difficiles, il est très important de se pencher sur son passé, pour comprendre le présent et préparer l'avenir. L'exposition que nous présenterons fera découvrir à beaucoup que notre site a connu plusieurs crises graves, et qu'à chaque fois il a puisé en son sein l'énergie pour s'en sortir.

C'est vrai que dans d'autres périodes, nous aurions peut-être imaginé des événements plus festifs. En fonction du contexte, nous avons préféré nous pencher sur nos fondamentaux avec l'exposition et nous ouvrir avec la très populaire journée « A vélo au Pays des autos ».

Comment s'est imposé le choix à travers les thématiques de l'exposition, d'une certaine introspection sans tabou ?

Le projet d'exposition n'était intéressant que si nous étions capables d'aborder des sujets aussi différents que la genèse du site, la place de la femme dans notre site, celle des immigrés, la période où l'entreprise logeait ses salariés, celle où le Pays de Montbéliard

achetait ses denrées au Ravi, notre culture et bien évidemment la résistance. Sous ce thème nous plaçons la résistance au nazisme, la résistance à la crise, aux éléments comme les inondations, pour d'autre, il s'agira de 36, 68 et 89, que nous aborderons à travers des photos d'époques, des articles de presse !

Nous avons un passé glorieux et il n'y a pas de sujets tabous. Il faut toujours resituer les événements dans leur contexte de l'époque, celui de la société française.

Sochaux reste le berceau historique du groupe. Y souffle-t-il toujours un esprit pionnier ?

En y arrivant, j'y ai effectivement découvert un esprit, une culture sochalienne. Je pense évidemment à l'amour du travail bien fait, qui permet de produire chaque jour des véhicules à un haut niveau de qualité. Les Sochaliens ont produit plus de vingt millions de véhicules en un siècle, avec des véhicules qui ont marqué l'histoire de ce pays, comme la 402, la 203, la 404, la 504, aujourd'hui la DS5 présidentielle.

Les salariés de ce site ont une autre immense qualité : l'esprit de solidarité. A chaque période difficile de leur histoire ils ont su relever l'entreprise, comme ce fut le cas à la Libération, quand les ouvriers dormaient dans l'usine pour fabriquer les outils de la future 203, plus récemment en 90 pendant les inondations, ou encore plus près de nous en juin 2010, pour redémarrer au plus vite après la grêle. Je suis certain que s'il le fallait, ils seraient à nouveau là demain !




Ouvert 7 jours / 7 de 10h à 18h • Brasserie 7 jours / 7 de 12h à 14h30

Musée de l'Aventure Peugeot

Carrefour de l'Europe • 25600 Sochaux
Tél. 03 81 99 42 03

www.musee-peugeot.com

 /PeugeotMuseum



BIEN PLUS QU'UN MUSÉE, UNE AVENTURE

Naître et grandir

Toujours repousser les frontières

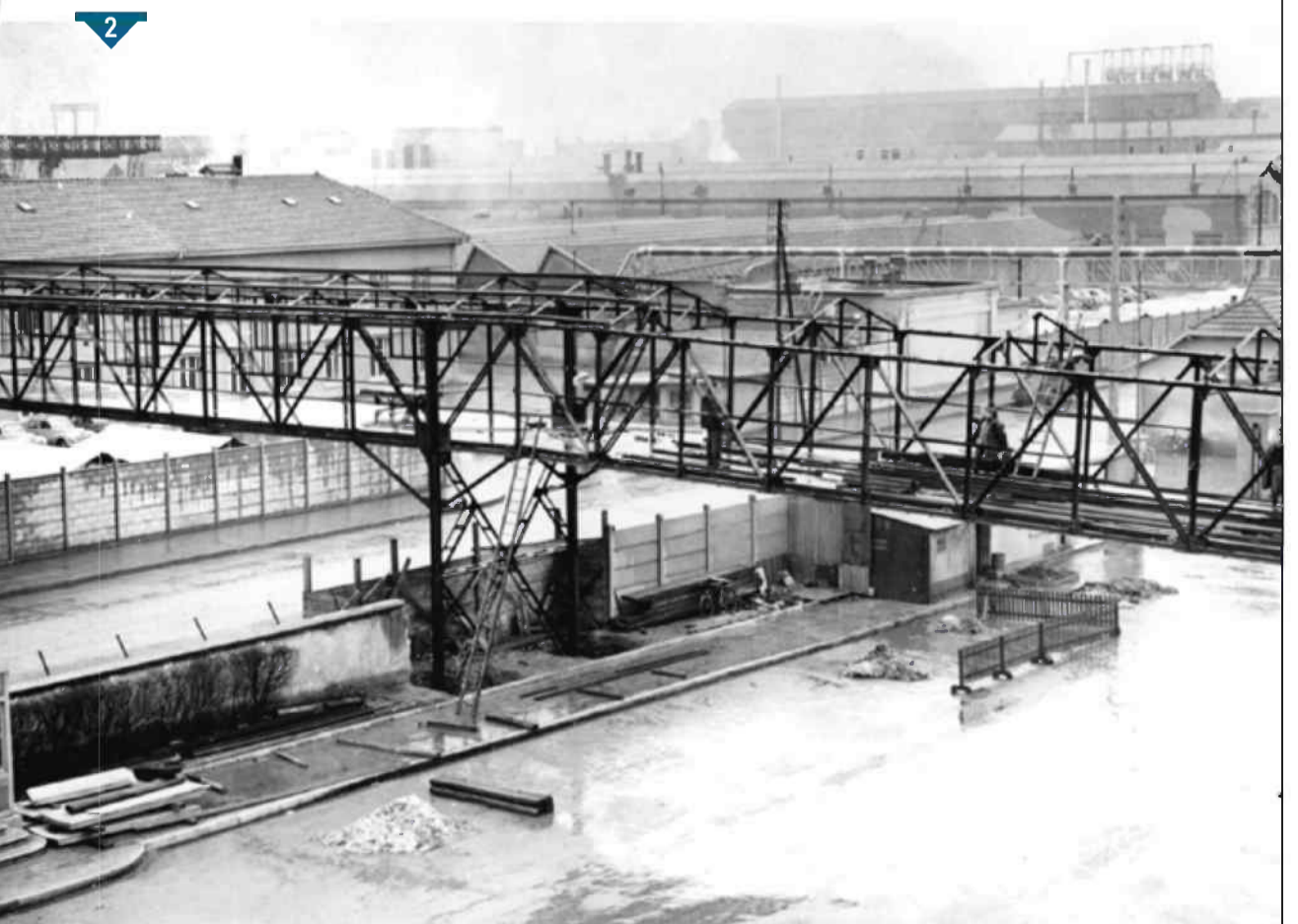
Au début du XX^e siècle, Sochaux est un village de 450 âmes à quelques encablures de Montbéliard, où passe la route qui s'en va vers Belfort et la frontière allemande et l'Allan, une rivière entourée de marécages. L'économie locale est prospère, grâce à la brasserie de Théodore Ienne et l'atelier de fabrication d'automobiles de Frédéric Rossel. Celui-ci a connu Armand Peugeot sur les bancs de l'école centrale et a appris son métier dans l'usine Peugeot d'Audincourt. Au brasseur Ienne, Robert Peugeot, cousin et associé d'Armand, va acheter ses terrains. A Frédéric Rossel, il va demander de superviser la construction d'une usine destinée à produire des camions. Nous sommes en 1912.

Un siècle plus tard, les automobiles Rossel ont disparu de la circulation et de la mémoire collective. Peugeot est l'un des principaux constructeurs du monde. L'atelier de Sochaux est devenu le plus grand centre de production d'Europe. 400 salariés construisaient 35 camions par mois avant la guerre de 14, ils sont déjà 2.000 au sortir de la « Grande guerre », 38.000 à la fin des années 1970.

L'implantation historique sur la plaine de Sochaux, qui deviendra emblématique de la marque était-elle une erreur ? Dès les débuts, les patrons du site vont être confrontés au manque de surface. Entre les deux guerres, ils assècheront des marais pour implanter les ateliers du sud de la route nationale, sur les 200 hectares achetés en 1917. Des années durant, un complexe système de convoyeurs fera transiter les éléments des voitures de part et d'autre de la route nationale. Il faudra attendre 1973 pour que l'Etat accepte de céder cette portion de route à la firme au Lion - cas unique à l'époque d'une route nationale rayée de la carte -. Les usines trouvent alors une cohérence autour de l'ancienne nationale devenue année centrale. Dix ans plus tard, c'est la rivière qui gêne. En 1987 et 1988, des travaux pharaoniques sont entrepris pour dévier l'Allan dans un tronçon de canal à grand gabarit que la ministre montbéliardaise Dominique Voynet condamnera à l'isolement en enterrant définitivement le projet de grand canal Rhin-Rhône.

Aujourd'hui, le centre de production s'étend sur 256 hectares, il a grignoté tout ce qu'il pouvait de la surface disponible.

Pascal LAINÉ



Grandir

la Phrase



1. 1919. Le site se construit sur les terrains lenne. Il est encore au nord de la nationale. Les marais et l'Allain sont bien visibles au sud.

3. 1912. Le premier atelier Peugeot à Sochaux.

5. 1978. La nationale a été avalée, l'Allain est encore là.

2. 1954. Construction de l'un des convoyeurs pour enjamber la route nationale.

4. Jusqu'en 1973, la route nationale coupe le site en deux.

6. 1988. L'Allain a disparu.



« Il a fallu détourner une route nationale et une rivière pour que le centre de production de Sochaux occupe aujourd'hui 256 hectares. En 1911, la famille Peugeot en avait acquis... 14. »



Travailler pour l'auto

Tout est bon pour trouver des bras

Dès les premières années, l'usine de Sochaux va connaître deux difficultés rémanentes. Le manque de surface pour agrandir le site (lire pages 4 et 5) et le besoin de main-d'œuvre. Le rythme de production augmente à une telle vitesse que les villages du pays de Montbéliard ne suffisent pas à fournir des bras pour faire tourner les chaînes de production. Dès les années 20, des rapports techniques des ingénieurs déplorent le départ des ouvriers.

En 1931, un autre rapport technique évalue qu'en proposant des logements qui vont de six maisons de directeurs à 1000 places de dortoir, on pourrait augmenter la production de 30 voire 35 voitures par jour. « En ajoutant ceux que nous pourrions amener par train, autobus, etc, on pourrait tabler sur 275 voitures par jour, soit 70.000 voitures par an », détaille le document.

Jusqu'à la fin des années 70, la recette restera la même : salaires plus élevés qu'ailleurs, avantages sociaux, aide au logement, transports organisés. On construit une gare sur le site, on organise des tournées de ramassage par camions, puis par bus, jusqu'à Besançon via le plateau de Maïche, ou au pied des Vosges en passant par le nord de la Haute-Saône. Les agriculteurs profitent des horaires de doublage pour devenir ouvriers sans lâcher leurs exploitations. Le déclin des filatures des vallées des Vosges et de la Haute-Saône fournit un nouveau vivier.

Pour trouver des bras, on incite les jeunes filles à rejoindre leurs hommes à l'usine, voire à les remplacer lorsque ceux-ci sont appelés sous les drapeaux. Et on fait massivement appel à la main-d'œuvre étrangère. Aux Suisses, Italiens et Polonais des années 30, les Maghrébins vont succéder dans les années 60. Les effectifs de travailleurs étrangers représentent jusqu'à 7.500 salariés sur les 32.000 que compte le site en 1973. Yougoslaves et Marocains sont majoritaires puis viennent les Turcs, les Portugais.

La décrue va s'amorcer dans les premières années de la décennie 80. Dans le même ordre... les premiers à partir seront les étrangers pour qui l'on finance « l'aide au retour ».

Pascal LAINÉ



JIP 22 JUIN 1984

Réinsertion des travailleurs immigrés dans leur pays d'origine

Une convention a été signée le 26 mai 84 pour un an entre l'Office National d'Immigration (ONI) et Automobiles Peugeot. Cette convention prévoit pour tout travailleur immigré (hors CEE) répondant aux conditions fixées par le décret du 27 avril 84 et décidant de retourner dans son pays d'origine :

- le versement par l'Etat d'une somme pouvant atteindre 20 000 F ;
- une aide au déménagement :
 - pour l'Europe, Turquie incluse, de 2500 F pour le salarié, plus 1000 F pour le conjoint, plus 800 F par enfant mineur. Le montant total de cette aide ne peut excéder 6700 F ;
 - pour les autres pays, de 4000 F pour le salarié, plus 1000 F par enfant mineur. Le montant total de cette aide ne peut excéder 10 000 F ;
- le prix du billet de retour par avion pour l'intéressé, son conjoint et les enfants mineurs ou l'équivalent en francs d'un billet avion pour l'intéressé et le conjoint ;
- une indemnité correspondant à 66% des droits aux allocations de chômage total ;
- 15 000 F versés par l'entreprise ;
- le paiement du reliquat des droits PIEC ;
- le paiement de l'indemnité de licenciement et de l'indemnité de préavis s'il n'est pas effectué ;
- la possibilité d'acquiescer un vé-

hicule neuf de marque Peugeot, Talbot ou Citroën au tarif réservé au personnel ; la possibilité d'acquiescer éventuellement un véhicule d'occasion avec une réduction de 15%.

Par ailleurs, les personnes qui quitteront l'entreprise auront droit :

- au paiement du reliquat des points ACAD ;
- au déblocage du solde de la participation (année 1979).

A propos de la réinsertion du personnel immigré dans le pays d'origine, la direction de Peugeot Sochaux a convoqué le 13 juin 84, un comité d'établissement extraordinaire. Le comité a été consulté sur le projet de licenciement économique du personnel immigré désirant volontairement rentrer dans son pays d'origine. Cette réunion faisait suite au comité central d'entreprise du 23 mai 84, au cours duquel le projet de convention avec l'ONI (Office National de l'Immigration) avait été examiné.

La procédure qui permettra au personnel immigré qui le désire de bénéficier des aides à la réinsertion est ainsi engagée. Il s'agit d'une opération d'ensemble pour la société Automobiles Peugeot.

Matériellement, les opérations devraient se dérouler de manière comparable à celles de 1980-81, mais en tout état de cause elles seront un peu plus compliquées car, d'une part, l'UNEDIC doit intervenir et réaliser des calculs individuels et, d'autre part, un dossier important de réinsertion doit être

rempli pour chaque intéressé : l'acceptation de ce dossier permettant le déclenchement des différentes aides.

Une information sur les conditions générales de l'aide à la réinsertion a été faite au personnel en plusieurs langues. Il a été indiqué que la direction veillerait au strict respect du volontariat, comme ce fut le cas pour l'aide au retour de 1980-81.

Dès que les dispositions pratiques auront été arrêtées par l'ONI qui est le responsable de l'ensemble des opérations, le personnel en sera averti. Les dossiers individuels pourront alors commencer à être remplis dans les services de l'ONI (probablement courant juillet). Les demandes de licenciement pourront être déposées à la Direction départementale du travail et de la main-d'œuvre au terme du délai de réflexion d'un mois.

Par ailleurs, une loi devrait être votée à cette période, permettant à l'Administration de récupérer les cartes de séjour et de travail. Il est donc difficile aujourd'hui d'indiquer si les premiers départs pourront intervenir avant les congés.

Les départs s'échelonnent pendant toute la durée d'application de la convention, soit une année.

Pour tous renseignements, les personnes intéressées devront s'adresser à une permanence de l'ONI dont l'emplacement et les heures d'ouverture seront précisés ultérieurement.

NORD-AFRICAINS

Ils ont souvent l'impression que nous les méprisons et nous laissons facilement croire à ce sentiment.

Pour les mettre en confiance...

Ils ont besoin, plus que tous autres, de sentir de la bienveillance. En cela ils ressemblent à tous ceux qui ont souffert et qui se sentent faibles, désespérés. Ils craignent de mal faire, et cette crainte les paralyse. En cas de réprimande, ils ont tendance à dire : « On me gronde parce que je suis un Nord-Africain ».

Soyez extrêmement justes.

Pour cela il est nécessaire de les traiter sur le même pied que le reste du personnel.

Et pensez que...

Ce sont des hommes isolés de leurs familles,



pour qui ils ont souvent des inquiétudes, cela en plus des difficultés nées du logement et du climat. Si l'un d'entre eux devient tout à coup lasse, paraît fatigué, il est bon de lui marquer avec discrétion une certaine sollicitude afin qu'il sente que votre intérêt est vrai.

N'oubliez pas que les Nord-Africains sont capables de reconnaissance, d'attachement et de délicatesse... Mais il faut savoir se faire comprendre d'eux et dans le travail se poser souvent cette question : « M'a-t-il bien compris ? ».



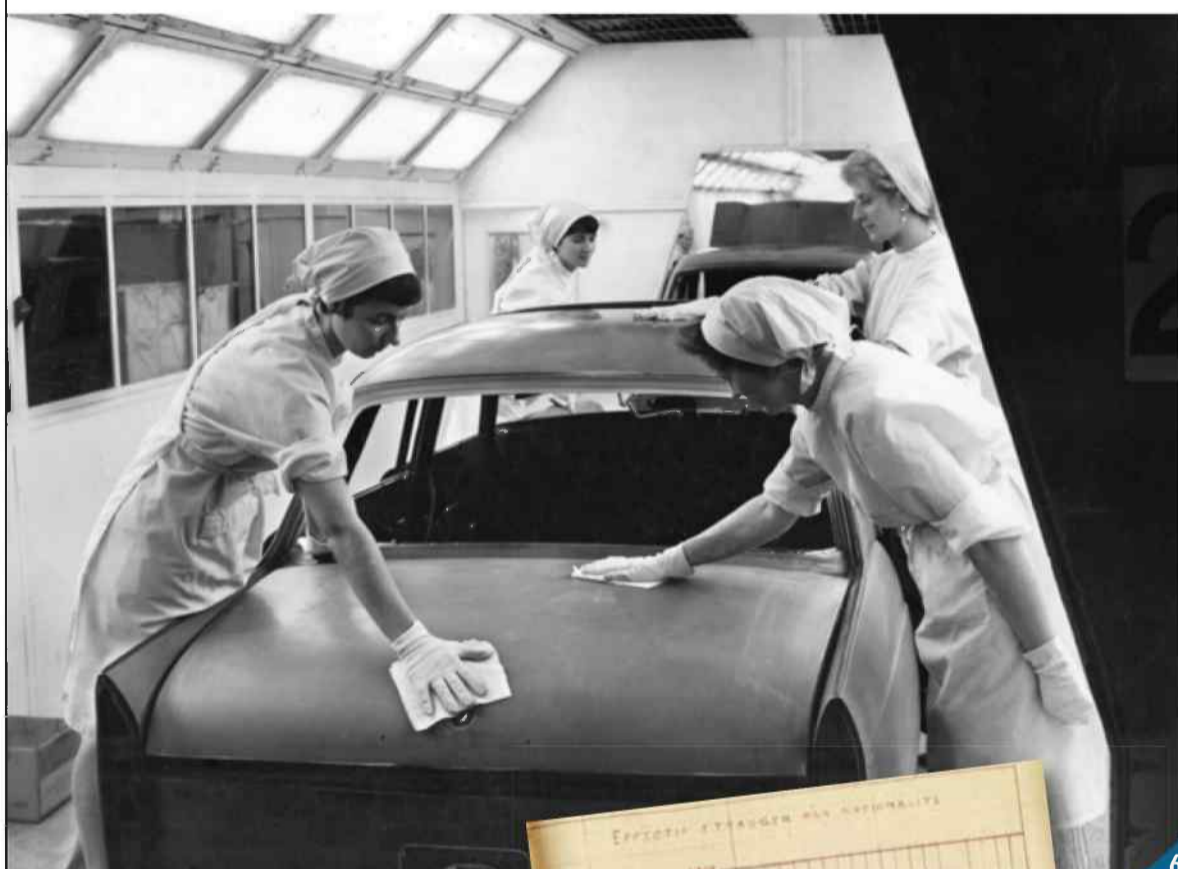


5

la Phrase

« Si, parmi les ouvrières, il y a des jeunes filles, respectez-les autant que les femmes mariées... »

Trait d'union, mars 1955



6



1. Deux travailleurs étrangers dans leurs chambre des « Douars » construits à leur intention.
2. Une flotte de cars pour aller chercher les ouvriers à des kilomètres à la ronde.
3. L'aide au retour sera l'une des façons d'ajuster les effectifs dans les années 1980.
4. Quelques conseils pour l'accueil des Maghrébins.
5. La cablerie restera longtemps un atelier féminin.
6. Finition et qualité, des spécialités féminines dans les années 60.
7. La proportion des étrangers dans l'usine en 1930.

EFFORTS ÉTRANGERS AUX ANTONALITI	
1930	1000
1931	1000
1932	1000
1933	1000
1934	1000
1935	1000
1936	1000
1937	1000
1938	1000
1939	1000
1940	1000
1941	1000
1942	1000
1943	1000
1944	1000
1945	1000
1946	1000
1947	1000
1948	1000
1949	1000
1950	1000
1951	1000
1952	1000
1953	1000
1954	1000
1955	1000
1956	1000
1957	1000
1958	1000
1959	1000
1960	1000
1961	1000
1962	1000
1963	1000
1964	1000
1965	1000
1966	1000
1967	1000
1968	1000
1969	1000
1970	1000
1971	1000
1972	1000
1973	1000
1974	1000
1975	1000
1976	1000
1977	1000
1978	1000
1979	1000
1980	1000
1981	1000
1982	1000
1983	1000
1984	1000
1985	1000
1986	1000
1987	1000
1988	1000
1989	1000
1990	1000
1991	1000
1992	1000
1993	1000
1994	1000
1995	1000
1996	1000
1997	1000
1998	1000
1999	1000
2000	1000
2001	1000
2002	1000
2003	1000
2004	1000
2005	1000
2006	1000
2007	1000
2008	1000
2009	1000
2010	1000
2011	1000
2012	1000
2013	1000
2014	1000
2015	1000
2016	1000
2017	1000
2018	1000
2019	1000
2020	1000
2021	1000
2022	1000
2023	1000
2024	1000
2025	1000

7

l'auto

S'adapter en permanence

Vivre avec son temps

Produire en série et en grande quantité. A l'usine de Peugeot Sochaux la question est loin d'être moderne. Dès 1920, alors que le centre ne produisait que des camions et qu'il devra d'ailleurs attendre la 201 et le début des années 30 pour la fabrication de masse, la direction s'interrogeait. Dans la presse d'entreprise, elle interpellait le personnel en ces termes : « L'Américain (N.D.L.R: l'ouvrier) fait sept voitures par an et le Français une seulement ! Pourquoi ? Voilà ce qui m'obsède », écrivait l'auteur. Et à le lire ce n'était parce que l'ouvrier d'outre-Atlantique était un surhomme mais bel et bien parce que derrière lui une grande organisation multipliait les rendements. Le Taylorisme, le Fordisme vont bousculer les méthodes de travail du constructeur sochalien.

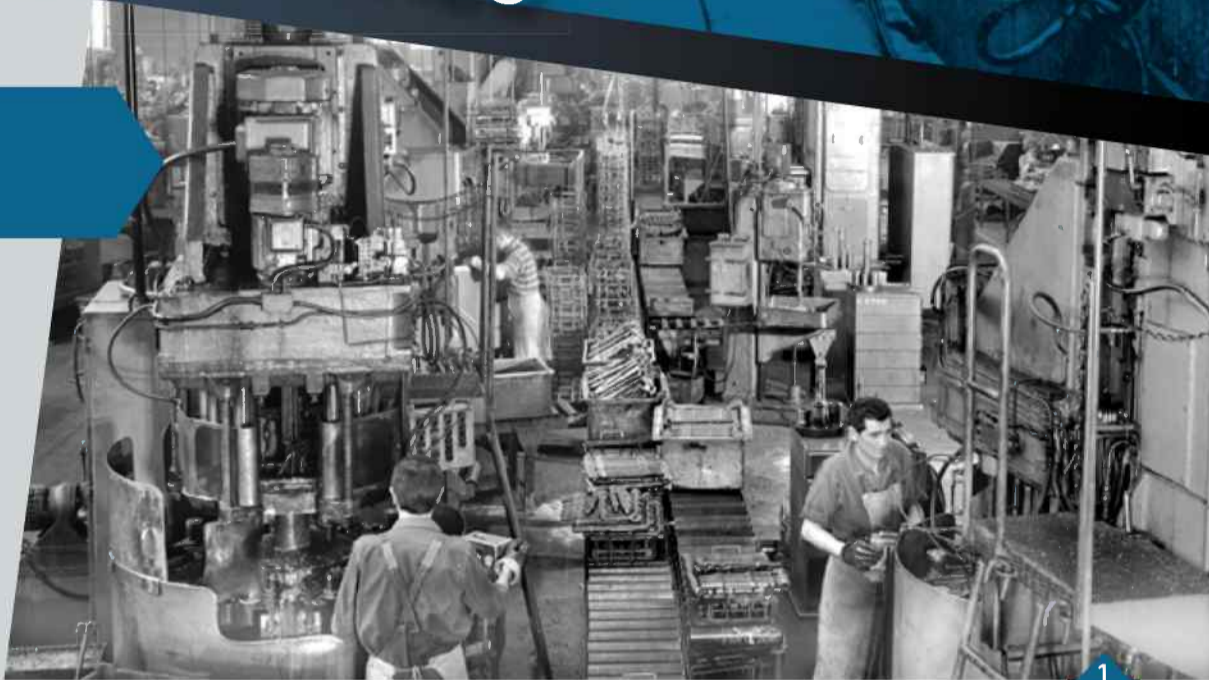
Dans les années 20, plusieurs grands ingénieurs ont fait le voyage à Détroit pour observer et s'imprégner des méthodes américaines.

En 1947, Jean-Pierre Peugeot qui avait un site à reconstruire après le saccage consenti par sa famille de l'usine du Doubs afin d'empêcher l'envahisseur allemand de s'emparer de l'outil de production, fit lui aussi le déplacement. Séduit par « l'esprit d'initiative » et de « concurrence », il tenta d'inculquer ces valeurs dans son usine. La standardisation du travail voyait ainsi le jour à Sochaux. Elle n'a jamais disparu. La robotisation, les méthodes du Lean japonais qui aujourd'hui modèlent le paysage industriel, existent depuis des décennies dans le berceau de l'aventure Peugeot.

La place de la machine a ainsi agité le Landerneau doubien dès 1936. Dans la revue interne, la direction, chiffres à l'appui, assurait que la machine ne « piquerait » jamais le travail des ouvriers. En 1984, alors que le site commence à respirer grâce à la sortie de la 205, le journal ira jusqu'à titrer « robot, mon ami ».

S'adapter, c'est donc vivre avec son temps. Et Sochaux a dû faire face à deux guerres mondiales, à d'innombrables conflits sociaux, aux catastrophes naturelles, comme les grandes inondations de février 1990 ou plus récemment l'orage de grêle de 2009 qui provoqua des dégâts considérables. A chaque fois, le site a toujours su faire face. Avec le personnel. Lequel en 1980 a même été incité à trouver lui-même des clients pour résoudre la chute des ventes, avec une prime « de 250 à 300 F par voiture vendue ». Ça ne s'invente pas.

Alexandre POPLAVSKY



la Phrase

« Guerres mondiales, innombrables conflits sociaux, catastrophes naturelles : A chaque fois, le site a toujours su faire face. »



1. Dans l'usine de mécanique où l'on fabriquait tous les amortisseurs Peugeot, puis ceux de Citroën.

2. Les premiers ateliers de peinture.

3. Pour améliorer les conditions de travail et la sécurité, la direction lançait et continue de lancer régulièrement des campagnes de sensibilisation.

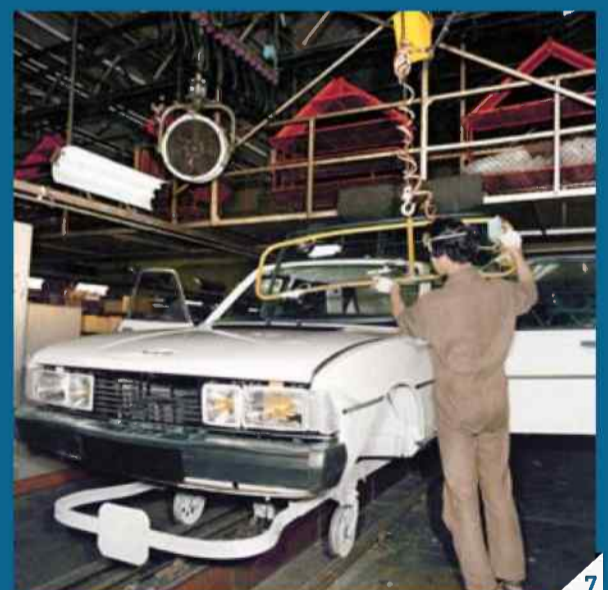
4. Pour pouvoir accueillir de la main-d'œuvre au début des années 60, plusieurs quartiers sortent de terre dans le Pays de Montbéliard, dont à la ferme des Buis à Valentigney.

5. A l'atelier de fonderie, les projections d'acier crépitaient dans chaque secteur.

6. La pose des portes s'effectuait à la main. C'est toujours le cas aujourd'hui.

7. La pose du pare-brise dans l'atelier de montage.

8. De nos jours dans le secteur du garnissage des portes, dans l'usine de montage



Vivre Peugeot

Logement, commerce, loisirs... une vie entre les pattes du Lion

Pour attirer et conserver sa main d'œuvre, la famille Peugeot a créé un véritable écosystème autour du centre de Sochaux. Dans le pays de Montbéliard, grâce aux patrons ou grâce aux syndicats, on se loge, on mange, on s'habille, on se meuble, on se cultive ou on part en vacances. Souvenirs de quinquagénaire élevé dans le système.

Dans les années 60, le réseau des Ravis invente la grande distribution. On y achète l'alimentation bien entendu, dans les magasins que l'on dirait aujourd'hui de proximité. Le matériel de camping vient du SuperRavi, tout près de l'entrée des usines. La maison est meublée au Ravi Levitan, les outils destinés bricoler la « RS3 » auront été acquis au Ravi bricolage, rue Mattern.

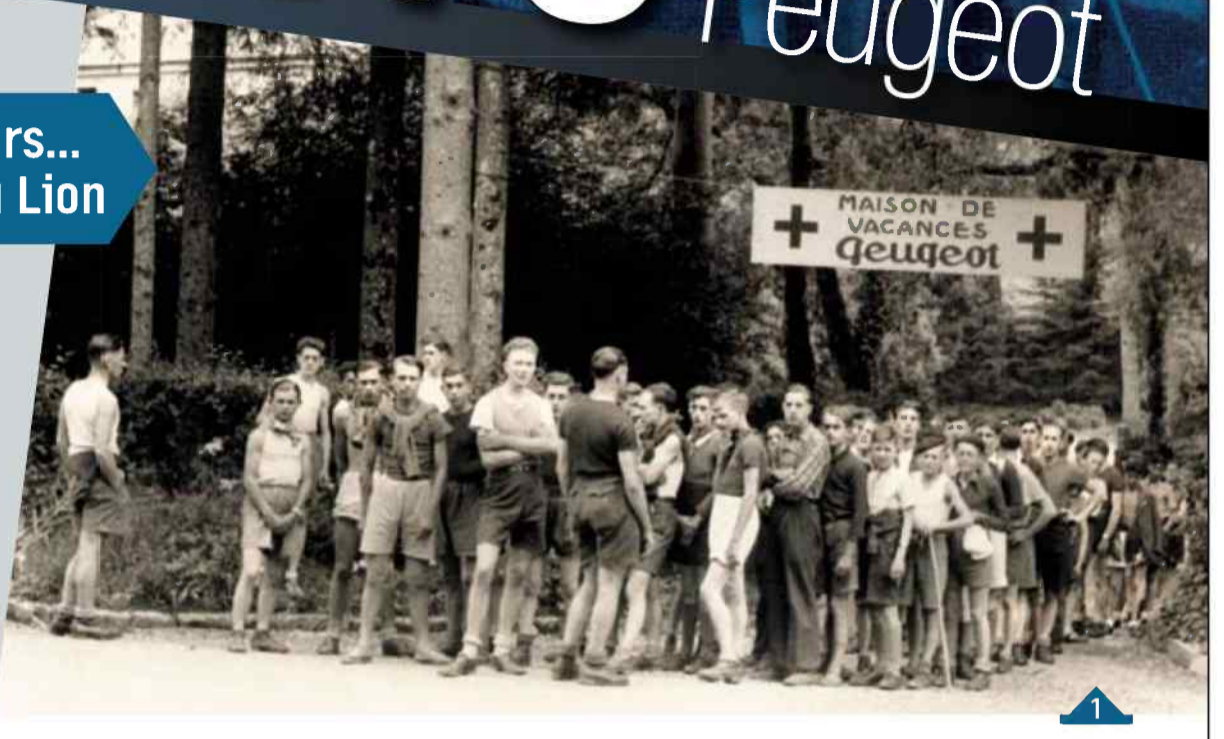
Côté culture, une visite hebdomadaire à la bibliothèque de la Cité, le long de la toute nouvelle rocade de Sochaux permet aux gamins de dévorer la production d'Enid Blyton ou les aventures de Sylvain et Sylvette. Quelques années plus tard, c'est par la discothèque voisine que les Beatles et toute la pop-music feront leur entrée dans la maison. Combien de mercredis passés à copier des 33 Tours sur cassettes ?

Et les vacances ! Tout petit dans le Jura, au château de Chamblay. Plus tard, dès les premiers beaux jours, le catalogue du CE circule dans la cour du lycée. Il faut être dans les premiers inscrits pour partir avec ses copains, faire de l'escalade à Embrun ou de la voile à Belle-Île. Des activités et des lieux inaccessibles à la plupart sans l'aide accordée aux familles des salariés.

D'époque en époque depuis un siècle, cette « vie Peugeot » fait partie du folklore local. Les Ravis disparus en 1983 héritaient du ravitaillement mis en œuvre pour faire face aux pénuries de la guerre de 14, et si bibliothèque, discothèque et colonies de vacances étaient administrées par le Comité d'Etablissement créé par la loi en 1945, ses actions avaient été initiées dix ans plus tôt par le département social.

Patronat paternaliste d'un côté, propagandisme syndical de l'autre : finalement tout le monde y a gagné, ne serait-ce que des souvenirs.

Pascal LAINÉ





4

la Phrase

« Grâce au patron ou aux syndicats, on se loge, on mange, on s'habille, on se cultive, on part en vacances ! »

1. Les premières colonies de vacances.

2. L'école ménagère, Peugeot aide aussi à la formation des épouses.

3. L'harmonie Peugeot a appris la musique à des générations.

4. Naissance de la ZUP, avec l'école maternelle Ravel.

5. 1937. Peugeot crée la première équipe de football professionnel et lance la Coupe Peugeot, qui deviendra, le Championnat de France de football.

5.

6. 1966. Le « SuperRavi » installe la grande distribution dans le pays de Montbéliard.

6.

7. Un Ravi de proximité.

7.



5



7



6

A vélo au pays des autos

Dans le berceau de l'automobile, le vélo à toute sa place. Depuis plus longtemps que l'on peut l'imaginer. D'abord parce que non loin de Sochaux, à Mandeure, on a produit durant des décennies des vélos. Eh oui ! Les vélos Peugeot se sont notamment distingués au Tour de France. En 1977, Bernard Thévenet remportera même la Grande Boucle sur un modèle du Lion.

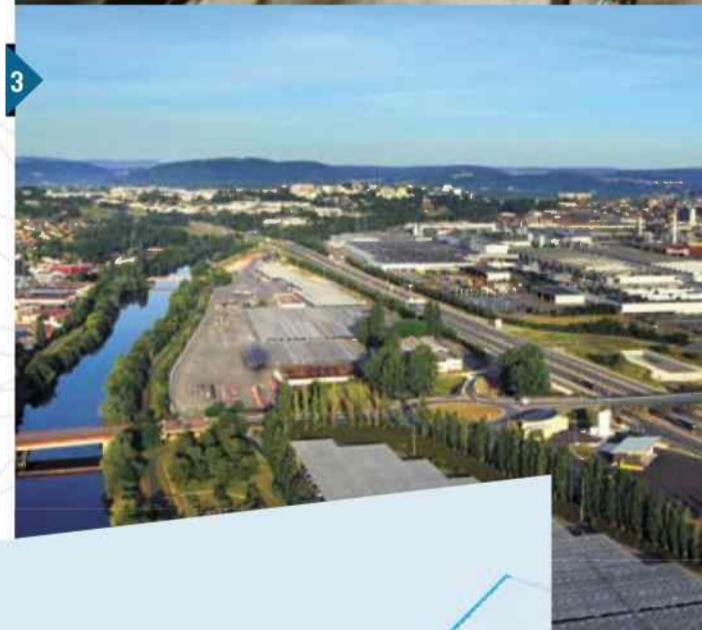
Premier site PSA à se voir accorder les normes environnementales, Sochaux, qui traque les moindres gaspillages, ouvre une fois par an ses portes exclusivement aux deux-roues non motorisés. Cette journée à vélo au pays des autos aura lieu ce dimanche 16 septembre et marquera le début des grandes festivités du centenaire du site.

Les deux précédentes « invasions » de vélos ont d'ailleurs rencontré un franc succès. Elles ont permis à chaque salarié du site d'aller montrer aux membres de leur famille mais aussi à leurs amis, l'endroit où ils travaillent.

Pour beaucoup de salariés, c'est aussi l'occasion de visiter des secteurs qui leur sont bien souvent inconnus. Entre l'emboutissage, le ferrage, l'usine de mécanique où l'on réalise les amortisseurs, mais aussi la peinture, sans oublier bien sûr, le secteur du montage, la visite s'annonce passionnante et longue de près de deux heures. Voilà pourquoi dans chaque secteur traversé, le personnel se proposera de faire découvrir lui-même son environnement.

La formule séduit de plus en plus de monde. A la dernière édition, le nombre de visiteurs qui n'ont ni amis ni proches travaillant dans l'usine était considérable. L'entreprise emblématique de Franche-Comté qui célèbre son centenaire interpelle et captive les curieux qui peuvent, l'espace d'une journée, la visiter d'une manière originale, à vélo.

Alexandre POPLAVSKY



Programme

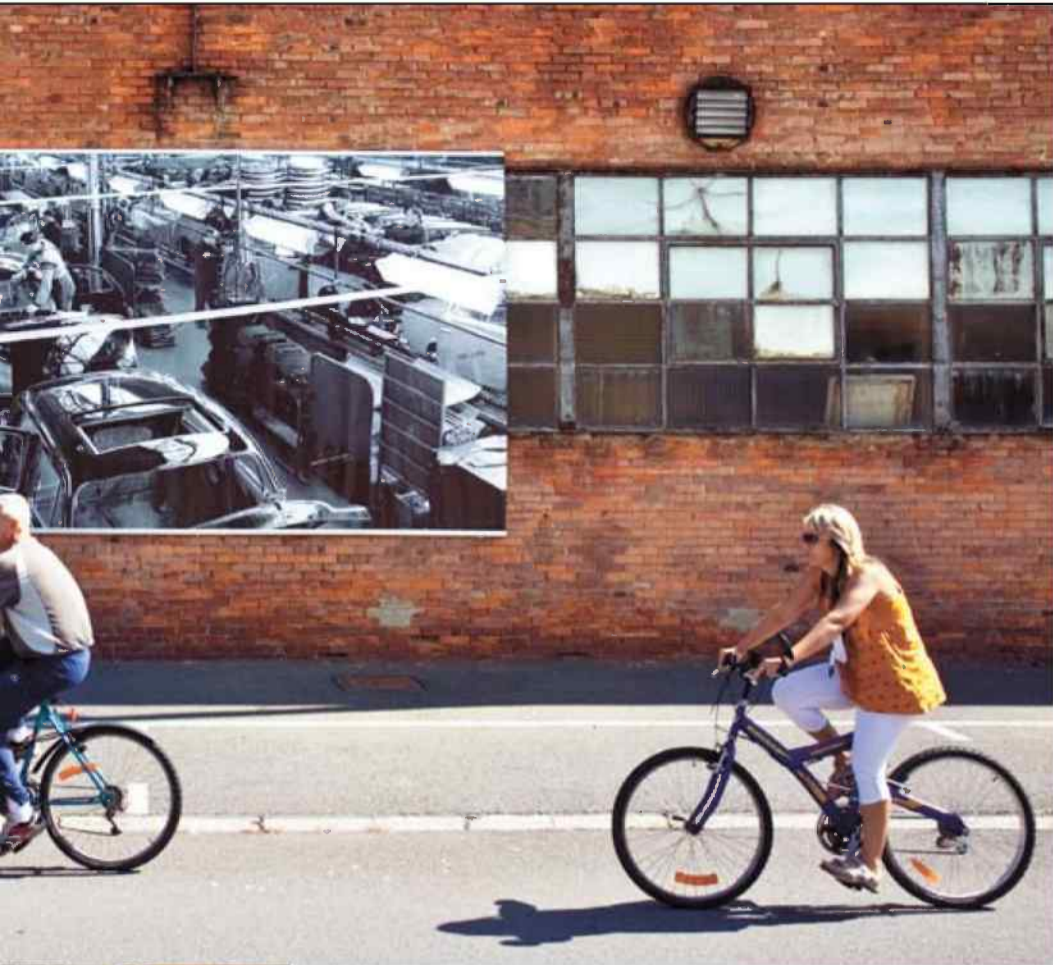
M14, l'Expo du Siècle 6.000 m² pour découvrir l'histoire du site PSA de Sochaux

Ouvert 7 jours/7 du 15 septembre au 15 octobre - Entrée gratuite.
En semaine de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h. Le week-end de 10 h à 18 h.
Autoroute A36, sortie Montbéliard Centre.

A vélo au Pays de l'Auto

Le dimanche 16 septembre, de 10 h à 17 h.
Ouvert à tous, une seule obligation, venir avec son vélo.

Les enfants sont bienvenus s'ils savent faire du vélo sans stabilisateurs, sinon dans un siège sur le vélo de leurs parents.



la Phrase

Les curieux peuvent, l'espace d'une journée, visiter l'usine d'une manière originale, à vélo.



1. Pour cette journée, tout Sochaux sera couvert de photos et une formidable exposition du centenaire sera à visiter.

2. L'intérêt de la balade est de pouvoir entrer à l'intérieur des différents ateliers du centre de production.

3. Dans le dédale sochalien, des endroits magiques à immortaliser.

4. Attention, il risque d'y avoir affluence.

5. Découvrir Sochaux à vélo et en famille, un événement devenu incontournable depuis quelques années.

6. La culture du vélo est une tradition au sein du personnel. Autrefois, la plupart des salariés venaient travailler en deux-roues.

7. Lors de la précédente édition, des milliers de curieux étaient venus découvrir le site et l'environnement de travail d'un membre de sa famille, d'un proche ou d'un ami.

8. Ce sont les salariés eux-mêmes qui seront le guide des visiteurs.

VELO

Partager la Valeur du travail

La culture du savoir-faire

A la fin des années 1990, Sochaux inventa la Mécafête : la fête du savoir-faire des salariés. En moins d'une poignée d'éditions, ce qui devait être qu'une petite manifestation du personnel devint un événement d'ampleur national qui dépassa les organisateurs. En l'espace d'un week-end, des dizaines de milliers de personnes affluaient du nord Franche-Comté et des régions du grand Est pour découvrir tous les métiers des salariés. Du simple ouvrier au directeur d'usine, tout le monde présentait avec une immense fierté son travail, son emploi, son usine.

Cette culture du savoir-faire fait partie de l'ADN de l'entreprise. Elle remonte sans doute à ce que fut l'école d'apprentissage. Alain Seften, figure emblématique du syndicalisme, estime avoir eu de la chance de passer par les bancs de l'école au début des années 60. « On n'y rentrait pas comme ça. Il y avait un terrible examen d'entrée ». Mais celui qui était pris avait la quasi-certitude d'avoir un emploi à la clé dans la grande maison et une évolution de carrière assurée.

Il faut se remettre dans le contexte de l'époque. Le site de Sochaux, jusqu'à l'ouverture du centre de Mulhouse, il y a tout juste cinquante ans, était le seul à produire des voitures du Lion. Sochaux compta, à l'aube des années 80, jusqu'à 40.000 salariés. Travailler dans l'usine était presque naturel. Une chance même pour beaucoup car comme s'en souvient Anny Laforge, dont les arrière-grands-parents, comme les grands-parents, parents et enfants ont ou travaillent encore dans le site ; « on gagnait beaucoup plus à Sochaux que partout ailleurs dans le Pays de Montbéliard ».

Chaque profession avait ses histoires, ses anecdotes. Les fondeurs étaient une catégorie à part. Hors normes. Dans leur univers fait de crépitements et de projections de pépites d'acier incandescentes, ils formaient une usine dans l'usine. Les conditions de travail y étaient dures, pénibles, insoutenables à mesure que l'on s'approchait du fameux cubilot, le chaudron d'acier en ébullition. Mais leur solidarité, leur sens du travail bien fait, en équipe, forgea une mentalité, un état d'esprit. Aujourd'hui encore persiste cette exigence. Quand un site PSA s'ouvre quelque part sur la planète, il y a forcément un Sochalien pour former le personnel local et pour transmettre ce savoir-faire, cet ADN, ce gène que de génération en génération, les salariés du Doubs ont su se transmettre en héritage.

Alexandre POPLAVSKY



1



2



3



4



5



6



9

la Phrase

« Quand un site PSA s'ouvre quelque part sur la planète, il y a forcément un Sochalien pour former le personnel local. »



7

1. L'école d'apprentissage a quitté l'usine après la Libération.

1953 atelier modelage machine à bois de l'école d'apprentissage. Huit spécialités techniques étaient proposées à la fin des années 40. L'effectif total dépassait les 200 élèves.

2.

3. L'exigence de qualité demeure aujourd'hui une obsession au sein du personnel de Sochaux.

4.

Les futurs cadres avaient aussi leur école.

L'école d'apprentissage Peugeot a fonctionné de 1930 à 1970. La formation durait trois ans. D'abord dans des locaux situés à l'intérieur de l'usine jusqu'en 1952 puis à l'extérieur.

5.

6. Des formations personnalisées pour les garnisseurs à l'école d'apprentissage.

L'harmonie de l'école d'apprentissage. Des loisirs sont proposés pour souder les élèves et encourager l'esprit de corps.

7.

8. Le taux de réussite de l'école d'apprentissage était toujours excellent. Sur ses 40 ans d'existence, la moyenne aura été de 92 %.

8.

9. La Mécafête, la fête du savoir Peugeot attirait des dizaines de milliers de curieux à chaque édition.

9.



8

A l'origine, c'est-à-dire vers 1912, les bureaux centraux représentaient un petit bâtiment (comprenant même, au premier étage, le logement du directeur), sur lequel se sont greffés petit à petit, d'autres éléments pour en arriver aujourd'hui à la longue file de bureaux que vous connaissez tous.

près de la portière centrale ont été complètement rasés. D'autre part, une bombe est tombée sur le bâtiment de la C. A. D. où elle a fait une énorme brèche. Les Allemands ont refusé l'autorisation de réparer ladite brèche. Ils ont permis seulement un bâtiment en briques et en planches.

Dès 1943 pourtant, on a commencé à construire



Deux bureaux après l'occupation

Résister

Guerres, crises, grèves : la résistance

Né deux ans avant la Première Guerre mondiale, le site de Sochaux a très vite appris à résister. Pendant le conflit suivant, la famille Peugeot a refusé de travailler pour l'occupant. Dès 1939, les machines les plus modernes sont évacuées et dissimulées dans la région de Bordeaux. L'usine va travailler pour l'armée allemande, mais sous la direction d'un commissaire à la production du Reich, l'ingénieur Von Guillaume, puis de Ferdinand Porsche, qui veut y fabriquer des pièces aéronautiques. Les sabotages sont nombreux, l'assistance aux maquis aussi. Pourtant, les Alliés doivent réduire la capacité de production du site. Dans la nuit du 15 au 16 juillet 1943, 137 bombardiers britanniques larguent près de 1.000 bombes. La carrosserie et de la fonderie sont endommagées mais la forge et l'emboutissage ne sont pas atteints. En revanche, les quartiers ouvriers de la ville ont été touchés de plein fouet : on compte 120 morts, 250 blessés et plus de 1.200 sinistrés.

La capacité de résistance de Sochaux se manifeste aussi en temps de paix. En 1973 et 1974, il faudra s'adapter au premier choc pétrolier. Au début des années 1980, frappée par le deuxième choc pétrolier, la marque est en perdition et les réductions d'effectifs commencent.

Résistance collective face aux crises, résistance de classe aussi. En 1920, puis en 1936, les grèves ont été dures à Sochaux. En 1968, il faut attendre juin pour que les « événements » arrivent jusqu'à Sochaux. La répression y fera deux morts. Et plus récemment en 1989, les neuf semaines de conflit qui accompagnent le lancement de la 605 laisseront des cicatrices.

Pascal LAINÉ



1

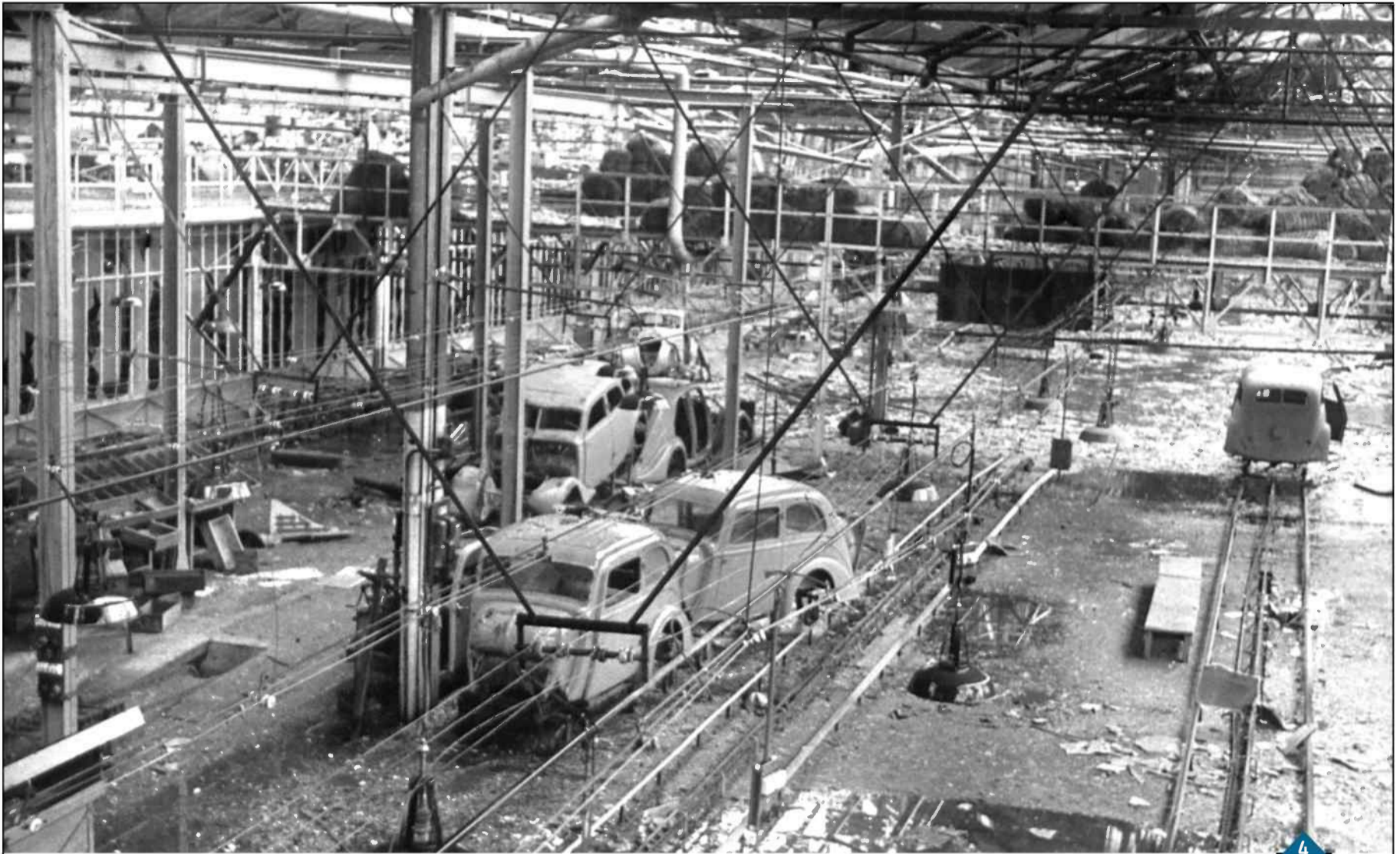


2



3





4

INONDATIONS

MOBILISATION GÉNÉRALE A SOCHAUX

Au lendemain de la crue matutide du 15 février, la mobilisation générale du personnel de Sochaux a permis une remise en état des équipements dans les meilleurs délais. A partir du 22 février, le flux de production reprit progressivement son cours.



Les allées de Sochaux après la crue du 15 février.



Près de la gare de Sochaux après la crue.

Le 15 février, la crue matutide du 15 février, la mobilisation générale du personnel de Sochaux a permis une remise en état des équipements dans les meilleurs délais. A partir du 22 février, le flux de production reprit progressivement son cours.

Le 15 février, la crue matutide du 15 février, la mobilisation générale du personnel de Sochaux a permis une remise en état des équipements dans les meilleurs délais. A partir du 22 février, le flux de production reprit progressivement son cours.



5



Après la nuit de mobilisation.

la **Phrase**

« On se demande comment il sera possible de vendre sur le marché extérieur et de résister à la concurrence allemande. »

Trait d'union, décembre 1936, à propos de la semaine de 40 heures

1. L'usine de fonderie, ravagée en 1944.
 2. 1968. Un certain Torrecillas a décoré les clôtures de l'usine.
 3. 11 juin 1968, les CRS évacuent les barricades. Il y aura deux morts.
 4. Le site de Sochaux a payé un lourd tribut à la guerre. A la Libération, tout est à reconstruire.
 5. Aux éléments, il a parfois fallu résister.
 6. Mars 1990. La grande crue de l'Allan envahit le site.
- Tout au long de la Deuxième Guerre mondiale, des sabotages visaient à empêcher l'usine de travailler pour l'occupant.

résister



Innover

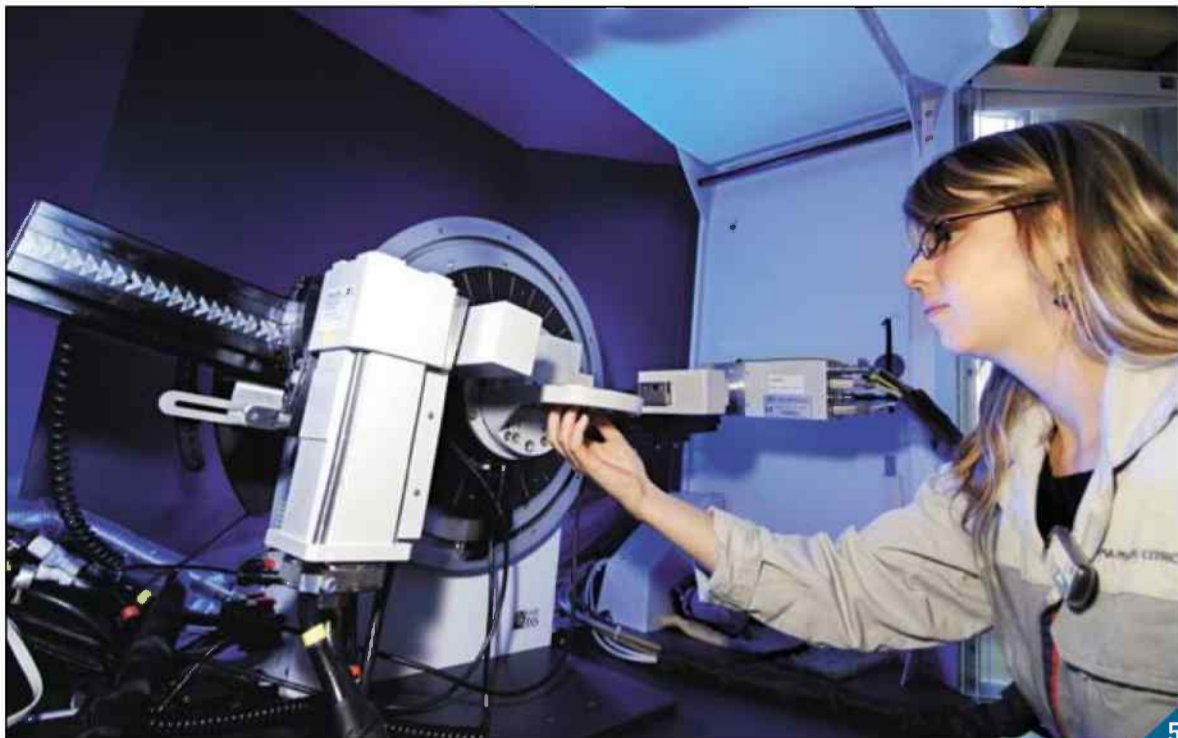
Au cœur du développement

Sochaux, ce n'est pas qu'une usine de production, avec ses lignes d'assemblages, sa noria de moniteurs et d'opérateurs et ses plus de 20 millions de voitures produites en un siècle. A côté de cette unité terminale, l'usine abrite des équipes de développement chargées d'imaginer les voitures de demain. C'est ainsi en terres doubiennes qu'ont été développées les 308, 3008 et 5008 Peugeot, tout comme la DS 5, la première Citroën produite d'ailleurs en Franche-comté.

Il a aussi cette particularité de compter un centre technique, baptisé Belchamp, situé à une poignée de kilomètres du site principal, le long de l'autoroute. Son personnel et ses infrastructures sont en effet rattachés à Sochaux, tout comme la plate-forme informatique qui se trouve à Bessoncourt, dans le Territoire de Belfort. Ce centre technique est très peu connu du grand public. Plus grand pourtant que Sochaux [256 hectares] puisqu'il s'étend sur 430 hectares dont 77 % de forêts, il regroupe 1.400 moyens d'essai, 15.000 moyens de mesures et des laboratoires qui permettent de valider toutes les étapes du développement d'un véhicule. Fondé en 1959, il compte 17 pistes de roulage qui s'étendent sur 32 km de routes. Elles se répartissent en deux grandes catégories : les pistes généralistes sur lesquelles sont réalisés des tests d'endurance, de conduite et de fiabilité ; et des pistes spécialisées qui permettent de mettre l'ensemble du comportement du véhicule à l'épreuve de toutes les situations de vie. Parmi les pistes spécialisées, il y a ainsi une aire plane de 300 m de diamètre pour observer la réaction de la voiture dans des conditions particulières comme les accélérations et le freinage en courbe. Du côté des généralistes, c'est, outre les circuits urbains, l'anneau de vitesse qui est le plus connu. D'une longueur de 3,4 km, cet équipement qui a été inauguré au début des années 60 est l'un des rares circuits en France où l'on peut rouler jusqu'à 260 km/h. A Belchamp on contrôle aussi bien la fatigue des roues, l'antipollution d'un moteur ou son bruit dans des chambres dites anéchoïques (une chambre sourde où toutes les parois absorbent le bruit) ou semi-anéchoïques, les montées et descentes des sièges, jusqu'à un dôme qui mesure l'efficacité des dispositifs de télécommandes à distance permettant l'ouverture et la fermeture des serrures de portes des véhicules. C'est enfin le site où sont effectués tous les tests de sécurité passive et active sur l'ensemble des véhicules du groupe PSA Peugeot Citroën. Il est le seul centre à disposer d'une catapulte longue de 240 m, permettant de réaliser différents types de chocs contre des obstacles ou entre véhicules. Chaque essai est filmé à l'aide de caméras numériques de haute définition capables de prendre 3.000 images par seconde.

Alexandre POPLAVSKY





5



6



7

la Phrase

Le site de Sochaux est bien plus qu'une unité de production. Il abrite des équipes de développement et surtout un centre technique où sont testés les véhicules du groupe dans toutes les conditions.



8

1. Vue aérienne des pistes de Belchamp. 17 pistes de roulage sont utilisables.

2. La construction de l'anneau de vitesse remonte aux années 60.

3. Aujourd'hui l'anneau de vitesse est une des rares pistes privées en Europe où les véhicules peuvent être testés jusqu'à 260 km/h.

4. Il dispose aussi de 1.400 moyens d'essais. Ici le dôme qui permet d'isoler la voiture des toutes les ondes extérieures.

5. Le centre technique abrite 15.000 moyens de mesures et des laboratoires qui permettent de valider toutes les étapes du développement d'un véhicule.

6. La construction de toutes les étapes de fabrication se fait à présent numériquement.

7. Les voitures munies de capteurs sont testées dans toutes les conditions.

8. Il n'est pas rare de croiser des ingénieurs étrangers et notamment Chinois qui viennent s'imprégner du savoir-faire Sochaux.

innovover

Un lieu emblématique

Le prisme sochalien

Du haut de son siècle, le site de Sochaux est sans doute l'un des centres industriels les plus emblématiques de France et même d'Europe. Dans le Nord Franche-Comté, il est un dicton qui dit : « *Quand Peugeot tousse, c'est tout le Pays de Montbéliard qui s'enrhume* ». On pourrait ajouter « *et tous les médias qui rappliquent* ». Pour le vérifier, il suffit de remonter le temps de quelques années. En 2008, alors que les grands constructeurs nord-américains, victimes collatérales de la crise des subprimes, ferment usine après usine, les grands médias internationaux se pressent devant les portières du berceau de l'aventure Peugeot, dans l'espoir d'observer la contagion de la crise en Europe dans le prisme sochalien. Le New York Times lui-même dépêchera son reporter. Et pourtant il n'y a pas grand-chose à écrire, si ce n'est des millions d'heures chômées et une vente de patates organisée par le comité d'entreprise qui a fait la « *une* » des grandes chaînes nationales. Une affaire montée en épingle car cette vente a lieu plusieurs fois par an. Qu'importe, elle devait illustrer la crise en Europe.

Ce statut de site emblématique, Sochaux le doit d'abord à son histoire. Ici, dans le Pays de Montbéliard, bien avant 1912 et la pose de la première pierre du centre, a vu le jour l'une des plus belles épopées industrielles. Deux siècles de formidables aventures que les curieux peuvent d'ailleurs contempler en visitant le musée Peugeot, à Sochaux, qui soufflera l'année prochaine ses 25 bougies. Il n'y a du reste pas un mois qui s'écoule sans que des courriers du monde entier ne parviennent à la direction, avec parfois des demandes totalement incongrues comme ce pope ukrainien qui promettait de prier pour le site sochalien si celui-ci lui faisait don d'une voiture pour visiter ses paroissiens. Si si !

Sochaux, c'est également le plus grand site industriel de France. Alors certes, il n'emploie plus 39.000 personnes comme à la fin des années 70. Mais aux 12.000 salariés actuels, aux quelques prestataires extérieurs qui ont survécu aux plans de départs, il faut aussi compter un bon millier d'intérimaires et de CDD. Au total, il y avait en moyenne entre 15.000 et 16.000 salariés à Sochaux. PSA s'appuie encore sur 20.000 salariés en Franche-Comté, le double si l'on compte les sous-traitants et équipementiers, et 40.000 emplois dans le seul grand Est de la France.

Si les annonces de juillet dernier de la direction du groupe vont naturellement avoir un impact sur l'emploi, Sochaux conservera son statut de site emblématique. Et les journalistes de la planète continueront pendant encore des décennies à venir observer les aléas de la construction automobile dans la petite lucarne sochaliennne.

Alexandre POPLAVSKY



emblèmes

la Phrase

A chaque crise, les hommes politiques et les médias viennent observer l'impact sur le monde automobile dans le berceau de l'aventure Peugeot.



6

Passionné d'automobile et pilote à ses heures, François Fillon, alors Premier ministre, était venu découvrir et essayer les modèles sochaliens.

1.

Les caméras s'installent souvent à Sochaux pour observer les aléas de la construction automobile.

2.

Dernier moment fort à Sochaux, la levée de confidentialité de la première Citroën de Sochaux, en avril 2011.

3.

La visite de François Hollande, alors candidat à la Présidentielle, avait été suivie par tous les grands médias.

4.

Sochaux a une place à part dans le groupe PSA. Il reste le berceau d'une formidable aventure industrielle qui a déjà 200 ans d'histoire.

5.

La 50 millionième Peugeot a été produite à Sochaux, sous les yeux de Pierre Moscovici, le ministre de l'Economie, alors président de l'agglomération.

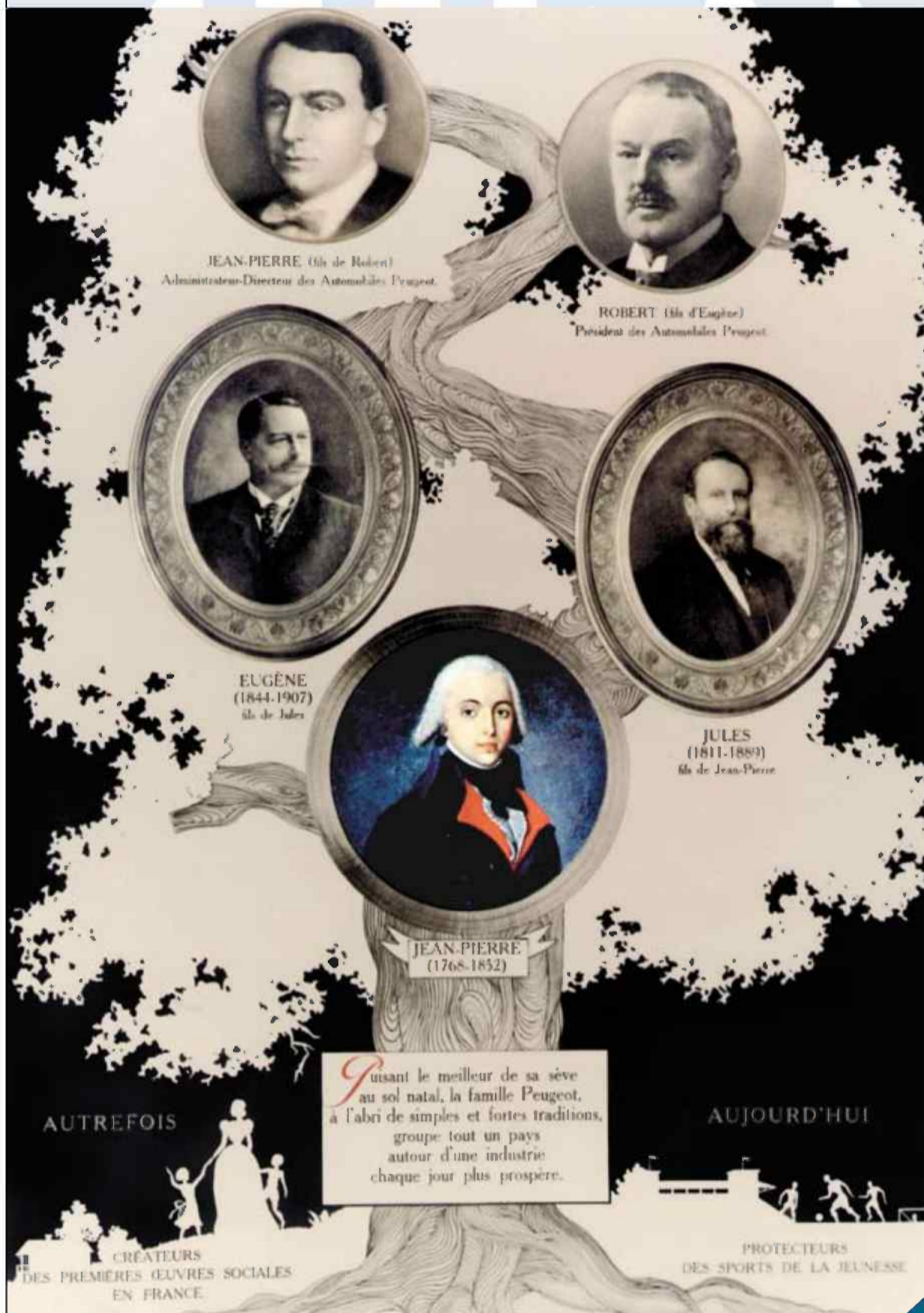
6.

Sébastien Loeb est venu à la rencontre des fans de course automobile du site.

7.

Sochaux a été le dernier site monomarque du groupe. Une Citroën à Peugeot était inconcevable il y a encore quelques années.

8.



5



7



8

Le musée éphémère : 100 ans de témoignages

La mémoire est vive. Le service de la communication, dirigé par Jean-Charles Lefebvre, a reçu de nombreux témoignages et objets souvenirs suite à son appel à témoins. Certains remontent à 1914, comme la carte de salariée d'Anna Brelot, née en 1886. La Première Guerre mondiale commence à peine, les hommes sont partis au combat, les femmes s'apprennent à fabriquer des obus pour les quatre ans à venir. L'épopée commence à peine à Sochaux.

Ainsi, depuis le mois de juillet, une collection hétéroclite, insolite ou émouvante, vient gonfler les archives du temps qui passe. Ici, une sacoche qui transportait l'argent liquide de la paie, avec son bracelet menotte. Là, des couverts et assiettes qui appartenaient au cercle hôtel Peugeot, où étaient logés les concessionnaires et les cadres de passage, de 1930 à 2000, à l'intérieur même du site. Ou encore un timbre Ravi, unique représentant, pour le moment, de ceux que les enfants collaient pour que leurs parents puissent s'offrir un fer à repasser, par exemple. « *Nous en cherchons encore* », explique Jean-Charles Lefebvre. « *Je suis sûr que d'ici au 15 septembre, nous en recevrons d'autres.* »

Ces trésors, véritables reflets de leur temps et emblèmes du « paternalisme » maison, seront présentés au public du 15 septembre au 15 octobre, dans le bâtiment M14 reconverti à la mémoire des salariés passés et présents. Tout sera sous vitrine, sur des sortes de tables de billard peintes en gris. Le pavé de 1968, sur lequel est sculpté, dans le métal, le revolver des CRS, y figurera en bonne place. Ainsi, la « pinaille » d'un ouvrier ne laissera personne indifférent. Comme la photo de 1912 de la sortie des ouvriers de l'usine, unique exemplaire, inconnue des archives d'Hérimoncourt. A cette époque, Peugeot fabriquait des camions.

Paul-Henri PIOTROWSKI



1. Le drapeau des donateurs de sang. Dessus repose une vieille casquette de gardien, marqué du fameux « P » de Peugeot.

2. Des couverts et assiettes du service hôtel Peugeot où étaient logés les concessionnaires et les cadres de passage.

3. La carte de salariée d'Anne Brelot. Elle est datée de 1914.

4. Trois ouvriers du service « emboutissage » photographiés à la fin des années quarante-début des années cinquante.



musée COURBET



LE CHÊNE DE FLAGEY

AVEC NOUS, DEVENEZ ACQUÉREUR
D'UNE ŒUVRE MAJEURE DE GUSTAVE COURBET
ET BÉNÉFICIEZ D'UNE DÉDUCTION FISCALE À HAUTEUR DE 66 %

Adressez vos dons et vos coordonnées à :

Madame le Régisseur du musée Courbet, Hôtel du Département, "Souscription Chêne de Flagey",
7 avenue de la Gare d'Eau - 25031 Besançon cedex
ou sur www.musee-courbet.fr (Bon de souscription et paiement en ligne)

www.doubs.fr

Le Doubs
CONSEIL GÉNÉRAL

Contact : 03 81 86 22 88

AUTO

SPORT 200CH

HYbrid4

ZEV 100% ÉLECTRIQUE

4 ROUES MOTRICES

CONDUISEZ EN 4 DIMENSIONS
ET PROFITEZ DU BONUS ÉCOLOGIQUE JUSQU'À 4 000 €.



★ BIETC EURO RSCG - Automobiles PEUGEOT 552 144 303 RCS Paris.

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte (en l/100 km) : 3,8. Émissions de CO₂ (en g/km) : 99.

NOUVEAU: jusqu'à 4 000€* de bonus écologique – Véhicules fabriqués en France.

Vivez une nouvelle expérience de conduite grâce à la technologie HYbrid4 qui vous offre 4 modes de conduite. L'alliance d'un moteur Diesel HDi et d'un moteur électrique permet de réduire votre consommation de carburant** et vous garantit de faibles émissions de CO₂.

* Le montant du bonus pour les véhicules hybrides est désormais équivalent à 10 % du prix d'acquisition du véhicule (hors frais annexes et accessoires) avec un plafond de 4 000 €.

** Jusqu'à -42% vs le moteur 2,0L HDi 163ch FAP BVA6.

308 HYbrid4

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



LA FRANCHE-COMTÉ, TERRE D'EXCELLENCE POUR LES MOBILITÉS DE DEMAIN

La Franche-Comté tient l'un des premiers rôles dans l'aventure automobile. Pour anticiper les exigences des marchés de demain, les acteurs du territoire accentuent leurs recherches sur le véhicule urbain et travaillent sur les nouvelles solutions de mobilité, en veillant à maîtriser leur impact environnemental.

La Région se mobilise pour soutenir la filière automobile :

- Soutien à l'innovation et au Pôle de compétitivité « Véhicule du futur »
- Accompagnement des PME : diversification et investissement
- Soutien à l'emploi et à la formation professionnelle

en savoir + : www.franche-comte.fr