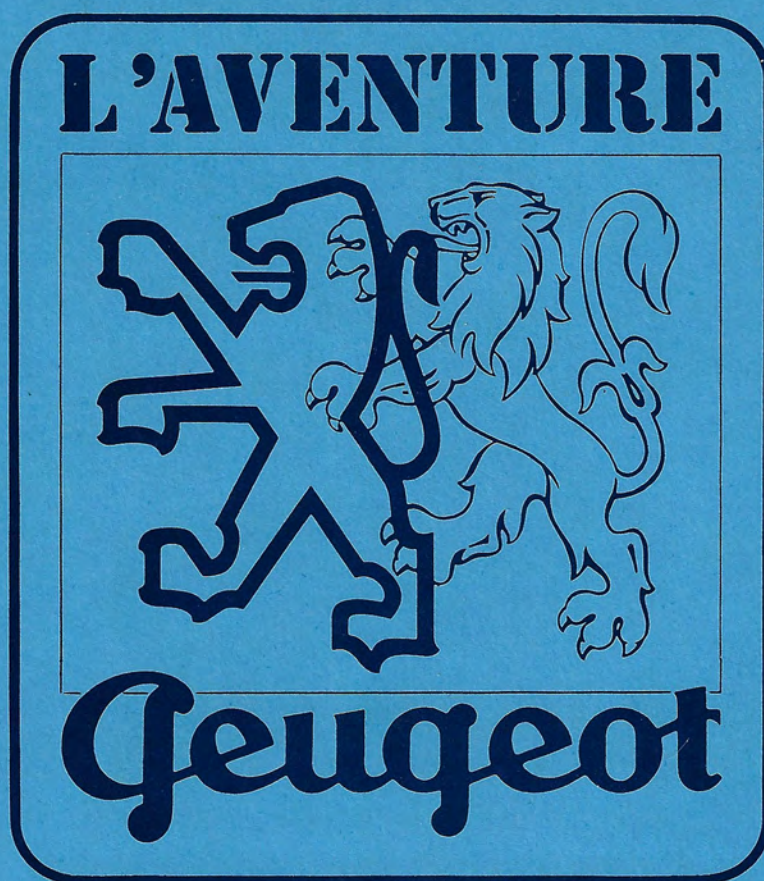




HISTOIRE TECHNIQUE DU GROUPE

Jacques GRAVICHE

SECRETAIRE DE LA COMMISSION

Les Amis des Peugeot 01



La Commission "Histoire technique du Groupe" a inscrit à son programme la rédaction d'un fascicule pour l'inauguration du Centre Historique Peugeot le 11 Octobre 1983.

Le but de ce fascicule est nettement distinct de celui des trois catalogues qui, sous le titre "la Production Peugeot", décrivent les véhicules fabriqués de 1889 à 1928, de 1928 à 1948 et de 1948 à 1968, mais il a adopté leur découpage pour les Automobiles Peugeot.

Ce fascicule a été conçu et réalisé comme un aide-mémoire et un schéma directeur

- un aide-mémoire décrivant les principaux moments de l'histoire des produits et des usines Peugeot, sous la réserve que le délai imparti à la Commission ne lui a permis que d'ébaucher l'histoire technique des Cycles et d'Aciers et Outillages Peugeot.

- un schéma directeur pour orienter les recherches et pour provoquer les réactions de ceux qui savent ou qui possèdent des documents sur telle ou telle question.

Ce fascicule devrait pouvoir être suivi de la rédaction de nombreuses monographies, pour être transformé peu à peu en une véritable Histoire Technique du Groupe Peugeot.

I - LE PAYS DE MONTBELIARD

Le premier fait marquant de l'histoire du Pays de Montbéliard remonte à 1283. Renaud de Châlon, comte de Montbéliard, octroie alors un acte d'affranchissement à la ville, si bien que neuf bourgeois élus au suffrage universel vont la gouverner. Par cet acte les Montbéliardais prennent en charge leur avenir et ils acquièrent la fierté d'hommes libres et de citoyens. Ils tiennent beaucoup à cette charte qui fut confirmée jusqu'en 1793.

Mais l'histoire du Pays aurait pu n'être ensuite que celle d'une partie de la Franche-Comté sans l'événement que constitue son rattachement au Duché de Wurtemberg en 1397. En cette année là, à la mort de son fils, le comte de Montbéliard constitue sa petite fille, Henriette, comtesse de Montbéliard à l'âge de 10 ans, et il la fiance à Eberhardt IV, héritier présomptif du duché de Wurtemberg. Le Pays de Montbéliard trouve là son originalité de terre comtoise rattachée pour des siècles à l'empire d'Allemagne.

Le point historique le plus important résulta ensuite de l'autorisation de prêcher donnée à Farel et de la suppression du culte catholique en 1538. Les protestants doivent en effet connaître la Bible, qui est alors "le livre défendu" des catholiques : l'évolution religieuse conduit tout naturellement l'autorité ecclésiastique à rendre l'instruction obligatoire, pour les garçons et pour les filles, dès 1559, trois siècles avant Jules Ferry.

Le Pays connaît ensuite les problèmes d'un petit territoire limitrophe entre la France et l'Allemagne. Sous Henri IV il fut disjoint juridiquement de la Franche-Comté, ce qui lui évita l'occupation espagnole et contribua à

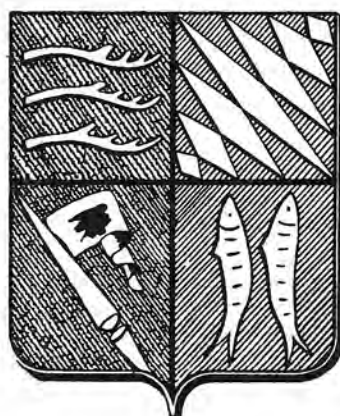
son retour à la France après l'occupation par Louis XIV. Mais Louis XV fit casser ce jugement en 1697, si bien que les princes de Montbéliard avaient alors pour suzerain le roi de France ou l'empereur d'Allemagne selon la partie de leur domaine concernée. Ce fut une grande époque pour Montbéliard, dont les princes furent alliés aux plus grandes cours européennes. Le mariage le plus célèbre fut en 1776 celui de Sophie-Dorothée, sous le nom de Maria Féodorovna, avec celui qui devint le tsar Paul 1er : de leur union naquit le futur empereur de Russie, Alexandre 1er, l'adversaire orageux de Napoléon 1er.

Lors de la Révolution française, le gouverneur wurtembourgeois de Montbéliard se réfugia à Bâle en 1792. Le conventionnel Bernard de Saintes put annexer le Pays à la France en 1793, en prononçant la fameuse phrase : "je vous apporte la liberté", à laquelle la réponse historique des Montbéliardais fut qu'ils l'avaient déjà depuis longtemps. Mais l'annexion ne fut officialisée que par un traité de 1796 avec le Duc de Wurtemberg. Montbéliard fut alors rattaché au département du Mont-Terrible (chef-lieu Porrentruy) : cela aurait certainement valu aux Montbéliardais d'être suisses après 1814 si le souvenir de sa mère n'avait pas conduit Alexandre 1er à leur accorder alors de rester français, ainsi qu'ils le souhaitaient.

L'histoire de Montbéliard n'est plus alors qu'une page de l'histoire de France. Mais le Pays a reçu de son passé une personnalité particulière, dont certains éléments le démarquent de la Franche-Comté : c'est une terre de suzeraineté allemande, dont la langue fut toujours le français, c'est un pays luthérien au milieu de régions catholiques, son esprit est sérieux et même austère tout près des villages de Pergaud et de Marcel Aymé...



ARMOIRIES DE LA VILLE DE MONTBELIARD
DE 1431 A NOS JOURS
CROIX BLANCHE SUR FOND ROUGE AVEC ETOILE BLEUE
DEVISE : "EN DIEU MON APPUY"



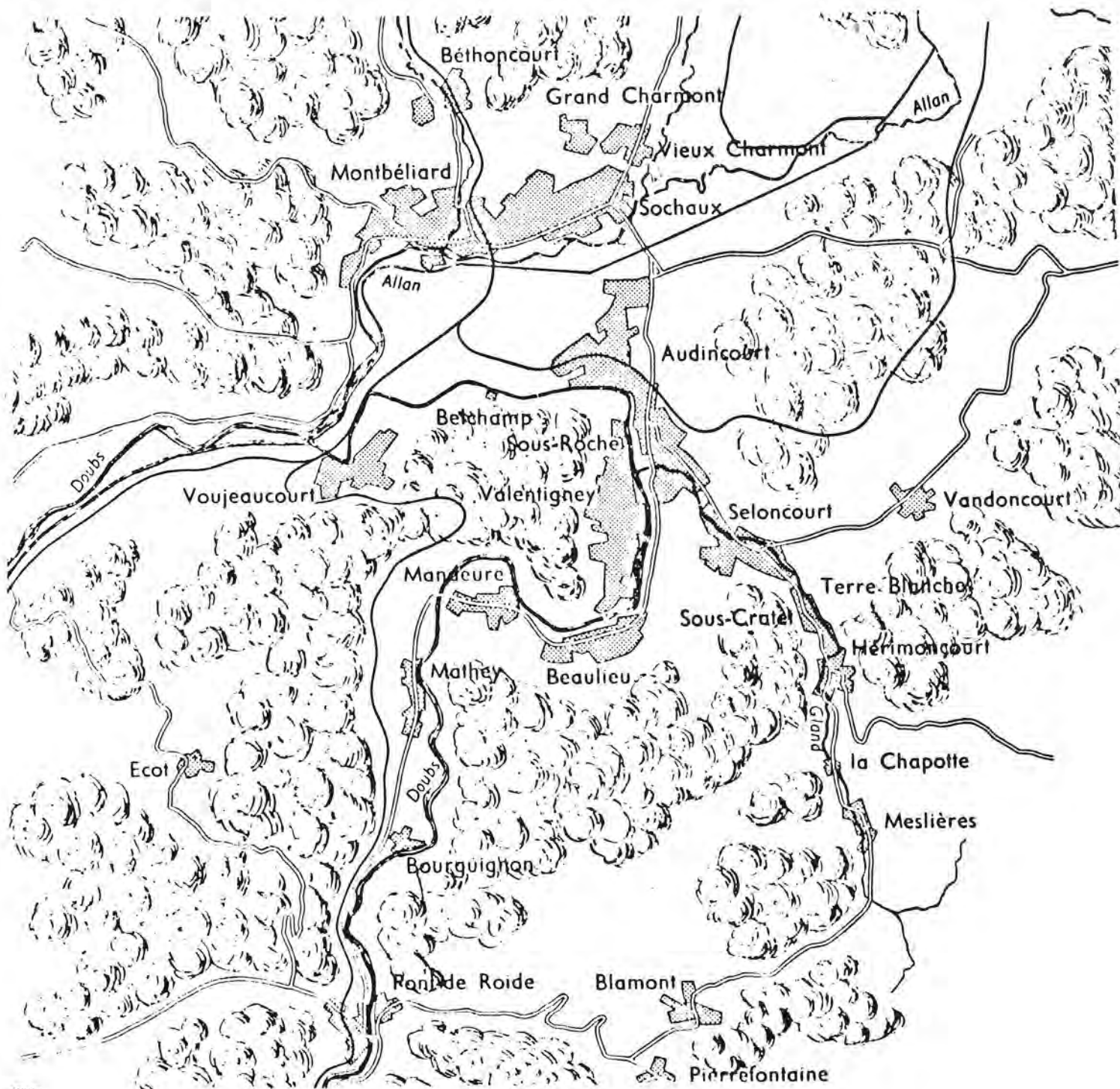
TROIS RAMURES DE CERF

GUIDON D'EMPIRE
AVEC AIGLE DEPLOYE

LOSANGES NOIRS SUR FOND OR

"BARS" ADOSSES
OU PLUS EXACTEMENT "ALOSSES"
- EN ALLEMAND ELSE -
EVOQUANT LA REGION DE L'ELSGAU

ARMOIRIES DE LA PRINCIPAUTE DE MONTBELIARD
DE 1397 A 1793
BLASON DES COMTES DE WURTEMBERG



II - LA VOCATION INDUSTRIELLE DE LA FAMILLE PEUGEOT

Le nom de Peugeot figure dès 1435 sur les registres du village de Vandoncourt, à l'occasion du mariage de Hans Peugeot. C'est celui d'une famille de cultivateurs de père en fils, qui va évoluer vers l'artisanat.

Jean-Jacques Peugeot (1699-1781) exploite le moulin familial d'Hérimoncourt, seul, puis avec ses fils Jean-Georges (1732-1787) et Jean-Pierre (1734-1814). Les affaires prospèrent. Un nouveau moulin est construit en 1793 sur le Gland, au lieu-dit Sous-Cratet, près d'Hérimoncourt et Jean-Pierre ajoute à cette activité la création d'une teinturerie, puis d'une tannerie et d'une huilerie.

Jean-Pierre a quatre fils. Les deux aînés Jean-Pierre II (1768-1852) et Jean Frédéric (1770-1822) ont comme activité l'un la teinturerie-tannerie et l'autre le moulin. Les deux plus jeunes, Charles (1775-1819) et Jean-Jacques (1777-1818) débutent en exploitant l'huilerie.

Mais tous quatre font preuve d'esprit d'entreprise. Les deux plus jeunes s'orientent vers le textile : ils ambitionnent de créer une filature moderne, équipée du nouveau matériel créé en Angleterre. Jean-Jacques vient d'apprendre la mécanique textile au Conservatoire des Arts et Métiers à Paris, et une première filature est construite en 1805 à Hérimoncourt, suivie d'une seconde à Audincourt. Mais Jean-Jacques et son frère Charles sont emportés par le typhus en 1818 et 1819 et l'affaire leur survivra peu.

Les deux aînés ne sont pas en reste d'esprit d'initiative. Jean Frédéric projette une utilisation de la puissance de son moulin autre que pour broyer le grain et il

veut créer une usine métallurgique, produisant l'acier et le mettant en forme sur des martinets actionnés par la rivière. Il s'associe à son frère Jean-Pierre et à l'un des gendres de Frédéric Japy, Jacques Maillard-Salins. Le préfet du Doubs, Jean de Bry, approuve et soutient cette initiative et la société "Peugeot frères aînés et Jacques Maillard-Salins" débute son activité en 1811. Les affaires ne furent pas brillantes et l'atelier ferma en 1815. Mais des capitaux suisses et une nouvelle orientation technique permirent un redémarrage rapide : l'usine se spécialisa dans la production de ressorts et de scies suivant une technique de laminage pour laquelle le fils aîné de Jean-Frédéric, prénommé comme son père, prit un brevet en 1818.

L'affaire prospère dans ce créneau étroit. Il s'y ajoute la production de buscs de corsets, qui remplacent les armatures en fanons de baleine et qui relèvent aussi de la technologie du laminage.

En 1824 l'usine occupe 70 personnes et lamine quelques 170 kg d'acier par jour. La production globale de l'année est de 125 000 lames de scie et de 5 400 kg d'acier pour ressorts de montre, auxquels s'ajoutent 1 200 autres ressorts et près de 60 000 buscs de corsets. Une partie en est exportée en Suisse et en Italie.

L'affaire se développe. Des ateliers sont ouverts à Terre-Blanche (territoire d'Hérimoncourt) en 1833 et à Pont-de-Roide en 1842. Une usine, qui a été fondée en 1825, à Valentigney, par Louis Frédéric Calame, autre gendre de Frédéric Japy, est rachetée en 1846 par une association à laquelle participent deux fils de Jean-Pierre, Jules (1811-1889) et Emile (1815-1874).

Les indivisions entre cousins et associés font

progressivement l'objet de partages et de cessions, si bien qu'en 1851 Jules et Emile se retrouvent seuls propriétaires des établissements de Terre-Blanche et de Valentigney, où est transféré le siège social de leur société intitulée "Peugeot Frères".

Et c'est alors qu'apparaît la crinoline : c'est un ample jupon, qui est le successeur tardif des paniers du XVIIIème siècle ; il est soutenu par une armature semblable à celle des corsets et il doit son nom au crin de cheval qui sert à réaliser son tissu. La mode en est telle que Peugeot Frères change de dimension industrielle en passant des buscs de corsets aux armatures de crinoline :

- rachat et équipement du moulin de Beaulieu-Valentigney en 1857
- montée des effectifs à plus de 1 500 personnes
- production de 1 000 armatures de crinoline par jour dès 1858.

La cessation brutale de la mode de la crinoline en 1868 ne prit pas Peugeot Frères au dépourvu. Les techniciens de Terre Blanche avaient en effet lancé des outils à travailler le bois pour les menuisiers, les charpentiers et les tourneurs. Puis ils conçurent des moulins à café, des tondeuses utilisées d'abord pour les chevaux avant d'être fournies aux coiffeurs de l'armée. Ils pensèrent ensuite à remplacer les fourches en bois par des fourches d'acier, dont la production annuelle se comptait par centaines de milliers dès 1878.

Mais c'est d'Angleterre qu'Armand (1849-1915) ramène l'intuition que le "bicycle" est le mode de locomotion de l'avenir. Ce fils d'Emile a tout juste 25 ans lorsqu'il sait

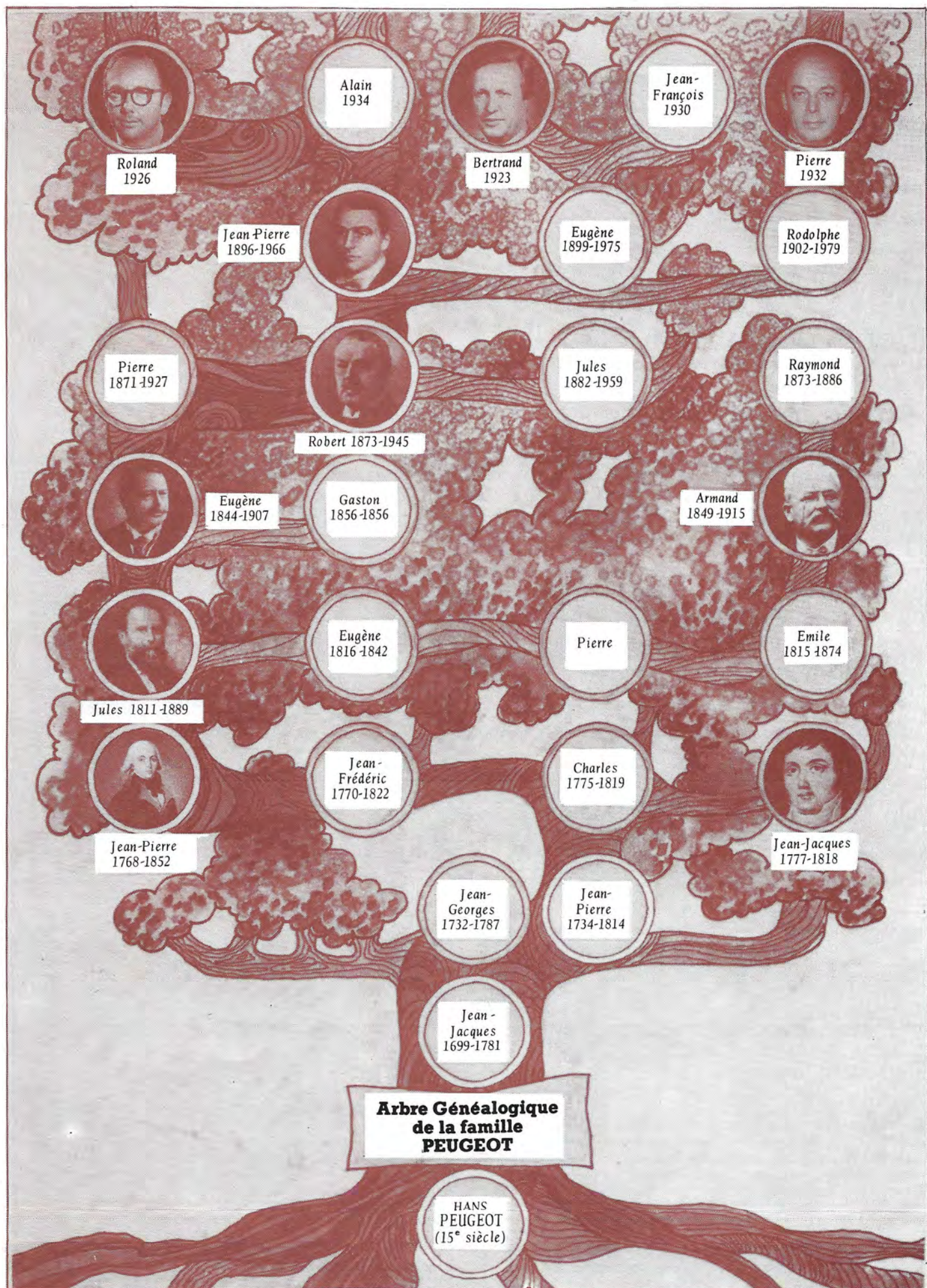
convaincre sa famille d'inscrire la bicyclette au programme des fabrications. Construite à 8 000 exemplaires en 1892, elle le fut à 20 000 en 1900 et la "petite reine" connut rapidement un développement prodigieux : nos anciens n'ont-ils pas affirmé que l'évolution du mode de vie, apportée par la bicyclette dans les campagnes, a longtemps été beaucoup plus grande que celle apportée par l'automobile ?

Armand Peugeot ne fut pas l'homme d'une seule grande idée industrielle : il se passionna vite pour les "voitures sans chevaux". Un tricycle à vapeur Peugeot est réalisé en 1889 et envoyé à l'Exposition universelle. C'est un coup d'essai avant le "quatricycle à gasoline" et l'automobile.

Après celui d'Aciers et Outillages et celui des Cycles s'ouvre alors le troisième volet de l'Aventure Peugeot.

Pour la raison indiquée dans l'introduction, la suite de ce fascicule sera consacrée aux Automobiles Peugeot.

Aciers et Outillages et les Cycles évoluent de leur côté en consacrant une partie de leur potentiel technique à la production d'équipements automobiles ; mais ils se développent aussi dans leur propre domaine, avec des produits spécifiques (laminage fin d'acier pour lames de rasoir, équipement électroménager, outillages électriques, cyclomoteurs, motos, scooters...).





MOULIN DE SOUS-CRATET

III - LES AUTOMOBILES PEUGEOT

A - de 1891 à 1928

C'est en 1891 que débute la production d'automobiles, au sens moderne du mot, avec un moteur à l'essence de pétrole ou gasoline. Peugeot ne construit pas encore de moteurs et les premiers véhicules sont équipés de moteurs Daimler (quatre temps - deux cylindres en V), fabriqués sous licence par Panhard et Levassor. La production de 1891 se limite à quatre véhicules, dont deux furent particulièrement célèbres : l'un a été vendu à un Suédois et il marque ainsi le début d'une vocation d'exportation, l'autre fit l'aller et retour Valentigney-Brest à la vitesse moyenne de 14 km/h.

La fabrication augmente régulièrement. L'usine de Valentigney ne peut plus suffire : la production automobile s'y poursuit pour "les Fils de Peugeot Frères", mais la "Société des Automobiles Peugeot" est créée en Avril 1896 et elle exploite une usine à Audincourt, avant de fonder un autre centre de production à Lille en 1898, d'où les premières voitures sont sorties en 1902.

La production est très diversifiée ; en 1899 elle se monte à 323 véhicules, en différents modèles pouvant transporter jusqu'à dix personnes, et le cumul de la production sur les dix premières années est alors de 798 voitures.

Ce développement semble avoir fait regretter aux Fils de Peugeot Frères de ne plus figurer dans le secteur de la production automobile. L'usine de Beaulieu-Valentigney

y revient à partir de 1906, avec des voitures dénommées Lion Peugeot, car, à côté de l'écureuil, de l'éléphant et du poisson, le lion est l'animal que les Fils de Peugeot Frères ont déposé comme le symbole de leur qualité supérieure.

Les deux branches automobiles et leurs réseaux commerciaux s'unifient en 1910. Mais leur production reste diversifiée jusque vers 1915.

Les usines de Beaulieu-Valentigney lancent en 1912 le fameux Bébé Peugeot : merveilleuse petite voiture, qui fut produite à plus de 3 000 exemplaires et sur laquelle il faut avoir lu les pages enthousiastes qu'écrivit Laura Fermi l'épouse du grand physicien qui domestiqua le premier l'énergie nucléaire.

De leur côté les usines d'Audincourt et de Lille produisent de nombreux véhicules, dont les types sont caractérisés par un nombre de deux ou trois chiffres, qui est voisin de leur numéro d'ordre (types 110, 111, 112, 113, 116, 118, 122 et 124 en 1909, types 123, 125, 126, 127, 129, 130, 131 et 133 en 1910, ...) Leur potentiel industriel devient insuffisant. Une carrosserie est construite à Mandeure en 1912, mais il faut s'orienter vers la création d'un ensemble industriel.

Or il y avait, au voisinage de Montbéliard, de vastes terrains situés près de l'Allan qui les inondait parfois. Ils sont surmontés par le Fort-la-Chaux, qui avait été construit sur l'emplacement d'un poste de surveillance romain, près de la voie romaine reliant Besançon à Bâle, ainsi que l'indique sa toponymie. Le village installé sur ces terrains porte le nom originel de Sous-Chaux, devenu Sochaux au XII^{ème} siècle.

Quelques hectares sont achetés, une usine est construite et la production y démarre dès 1913. Mais l'usine de Lille est occupée par les Allemands dès 1914 : c'est donc Sochaux qui peut fabriquer du matériel de guerre et qui produit notamment 1 600 camions de 2 500 kg ou 3 000 kg, de types 1504 A et B, et surtout plus de 4 000 véhicules de type 1525 (camions de 4 000 kg).

Après la mort d'Armand Peugeot, en 1915, la Société est dirigée par son cousin Robert Peugeot (1873 - 1945). Ses premières réalisations ont été l'achat de nouveaux terrains à Sochaux et à Montbéliard en 1917, la construction de la Forge, à Montbéliard, en 1918 et de la Fonderie, à Sochaux, en 1919.

La production ne redémarre que très lentement après la guerre, avec un personnel très éprouvé et des ateliers qu'il faut réorganiser. Elle est répartie entre Audincourt, Sochaux et Beaulieu, d'où est lancée la quadrilette (ou type 161), produite à 3 500 exemplaires en 1921 - 1922.

L'aménagement de Sochaux se poursuit par l'installation de la Carrosserie en 1926 : Sochaux devient alors le centre unique d'une production qui est de l'ordre de 20 000 voitures par an, et les usines d'Audincourt, de Lille, de Mandeure et Beaulieu-Valentigney sont orientées vers d'autres activités dès 1927.

La ligne est bien tracée, sans diversification, et les clins d'oeil jetés vers l'aviation n'ont guère duré (en 1909, association de Peugeot avec Rossel, autre constructeur d'automobiles du Pays, en vue de fabriquer des avions - participation en 1925 à un laboratoire de recherches avec le professeur Oehmichen (1884 - 1955), qui avait réalisé le premier kilomètre en circuit fermé sur un hélicoptère de sa conception le 4 mai 1924 à Arbouans).



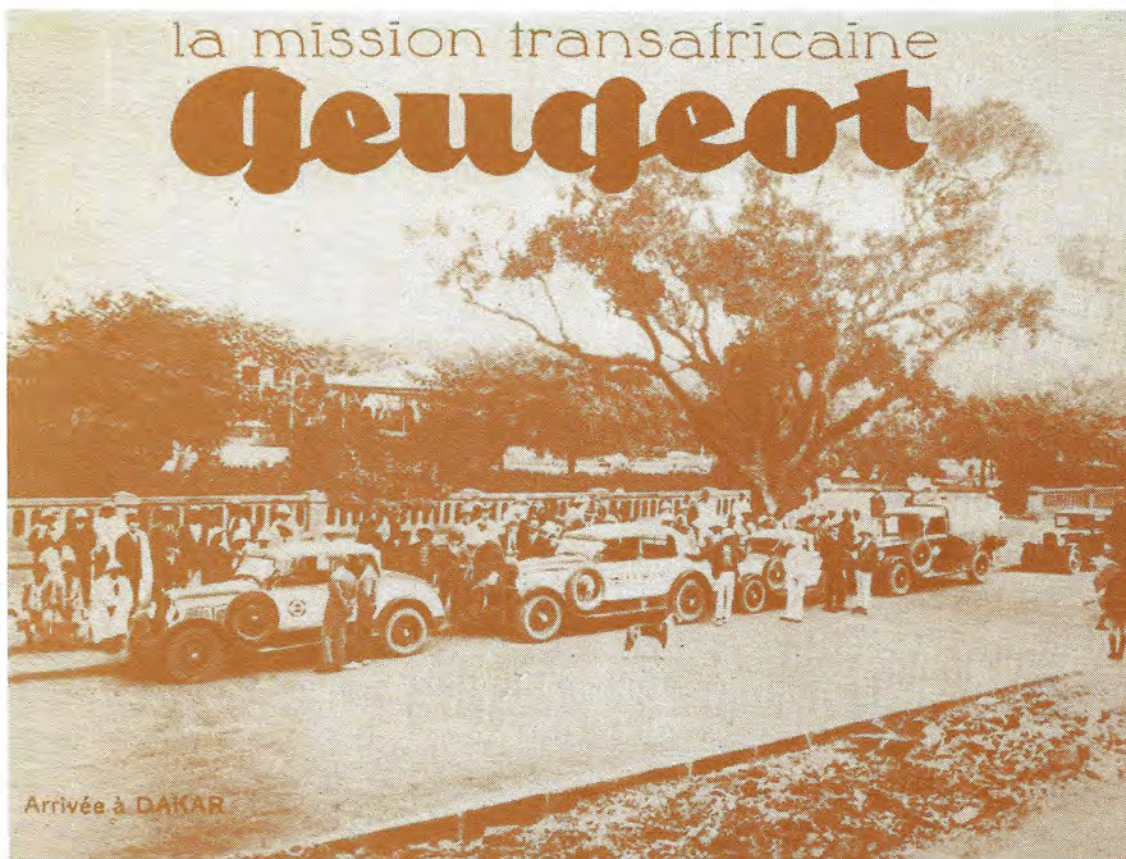
Utilisation de camions 1525
près du front, en 1916.

B - de 1928 à 1948

L'outil de production qui venait d'être créé faillit disparaître dès 1928, du fait de l'influence du banquier Oustric et d'un krach financier qui engloutit l'avoir de la Société.

Une nouvelle équipe est mise en place. Jean-Pierre Peugeot (1896 - 1966), fils de Robert Peugeot, s'assure la collaboration de Maurice Jordan ; il confie certaines directions à des hommes qui apportent leur expérience acquise dans d'autres sociétés (Mattern, Richoux). Les moyens de production sont réorganisés. Un nouveau modèle, le premier à être équipé de roues avant indépendantes, est lancé en 1929 : c'est la 201, qui connut un grand succès et qui permit le sauvetage de la Société. Son souvenir reste vivace, car, depuis sa sortie les types de véhicules Peugeot sont tous dénommés par un ensemble de trois chiffres, dont un zéro en position centrale.

La 201 vécut avec d'autres voitures Peugeot une expérience transafricaine malheureusement trop peu connue. En effet, depuis le mariage de Sophie-Dorothée avec le tsar Paul 1er, il était courant que les Montbéliardais aillent travailler en Russie, avant de se retirer au Pays ; l'un d'entre eux, Adolphe Kégresse (1879 - 1943) ramena de Russie l'idée d'une propulsion à chenilles, pour circuler dans la neige, la boue et le sable. Ces brevets furent utilisés par André Citroën pour réaliser les véhicules de ses grandes expéditions (Traversée du Sahara en 1922 - 1923), Croisière noire et Croisière jaune). De son côté, Peugeot pensait qu'il était "possible d'utiliser des véhicules normaux à quatre roues dans les contrées réputées... accessibles seulement aux véhicules spéciaux" et il le démontra en organisant, en 1929, avec des voitures de série (dont



Les conditions du raid

Quatre voitures de série : une 201, une 12-Six, une 1200 kgs et une 18 CV. Sans Soupapes, aménagées pour le transport des bagages et campement des voyageurs, ainsi que des vivres, de l'eau et du carburant nécessaires pour des étapes allant jusqu'à 1.500 kms, sont parties d'Alger le 26 Décembre 1929.

Sans l'appui d'aucune formation militaire aérienne ou terrestre.

Sans aucune liaison par appareil de T.S.F.

Sans organisation préalable d'aucune base de ravitaillement sur le parcours.

Les résultats

Elles sont revenues à Alger le 28 Janvier 1930 en parfait état de marche après 32 jours d'une randonnée ininterrompue de 16.000 kms sur des pistes sablonneuses ou rocheuses à travers le désert et la brousse.

Des constats d'huissiers ont certifié le passage des voitures dans les localités de l'itinéraire ci-contre.

la 201), un raid Alger-Gao-Dakar et retour (16 000 km en 32 jours) : ce fut un succès technique.

Commencée avec la 201, la série "01" se poursuit avec les 301, 401 et 601. Puis la 402 inaugura la série 02 en 1934, avec des formes aérodynamiques, suivie de la 302 et de la 202.

Mais la guerre éclate en 1939. Une partie des fabrications est transférée à Bordeaux-Mérignac, où sont produits des coques d'avion et des trains d'atterrissage. Après l'armistice de 1940, une production très réduite de véhicules utilitaires et de camions reprend à Sochaux : moins de 700 véhicules par mois en 1941 et 1942. Les usines connaissent alors les visites de surveillance de Ferdinand Porsche, qui fit involontairement grand plaisir aux résistants en affirmant qu'il n'avait jamais vu une usine aussi mal organisée.

Les membres du personnel, qui écoutaient Radio-Londres, apprirent un jour que "les peupliers de Jean-Pierre sont trop grands" : ce message était l'annonce du bombardement qui eut lieu dans la nuit du 15 au 16 Juillet 1943 : 35 bombes tombèrent sur les usines, mais 700 atteignirent la ville de Sochaux et la brasserie. Il y eut 135 morts et 270 blessés. La production chuta (4 697 véhicules pour l'année 1943, 813 en 1944), ce qui entraîna comme représailles la déportation de résistants. Une partie des machines fut emmenée en Allemagne. A la libération les bâtiments sont dans un état de destruction partielle et les ateliers sont vides de machines.

Jean-Pierre Peugeot prit cependant la grande décision de faire redémarrer Sochaux. Tout le personnel participa à la reconstruction des bâtiments et à la reconstruction des ateliers et des chaînes. L'usine fut remise en route avec enthousiasme.

3 000 voitures ont été construites en 1945, 14 000 en 1946, 26 000 en 1947 : ce sont surtout des 202, légèrement modifiées depuis 1938 et répondant bien aux immenses besoins du pays.

Un nouveau modèle est prêt pour le Salon de 1948.

C - De 1948 à 1968

Présentée au Salon de 1948, la 203 fut particulièrement bien accueillie et elle se substitua à la 202 dès le printemps 1949. Elle permet rapidement de tourner les tristes pages de la crise et de la guerre.

Le problème est alors de satisfaire une demande croissante, avec des délais de livraison supérieurs à une année. La production augmente rapidement (elle double de 1949 à 1952) dans des usines qui se modernisent, avec des effectifs croissants. C'est avec la 203 que Peugeot franchit, en 1952, le cap du million de voitures produites depuis l'origine.

La préparation et le lancement du modèle futur se fait selon une technique très progressive : des sous-ensembles (boîtes de vitesses, ponts...) sont conçus et réalisés successivement, en remplacement de ceux des premières 203 et en vue d'un modèle plus puissant.

La 403 apparaît en Avril 1955. Les versions 203 autres que la berline sont progressivement remplacées par leurs homologues 403, mais la berline 203 cesse d'être fabriquée en Février 1960. Sochaux ne produit alors plus que des 403.

La même opération de glissement vers une puissance supérieure se produit pour lancer la 404. Présenté en Mai 1960, ce nouveau modèle remplace progressivement la 403, dont aucun modèle n'est produit à partir d'Octobre 1966 (berlines) ou de Mars 1967 (dérivés).

Deux grandes décisions sont prises entre-temps.



Jean - Pierre PEUGEOT
entouré de l'équipe dirigeante
(de gauche à droite, GODARD, BADOLLE,
J.P. PEUGEOT, JORDAN, NICOLAS, ARNAUD).

SEPTEMBRE 1950.

La première concerne la production, pour laquelle le Centre de Sochaux ne suffit plus. Des pièces sont d'abord confiées à des fournisseurs spécialisés (couronnes de démarreur, coussinets destinés à supprimer le réglage des bielles...) ce qui libère des surfaces pour l'augmentation de production. Mais il faut faire éclater le centre de Sochaux : des productions sont confiées à l'usine de Lille ; La fabrication des amortisseurs est transférée à l'usine de Bart, avec l'idée directrice que la production d'un ensemble à coefficient quatre (c'est-à-dire monté à raison de quatre unités par voiture) permettra d'y acquérir des enseignements sur la manière d'organiser la production automobile dans l'avenir, lorsqu'elle sera quatre fois plus importante (installation et exploitation des premières machines transfert) ; des usines de fabrication de cycles (Terrot, Automoto et Udime) sont converties aux fabrications automobiles, respectivement à Dijon, à Saint-Etienne et à Vesoul. Mais le grand pas est franchi avec l'usine de Mulhouse : des boîtes de vitesses y sont fabriquées en 1962, des pièces de forge et de fonderie sont produites en 1963, mais c'est en 1968 qu'est prise la décision de faire de cette usine un deuxième centre de montage complet de véhicules.

Toutes ces usines fournisseurs appartiennent à la filiale Indenor (Industrielle de l'Est et du Nord), qui fusionne avec la Société des Automobiles Peugeot en 1965.

La deuxième grande décision est celle du choix du modèle à lancer après les séries 202 - 203 - 403 - 404.

Il est exclus de poursuivre la montée en puissance. Ne produire qu'une voiture de petite puissance risque de laisser échapper les clients qui sont restés fidèles à Peugeot depuis la guerre. D'où la décision du bimodélisme : le mois de Mai 1965 voit le lancement de la 204 à côté de la 404. C'est une traction avant, qui diffère beaucoup de la gamme des années antérieures et qui touche une nouvelle

couche de clientèle.

Cette période est encore marquée par deux grands événements :

- un moteur Diesel, construit à Lille, fait son apparition sur la 403 en Septembre 1959 : il est de conception entièrement nouvelle par rapport au moteur HL 50, qui avait été construit et monté sur quelques véhicules utilitaires en 1937 et 1938, et il ouvre de nouveaux marchés à Peugeot.

- des pourparlers avec Citroën avaient abouti en 1963 à un accord limité, concernant les achats. Puis des négociations avec la R.N.U.R. aboutissent en 1966 à un accord concernant les études et à une politique de participations communes (Société Française de Mécanique, Société des Transmissions Automatiques, ...) à laquelle Volvo adhérera cinq ans plus tard.

D - de 1968 à Aujourd'hui

Il ne semble nécessaire que de rappeler quelques dates de l'histoire technique contemporaine de Peugeot.

Le plurimodélisme se poursuit avec

- le lancement de la 504 en 1968
- celui de la 304 en 1969 (une partie de la production de ce véhicule sera assemblée à Mulhouse à partir d'avril 1971)
- celui de la 104, effectué à Mulhouse en 1972
- celui de la 604 en 1975
- celui de la 305 en 1977
- et celui de la 205 à Mulhouse en 1983.

Par ailleurs le rapprochement d'Automobiles Peugeot et d'Automobiles Citroën, amorcé en 1974, aboutit à l'acquisition de Citroën par Peugeot en 1976 : une Société holding, PSA Peugeot-Citroën, est alors mise en place, avec Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën comme filiales.

Puis la Société holding rachète les filiales européennes de Chrysler Corporation en 1978. Elle modifie alors son nom en PSA, cependant que les anciennes filiales de Chrysler prennent celui de Talbot.

1980 voit la fusion d'Automobiles Peugeot et d'Automobiles Talbot.

Deux chiffres et deux dates sont à retenir sur la production de ces dernières années :

- c'est en 1976 qu'a été produite la dix-millionième voiture Peugeot : il avait fallu 63 ans pour produire un million de voitures ; 24 ans ont suffi pour les neuf autres millions.

- 1979 est l'année record de la production d'Automobiles Peugeot, avec 898 993 véhicules.
