

# ENTREPRENDRE EN TEMPS DE GUERRE : PARIS-RHÔNE (1915-1920)\*

Anne BARRE-SARAZIN

**Anne BARRE-SARAZIN**

Centre Pierre Léon

\* L'ensemble des résultats dans SARAZIN (Anne), *Paris-Rhône, usine moderne, usine de guerre. Les débuts d'un constructeur d'appareils électriques, (1915-1919)*, DEA, université Lumière-Lyon 2, juin 1995, 102 p. + annexes (direction Yves LEQUIN et Sylvie SCHWEITZER).

1 - PERROT (Michelle), « De la manufacture à l'usine en miettes », *Le Mouvement social*, n° 145, 1983, p. 3-12.

2 - LEQUIN (Yves) et VANDECASTEELE-SCHWEITZER (Sylvie), *L'usine et le bureau, itinéraires sociaux et professionnels dans l'entreprise*, Lyon, PUL, 1990, 192 p.

3 - DEWERPE (Alain), *Le monde du travail en France*, Paris, Armand Colin, p. 140-141, SCHWEITZER Sylvie, *Des engrenages à la chaîne, Les usines Citroën, (1915-1935)*, Lyon, PUL, 1982.

L'usine, « ce monde clos » dont Michelle Perrot déplorait la méconnaissance il y a une douzaine d'années<sup>1</sup>, se découvre peu à peu. La nécessité de multiplier les monographies d'entreprise reste toutefois de mise, si l'on veut repérer, rythmer et mesurer, les phénomènes qui caractérisent l'entreprise façon deuxième industrialisation<sup>2</sup> : l'affirmation de la grande usine dans des secteurs industriels nouveaux, le développement du salariat, la mise en place de nouvelles hiérarchies, la production en série, en un mot, la « taylorisation<sup>3</sup> ». Paris-Rhône, fabricant de premier ordre dans le domaine de l'équipement automobile et de l'électroménager, n'a pas survécu aux restructurations du premier de ces secteurs à la fin des années 1970. Pourtant, au hasard des conversations, s'esquisse la réputation de ce gros employeur de l'agglomération lyonnaise : cadences soutenues, salaires faibles, femmes et immigrés nombreux, turn-over élevé, conflits

4 - WORONOFF (Denis), *Histoire de l'industrie en France*, Paris, Le Seuil, 1994, p. 415-416.

5 - Archives Départementales du Rhône (ADR), 10 MP B55, Inspection du travail, affaires diverses, 1914-1920, lettre du maire de Lyon au préfet du Rhône, 8 octobre 1914, et réponse de l'inspecteur divisionnaire, 13 octobre 1914.

6 - Cité par SAWTELL-BRUN (Sheri), *La Chambre syndicale des industries de la métallurgie du Rhône, (1872-1938)*, mémoire de DEA, juin 1993, Université Lumière-Lyon 2, p. 24.

7 - HARDACH (Gerd) dans FRIDENSON (Patrick) *L'Autre Front*, Cahiers du Mouvement social, 1977, p. 90-91.

8 - BRAUDEL (Fernand) et LABROUSSE (Ernest), *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, 1982, p. 633-634.

sociaux durs. Le client se souvient-il du fabricant ? Il semble que le déferlement publicitaire télévisuel ait repoussé le fameux « Aspiron » vers l'âge préhistorique de l'électroménager.

Or, si la deuxième industrialisation s'opère autour de deux secteurs moteurs, à savoir l'automobile et l'électricité, si la construction électrique est un terrain propice à l'organisation scientifique du travail car libre du poids de la tradition<sup>4</sup>, alors Paris-Rhône, créée en 1915, équipementier des Berliet, Renault, Citroën... devrait constituer un cas pertinent, peut-être représentatif, du nouveau type d'usine évoqué plus haut. Son histoire s'articule autour de deux phénomènes directeurs : d'une part l'entreprise a été créée en temps de guerre, d'autre part elle participe du développement d'un secteur industriel nouveau.

## LA GUERRE ET SES MARCHÉS

### Un contexte économique particulier

La mobilisation générale et l'entrée en guerre de la France au beau milieu de l'été 1914 paralysent toute l'activité économique du pays : dans les dix mois qui suivent, l'industrie perd la moitié de ses effectifs (ouvriers et cadres), des établissements ferment, frappant de chômage les non mobilisés. Début août, Edouard Herriot installe « un bureau de la main-d'œuvre en chômage » à la mairie de Lyon, rapidement débordé par les inscriptions. Le maire demande au service de l'inspection du travail du Rhône de porter cette initiative à la connaissance des chefs d'entreprise, mais l'inspecteur divisionnaire lui répond : « ce ne sont généralement pas les bras qui manquent, mais le travail<sup>5</sup> ».

Dès l'automne, l'épuisement des stocks de munitions oblige les pouvoirs publics à faire appel aux industriels pour pallier les insuffisances des arsenaux de l'État : la mobilisation industrielle est lancée par le ministre de la Guerre, Millebrand, lors de la conférence de Bordeaux, le 20 septembre. C'est lui qui charge Tobie Robotel, président de l'Association métallurgique du Rhône, de « créer à Lyon la fabrication des munitions par l'industrie privée<sup>6</sup> ». L'absence de tout plan préconçu organisant les productions de guerre, l'approvisionnement en matières premières et l'équipement en machines-outils, la pénurie de main-d'œuvre, en qualité puis en nombre, sont des difficultés de taille qu'il faut surmonter coûte que coûte. Au cours de l'année 1915, la remise en route des usines impose le rappel de quelque 500 000 hommes du Front et quand, en 1916-1917 de nouvelles usines sont créées, les employeurs ont massivement recours à la main-d'œuvre féminine et étrangère.

L'organisation publique de la mobilisation industrielle qu'incarne Albert Thomas est la direction de l'Artillerie du ministère de la Guerre qui passe au rang de sous-secrétariat d'État de l'Artillerie et des Munitions en juillet 1915, pour devenir enfin le ministère de l'Armement en décembre 1916<sup>7</sup>. L'inhabituelle intervention de l'État dans l'économie prend néanmoins appui sur diverses organisations patronales qui jouent un rôle de premier plan dans la répartition des matières premières et des consommations intermédiaires approvisionnant les industries privées<sup>8</sup>. Le nombre « d'établissements privés travaillant pour la Défense nationale », c'est-à-dire ayant passé des contrats de fournitures avec le ministère de la Guerre, s'élèverait à 7 551 en juin 1916. Industries privées de matériel militaire, producteurs en amont des usines de matériel de guerre (métallurgie,

chimie), producteurs d'énergie ou de matières premières : tous suppléent aux déficiences des arsenaux d'État incapables de faire face aux titanesques consommations de matériel militaire<sup>9</sup>.

### La mobilisation industrielle dans le département du Rhône

Si l'on considère l'état des industries travaillant pour la Défense nationale au 1er janvier 1917, à l'exclusion de la Seine, on constate que le département du Rhône occupe la quatrième place avec 190 établissements (derrière la Loire, la Gironde, la Seine-et-Oise), et la deuxième place pour le nombre d'ouvriers travaillant dans ces établissements (soient 76 002, contre 108 007 dans la Loire). Il constitue donc, avec la proximité de Saint-Etienne et de Saint-Chamond, le premier pôle industriel après la région parisienne. Deux comités, relais entre le ministère et les industriels, sont institués.

Le 25 octobre 1915, le sous-secrétaire d'État du ravitaillement et de l'intendance crée les comités et sous-comités consultatifs d'action économique : les premiers ont pour circonscription territoriale les régions d'Armée (en l'occurrence la 14<sup>e</sup>), les seconds ont pour cadre les départements et sont présidés par les préfets<sup>10</sup>. Le 4 décembre 1915, ces organismes fusionnent avec les « commissions mixtes du travail » qu'avait instituées une circulaire du ministère du Travail du 5 février 1915. Il y a un délégué du ministre de la Guerre auprès de chaque comité. En 1915, c'est le directeur d'intendance qui assure cette fonction : il est chargé d'établir la liaison entre le comité régional, l'administration centrale de la guerre et « les diverses autorités intéressées ». En 1916, il est flanqué d'un adjoint. Enfin, en 1917, les directeurs de l'intendance sont trop occupés : désor-

mais, ils sont remplacés par des officiers ou des fonctionnaires spécialement désignés<sup>11</sup>. Le comité consultatif d'action économique de la 14<sup>e</sup> Région dont le siège est à Lyon, comprend des représentants des commerçants, industriels et agriculteurs du Rhône : MM. Gillet (soierie), Coignet (président de la chambre de commerce de Lyon, produits chimiques), Martin (président de la chambre de commerce de Tarare, fabricant velours et peluche), Nandy (membre de la chambre de commerce de Villefranche, teinturier), Joannard (président du comice agricole de Lyon), Godard (secrétaire général agricole, Villeurbanne). Les procès-verbaux témoignent bien des problèmes auxquels sont confrontés les industriels, et notamment celui de la main-d'œuvre : ils montrent par exemple les réactions du patronat quant à l'embauche d'étrangers. Par ailleurs, un bureau du sous-comité du Rhône s'occupe des prolongations de sursis<sup>12</sup>.

Il y a par ailleurs les comités départementaux d'évaluation des ressources industrielles, institués par Albert Thomas en novembre 1915 et présidés par les préfets. Ils encadrent le lancement du « programme nouveau des fabrications d'artillerie », car « l'intensité même de nos fabrications a suscité un peu partout un désir de travailler pour l'Administration de la Guerre, qui ne se traduit pas toujours par des productions effectives ». Les comités ont donc un rôle d'informateur, de coordinateur et d'organisateur. Ils ont, entre autres, pour mission « de faire une étude approfondie des mesures à prendre pour obtenir des établissements industriels de quelque importance, le rendement maximum, en utilisant dans les meilleures conditions la main-d'œuvre et l'outillage existant<sup>13</sup> ». Le comité départemental d'évaluation des ressources industrielles du Rhône réunit

9 - DEREYMEZ (Jean-William), "Les usines de guerre (1914-1918) et le cas de la Saône-et-Loire", *Les Cahiers d'histoire*, 1981-2.

10 - Pour tout ce qui concerne les comités et sous-comités d'action économique, ADR 6 M travée 295, silo 2, dossier Comité régional.

11 - En 1917, le délégué du ministre auprès du comité régional de Lyon est Demengeau-Viguerie, « attaché à l'intendance, Palais du Commerce, Lyon ».

12 - ADR 6 M travée 295, silo 2 ; dossier Sous-comité d'action économique du Rhône, 1915-1919.

13 - ADR, 9 MP 66, Circulaire d'Albert Thomas aux préfets, 21 nov. 1915.

14 - ADR, 7 UP 2602,  
Actes de sociétés  
1914-1915.

15 - EHRARD  
(Auguste), *Les œuvres  
de l'Hôtel-de-Ville  
pendant la guerre*,  
Lyon, 1918, p. 260.

16 - HERRIOT  
(Édouard), *Lyon  
pendant la guerre*,  
PUF, 1925, p. 6.

17 - FOUGERE  
(Étienne), *L'effort  
industriel de Lyon  
pendant la guerre*,  
*Bulletin de l'AICA*,  
janvier-février 1919,  
Paris, 1919, p. 16.

18 - Chambre de  
commerce (CC). CRT  
1917, p. 33.

l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (Dumas), l'inspecteur des mines (Pontet), l'inspecteur du travail (Barral) et les présidents des chambres de commerce de Lyon, Tarare et Villefranche (Coignet, Martin, Moreau). Par le biais des chambres de commerce, l'État sollicite la collaboration du patronat.

Parallèlement, la chambre de commerce de Lyon, la municipalité et plus largement le patronat, contribuent à la guerre économique par une œuvre explicitement patriotique et peut-être implicitement teintée de rivalité vis-à-vis de la capitale : la Foire des échantillons. Elle a lieu chaque année, et la première édition au mois de mars 1916 ne compte pas moins de 912 stands. Nettement en tête, « Vêtements et accessoires » (115 stands), « Métallurgie et outillage » (105), « Automobile et accessoires » (101). Cette manifestation, qui veut concurrencer la Foire de Leipzig, est gérée par la Société lyonnaise pour le développement du commerce et de l'industrie en France, société anonyme constituée le 18 décembre 1915, au capital de 300 000 F. En tête des plus gros actionnaires, Tobie Robatel et Marius Berliet<sup>14</sup>. Le conseil d'administration est présidé par Achille Lignon, personnalité économique de premier plan. Originaire de l'Hérault, identifié comme « Entrepoteur de Père en Fils et Vins en gros » dans l'Indicateur Henry (1917), président du syndicat national du commerce des vins, cidres et spiritueux depuis 1906, il cumule les charges sur la place lyonnaise : président du tribunal de commerce de Lyon, administrateur (Crédit du Rhône et du Sud-Est, Manufacture d'isolants du Rhône...), et président de plusieurs conseils d'administration (Le Quartz fondu, Paris-Rhône...). Son rôle dans l'organisation de la Foire de Lyon lui vaut d'être promu officier de la Légion d'honneur après la guerre.

## Le développement industriel de Lyon pendant la guerre

La mobilisation industrielle se traduit à Lyon par une accélération de l'industrialisation de l'est de l'agglomération dont le rythme surprend les contemporains, conjuguée à une croissance démographique conséquente. « La guerre, en faisant de Lyon "un arsenal immense", comme dit Monsieur Herriot, a augmenté de près de la moitié sa population. Celle-ci a passé de 524 000 à 750 000 habitants<sup>15</sup> ». Et encore : « les industries chimiques et les industries métallurgiques ont pris un développement considérable. Le visiteur qui parcourrait aujourd'hui la périphérie de Lyon, côté est, dans la plaine qui s'étend vers l'Isère, serait frappé par le nombre de cheminées d'usines qui la parsèment et par la vue d'immenses établissements qui lui donneraient l'impression d'une puissance industrielle de premier ordre<sup>16</sup> ». Dans le secteur de l'industrie métallurgique, l'administration militaire dénombre 291 établissements ayant des marchés directs avec le ministère, et 608 établissements travaillant en seconde main<sup>17</sup>. Les plus grandes entreprises du secteur sont Berliet, Carburateur Zénith, la Société d'éclairage électrique (ses productions de projectiles ont pris place dans les locaux des « nouveaux abattoirs de Lyon » : plus de 30 000 obus par jour), Hotchkiss, Gnome-et-Rhône, L'Outillage mécanique, sans oublier Paris-Rhône. L'aéronautique fait une percée remarquable : « nous avons vu apparaître une industrie nouvelle : l'aéronautique, qui a puissamment contribué à l'augmentation d'activité que nous connaissons » écrit Tobie Robatel, rapporteur auprès de la chambre de commerce<sup>18</sup>. Lui qui déclarait en 1911 : « il est nécessaire que Paris laisse une place à la province et surtout à Lyon » voit ainsi son vœu exaucé, du

moins pour un temps. La guerre bouleverse ainsi la géographie industrielle du pays. Lyon en bénéficie car elle est une position de repli privilégiée par les entreprises des départements envahis, de même que par les entreprises parisiennes qui préfèrent se mettre à l'abri face à la progression allemande. Renault par exemple entreprend dès la fin du mois d'août 1914 le transfert de ses ouvriers, machines et pièces, en direction de Lyon, sur ordre ministériel. Une partie des usines Salmson quitte de même Billancourt pour Villeurbanne, où Delle élit également domicile après avoir quitté le territoire de Belfort.

Les sociétés qui s'implantent à Lyon pendant la guerre ne résultent pas toutes de transferts directs. Il en est qui se créent, profitant des besoins et même des sollicitations de la Défense nationale. Les temps ont changé, comme l'atteste ce point de vue du patronat isérois : « avant la guerre, nous avions des difficultés inouïes à nous procurer les capitaux nécessaires pour assurer le développement normal des industries régionales ; depuis la guerre, la situation a notablement changé et depuis que le public ne peut plus acheter de valeurs étrangères on trouve tout l'argent nécessaire, quand l'affaire est bonne et sérieusement menée ». La dynamique industrielle peut ainsi être illustrée par les constitutions de sociétés, soit plus de 780<sup>19</sup>.

Pourquoi l'agglomération lyonnaise ? Outre sa situation géographique éloignée du Front et la ligne ferroviaire Paris-Lyon qui devait être l'unique moyen d'acheminer un minimum de matériel, il semble que l'énergie hydro-électrique ait été un atout de taille en période de crise charbonnière, la ville n'ayant pas connu de restriction de la force motrice électrique. De plus, cette même énergie avait favorisé depuis le début du siècle le développement de

l'automobile et de l'appareillage électrique, domaines nouveaux de la construction mécanique en pleine expansion, dont le capital d'outillage et de techniques est indispensable à la production massive de matériel militaire. Comment se sont passés ces transferts ? Ces installations ? Quel rôle ont joué, l'État ? les autorités militaires ? « Les maisons se sont établies à Lyon procédant à des installations de fortune qu'elles ont transformées ensuite en usines modernes de premier ordre » indique Etienne Fougère. L'histoire de Paris-Rhône illustre assez bien ses propos.

## LES USINES DE PARIS-RHÔNE

### Militaires cherchent industriels : le rôle de la SFR

Au début du siècle, la France ne possède encore aucun réseau de TSF et accuse un net retard par rapport à ses voisins britanniques et allemands. Pourtant, les militaires sont conscients de l'intérêt de ce procédé dans le domaine des transmissions. Gustave Ferrié, commandant de l'École de télégraphie du fort du mont Valérien à partir de 1897, en a fourni la preuve lors de l'irruption du volcan de la Montagne Pelée en 1902. Il a été chargé par le ministre de la Guerre de développer un système français. Au moment où la Telefunken construit des stations continentales, « le Capitaine Ferrié et ses lieutenants étudiaient eux-mêmes des postes pour l'Armée et la Marine et se procuraient chez divers artisans les pièces qu'ils assemblaient dans le petit atelier du Boulevard Latour-Maubourg. Parmi ces artisans, (...) la maison Gaiffe, les Etablissements Jules Carpentier, la maison Ducretet<sup>20</sup> ».

19 - ADR, registres des sociétés du tribunal de commerce de Lyon.

20 - *Le général Ferrié et la naissance de la TSF en France*, p. 9, cité par LE CLERC (J.Y.), op. cit., p. 13.

21 - André Blondel (1863-1938), physicien, est notamment l'inventeur de l'oscillographe.

22 - *École Centrale Lyonnaise. Un siècle d'une école d'ingénieurs (1857-1957)*, Lyon, 1957, p. 84-88, Hommage de Joseph Béthenod à André Blondel, grand amphithéâtre de la Sorbonne, 1942.

23 - FAYOL (Amédée), *Le savant et inventeur Joseph Béthenod*, Paris, 1950, p. 36.

24 - LE CLERC (J. Y.), *Archives techniques et traitement des plans de la Société Française radio électrique, 1910-1957, rapport de stage pour le DESS* Archivistique de Mulhouse, circa 1990, historique de la SFR p. 11-24. Les Archives municipales de Suresnes ne conservent pas trace de l'entreprise.

25 - BESNARD (M.), *Vingt-cinq années de TSF*, Paris, 1935, p. 10.

En 1908, le capitaine Ferrié rencontre Émile Girardeau, jeune polytechnicien de la promotion 1902, ancien élève de l'École d'application du Génie, instructeur à l'École nationale des Ponts et Chaussées. Il lui présente celui qui est son assistant depuis 1907, l'ingénieur Joseph Béthenod, élève d'André Blondel<sup>21</sup> qui effectue auprès du physicien son service militaire. Béthenod raconte que le capitaine Ferrié s'efforçait à l'époque de « perfectionner la TSF pour l'adapter aux besoins de l'armée, d'après les directives d'André Blondel », et qu'il servait d'« agent de liaison » entre eux<sup>22</sup>. Béthenod et Girardeau partagent la même attirance pour la radio-électricité et l'automobile. Faute de pouvoir créer leur entreprise, les postes radiotélégraphiques qu'ils mettent au point sont provisoirement construits par la SACM (Belfort)<sup>23</sup>. Après une tentative manquée de collaborer avec la compagnie Victor Popp et l'échec d'une Compagnie française de TSF, la Société Française de Radioélectricité (SFR), voit le jour en 1910, avec un capital de 200 000 F Girardeau en est administrateur et directeur général. Béthenod quant à lui est nommé directeur technique. Apparemment, les fabrications sont assurées par des sous-traitants pendant un certain temps, puis elles s'installent à Suresnes<sup>24</sup>. Le succès est rapide grâce aux innovations techniques apportées par l'équipe de Béthenod. La SFR travaille notamment pour l'administration des colonies (elle fournit le matériel de nombreuses stations fixes), pour les besoins militaires (elle équipe de postes TSF portatifs les belligérants des guerres balkaniques de 1912-1913), pour la Marine, etc. Le marché est immense et le capital de la société porté à 500 000 F en 1911, 1 million en 1912, 1 million et demi en 1913<sup>25</sup>.

Lorsqu'éclate la guerre, le ministre de la Guerre affecte Girardeau à l'Éta-

blissement central de télégraphie militaire de Paris que dirige Ferrié. Celui-ci l'envoie en mission à Lyon. En effet, à la déclaration de guerre, le gouvernement a ordonné d'installer à la Doua une grande station pour les liaisons internationales, initialement prévue pour Saïgon, et le ministère de la Guerre confie sa réalisation à la SFR. L'inauguration a lieu six semaines plus tard, le 19 septembre 1914.

C'est au mois de novembre qu'est constituée une Compagnie industrielle de Paris et du Rhône (CIPR), ancêtre de Paris-Rhône, dont les statuts sont établis par Georges Ferrand, « propriétaire » domicilié à Paris en novembre 1914. L'objet de cette société ? « Toutes constructions et exploitations industrielles et commerciales tant en mécanique qu'en électricité ou en tout autre genre, en France et à l'étranger. Et toutes opérations industrielles, commerciales et financières, mobilières et immobilières ». La durée de la société est fixée à cinq ans et le capital réuni « sans émission publique ni aucun appel à l'épargne publique » s'élève à 50 000 F, ce qui est peu par comparaison à d'autres sociétés constituées à la même époque. On peut dire a priori que la société est parisienne, puisque six actionnaires sur les sept exigés par la loi sur les sociétés de 1867, sont domiciliés à Paris. Messieurs Béthenod, Girardeau et Lignon sont actionnaires. Le capital est déposé dans les caisses du Crédit du Rhône et du Sud-Est. Cet établissement bancaire fondé à Lyon le 20 mai 1913 a pour actionnaire majoritaire la Banque nationale de crédit. Son rôle est « de favoriser le commerce et l'industrie de la région lyonnaise par des opérations de crédit ; (...) (il) a engagé ses capitaux dans un certain nombre d'affaires commerciales et industrielles de tout premier ordre, telles que la maison Berliet et la Société Générale de

Force et Lumière (...)»<sup>26</sup>. Parmi les administrateurs, Achille Lignon.

On sait peu de choses sur les débuts de cette entreprise, si ce n'est qu'elle s'installe pour commencer rue Racine à Villeurbanne, dans des locaux loués à une Société de constructions électriques<sup>27</sup>. En fait, il semble que son existence soit étroitement liée à la SFR. Dans ses mémoires, Girardeau présente l'installation à Villeurbanne comme « un repli des usines de fabrication » (celles de Suresnes ?) sur la demande de Ferrié. « Je commençais par louer une petite usine à Villeurbanne. Elle n'était d'ailleurs pas entièrement disponible, ayant à exécuter quelques travaux pour la Manufacture d'armes de Saint-Etienne. Il fallait provisoirement s'en contenter et y fabriquer des postes d'avions, des postes portatifs puis des amplificateurs<sup>28</sup> ». Effectivement, les ateliers de Villeurbanne poursuivent les fabrications de matériel TSF jusque là assurées par la SFR en région parisienne, sous la conduite du même binôme Bethenod/Girardeau. Du personnel qualifié est même « détaché » par la SFR comme l'atteste un registre du personnel (par exemple, un chef d'atelier arrive en novembre 1914 et retourne à l'usine de Suresnes en juin 1915<sup>29</sup>).

### La Société Paris-Rhône : une nouvelle entreprise

Un an après sa constitution, la CIPR est dissoute et Georges Ferrand fonde une nouvelle société : la Société de Paris et du Rhône. La nouvelle société reçoit en apport le « fonds de commerce de constructions et exploitations industrielles et commerciales, en mécanique et électricité » de la CIPR<sup>30</sup>. L'objet et l'adresse du siège social sont inchangés. En revanche, la durée est portée à 30 ans. Le capital passe à un million de francs avec trois fois plus d'actionnaires, soit 21. La proportion

de Lyonnais a augmenté (ils sont six, plus une Stéphanoise) et les patronymes montrent que l'élargissement du nombre des souscripteurs se fait notamment par le biais familial. Tous sont des particuliers, à l'exception de la Banque française de l'Afrique équatoriale de Paris.

La création d'une nouvelle société au moment de la mobilisation industrielle a vraisemblablement pour premier objectif de donner une autre envergure aux fabrications des ateliers de Villeurbanne, qui ne peuvent plus faire face à l'afflux de commandes. Lors du premier conseil d'administration, Achille Lignon, administrateur délégué, reçoit tous pouvoirs pour s'occuper de l'achat du terrain nécessaire à la construction d'une nouvelle usine<sup>31</sup>. Car il y a urgence ! En décembre 1915, le montant des commandes à exécuter s'élève à 300 000 F, mais le délai de trois mois est impossible à respecter : il en faudrait cinq ... En attendant la construction de la nouvelle usine, « le hangar de la rue Racine a été aménagé en atelier de montage, dans lequel travaillent actuellement une vingtaine d'ouvriers et ce nombre pourra être doublé<sup>32</sup> ». Trois mois plus tard, « la place manque. Le conseil autorise la construction dans la cour de l'usine 7 rue Racine d'ateliers nouveaux sous hangars d'environ 150 m<sup>2</sup> qui devront coûter au total environ 2 595 F, (...) ils permettront l'installation de 64 ouvriers en plus<sup>33</sup> ». En fait, le développement de l'entreprise est rythmé par les commandes militaires.

Aussitôt la SPR créée, Achille Lignon trouve un emplacement pour la construction de l'usine<sup>34</sup>. Il s'agit de « deux terrains contigus d'une contenance d'ensemble de 25 545 m<sup>2</sup>, situés à Lyon, 7<sup>e</sup> arrondissement, quartier de Monplaisir la Plaine ». C'est un environnement aux allures rurales, progressivement colonisé par des industries

26 - ADR, 6 M.

27 - SPR, conseil d'administration du 22 juillet 1916.

28 - GIRARDEAU (Émile), *Souvenirs de longue vie*, Paris, p. 78.

29 - Archives de la Maison Rhône Alpes des Sciences de l'Homme (MRASH), SPR, registre des entrées et des sorties du personnel, 1914-1917.

30 - Cf. *Gazette fiduciaire et commerciale de Lyon* du lundi 3 Janvier 1916, cit. par POUZET (Pierre-Lucien), *Histoire de la Société Paris-Rhône*, étude dactylographiée, 1981, 153 p., p. 4 (Archives privées).

31 - MRASH, SPR, PV CA, 30 novembre 1915.

32 - MRASH, SPR, PV CA, 15 janvier 1916 et aussi 18 décembre 1915.

33 - MRASH, SPR, PV CA, 11 mars 1916. Le PV du CA du 20 mai mentionne le « remboursement à la SFR des 2 500 F, pour les frais d'installation rue Racine qu'elle avait pris à sa charge ».

34 - MRASH, SPR PV CA, 18 décembre 1915.

35 - Cinquantième  
Congrès pour  
l'avancement des  
sciences, Lyon, 1906-  
1926.

AICA (Association  
industrielle  
commerciale et  
agricole de Lyon et de  
la région), 1920.  
p. 1-12.

36 - Dossier Fellows et  
dossier Bliss, archives  
de P.L. Pouzet.

nouvelles, comme le montre le plan général de la ville de Lyon : « terres », « jardins potagers », « maisons en pisé », « remise et jeu de boules », « vergers », « poulaillers » constituent des espaces mosaïques qui s'intercalent encore largement entre les industries, comme la société Robert Esnaud Pelterie, la SA d'Étirage et de tréfilerie du Rhône, les Ets métallurgiques du Rhône, les Ets industriels Saurer. Au voisinage immédiat de Paris-Rhône, des vergers, une usine d'air liquide, et une société franco-suisse de confitures, bien allemand sous séquestre. Les axes de communication, « routes » et « chemins », bien moins nombreux qu'aujourd'hui, ne sectionnent pas l'espace, laissant la possibilité de constituer des domaines d'un seul tenant.

La SPR participe donc de cette mutation de l'est lyonnais décrite peu après la guerre comme « une agglomération banale d'usines, chantiers, terrains vagues, rues ouvrières, semée d'îlots d'habitations bourgeoises, dans la plaine maussade qui va se confondre avec le Dauphiné ». Elle se prolonge même « au-delà des anciennes fortifications de Villeurbanne, Montchat, Bron, Vénissieux, Saint-Fons (...) et ces villes de grandes banlieues évoquent par leur croissance formidable les villes-champignons d'Amérique<sup>35</sup> ».

La construction à proprement parler de l'usine commence en février 1916. Mîmars, les fondations sont presque terminées et l'installation a lieu courant septembre, avec quatre-cinq semaines de retard. La constitution du parc de machines-outils connaît quelques rebondissements. Prenons l'exemple de la commande d'une « machine à tailler les engrenages n° 6 Fellows » importée des États-Unis en 1916. La SPR traite avec deux maisons établies à Paris : Herbert, puis Bonvillain et Ronceray. La marge de manœuvre paraît toutefois étroite en ce qui concerne la négociation des prix,

ne serait-ce qu'en raison de la hâte de Paris-Rhône. Celui que propose Herbert passe de 11 850 F en mars à 12 500 en mai, « par suite de l'augmentation très importante survenue sur les transports d'une manière générale, et notamment sur le coût du fret, ainsi que sur le taux des assurances, manutention dans les ports etc.<sup>36</sup> ». Paris-Rhône annule alors sa commande. Bonvillain propose 12 000 francs « si commande immédiate » et refuse tout rabais. Paris-Rhône se résoud à accepter cette proposition début mai. Reste à acheminer la machine jusqu'à l'usine... Partie de New-York le 11 mai, elle arrive au Havre début juin, pour atteindre Paris un mois plus tard ; immobilisée quelques jours dans la capitale, elle est expédiée pour Lyon le 11 juillet. Le 29, Paris-Rhône n'a toujours pas pris possession de sa commande, et Bonvillain fait « une enquête pour savoir ce que cette machine est devenue ». Finalement, la SPR prend possession du matériel en gare de Villeurbanne le 11 août, deux mois après son arrivée en France.

Machines à percer, à meuler, à polir, à fraiser, à affûter, à centrer, à tailler les engrenages, à mandriner, à tarauder, à bobiner, à fretter ; tourets à brosser, à meuler ; presse de découpage, d'emboutissage, à encocher ; tours (à décolleter, à bobiner...) ; étau-limeur : en dépit des alés, le parc ne cesse d'être complété pendant et après la construction de l'usine. Le matériel est parfois acheté d'occasion à d'autres sociétés comme la Manufacture des isolants du Rhône, la société Albert Nuyts (Roubaix), la CEM et même l'École centrale lyonnaise. Le développement du marché de l'occasion pourrait témoigner de la mobilité de l'outillage engendrée par la reconversion industrielle. Outre le prix et le délai de livraison, la proximité des ex-utilisateurs était peut-être un avantage : savait-on se



servir des machines importées d'Amérique ou d'ailleurs ? Il faut avouer que ce problème n'est jamais abordé dans les procès-verbaux du conseil d'administration.

### Les fabrications

L'essor de l'entreprise, dont témoignent la construction et l'extension de son usine, la croissance de ses effectifs ou encore l'augmentation de son capital (deux millions en 1917, six en 1918) résultent d'une dynamique entre les besoins de la défense nationale et la capacité de l'entreprise à devancer sans cesse ses demandes par la mise au point de nouveaux procédés et appareils. Pourtant, il est très difficile de quantifier les commandes, de voir dans quelle mesure recherches et brevets aboutissent à des fabrications et à des ventes. En 1917, Émile Girardeau affirme que l'entreprise a produit en 12 mois plus d'une trentaine d'appareils, la série la plus forte atteignant 4 000 unités, la plus faible, 25.

Paris-Rhône continue de produire des appareils qu'elle vend à la SFR<sup>37</sup>. Cette activité est même prioritaire. Ainsi, le 10 novembre 1917, le conseil d'administration décide de refuser une commande conséquente de magnétos, afin d'assurer l'exécution de celles de la SFR : « il y a nécessité avant tout de satisfaire aux besoins de la Défense nationale qui nous sont indiqués (...) comme ceux auxquels notre usine seule peut convenablement donner satisfaction ». Dans le domaine de la TSF, Paris-Rhône serait donc, via la SFR, en situation de quasi monopole. Cela ne l'empêche pas, simultanément, de se spécialiser dans les appareils de démarrage, avec les brevets que la CIPR lui a apportés et de nouveaux brevets consacrés au démarrage (électrique) des moteurs et à l'éclairage.

Concurrence difficile à cerner, fluctuations de la demande militaire, situation particulière de Girardeau vis-à-vis de l'armée : comment donc évaluer le rapport de force entre Paris-Rhône et ses « clients » ? Même si les besoins de la défense sont énormes, Paris-Rhône évolue sur un marché plus complexe dès qu'elle ne se contente plus d'assurer les fabrications de la SFR : il lui faut trouver de nouveaux débouchés, d'autant que la société a de gros investissements à amortir. Débouchés dans l'aéronautique : le 17 juin 1916, Émile Girardeau explique au conseil d'administration que « pour régulariser les travaux des tours, il a pris des commandes des sociétés Gnôme et Rhône et Maljournal et Bourron ». Ou débouchés dans les véhicules militaires modernes à partir de 1917 : « des pourparlers déjà avancés, entamés avec les services de la Défense nationale et avec les représentants du Creusot et de Saint-Chamond, nous permettent d'espérer les commandes de démarreurs sur les tanks construits par ces établissements ». Fin 1917, Paris-Rhône commence le montage de ses « appareils » sur les « canons automobiles de Saint-Chamond<sup>38</sup> ».

Au total, la guerre est donc propice à la construction électrique. En France, ce secteur a entamé son take-off vers 1905, et en 1913, il emploie 30 à 40 000 personnes, tout en étant encore nettement en deçà de son concurrent et principal importateur, l'Allemagne. Pour le cas lyonnais, la chambre syndicale des industries métallurgiques et connexes du Rhône et de la Région établit en juillet 1921 un diagnostic : « les besoins de la Défense nationale pendant la guerre ont indiscutablement favorisé le développement de la plupart (de nos groupes). Mais l'examen attentif des chiffres et des faits de 1913 et de 1920 permet de conclure que l'extension métallurgique, si l'on peut dire, de Lyon, se serait pour-

37 - MRASH, SPR, PV  
CA, 20 janvier 1917.

38 - MRASH, SPR, PV  
CA, 30 juillet 1917 et  
10 novembre 1917.

39 - MORO (Henri),  
« Le développement  
des industries  
métallurgiques et  
mécaniques dans la  
région lyonnaise »,  
« La revue des  
industries », Lyon,  
Organe officiel de la  
Foire de Lyon,  
juillet 1921.

40 - CARON  
(François) et CARDOT  
(Fabienne), *Histoire de  
l'électricité en France*,  
Paris, Fayard, Paris,  
1991, p. 900.

41 - ADR 6 M Travée  
295. Sous comité  
d'action économique,  
rapport Barral,  
(inspecteur  
divisionnaire du  
travail), 15 juillet  
1916.

42 - MRASH, SPR, PV  
CA, 15 avril 1916.

43 - ADR 6 M, travée  
295, PV séance du  
comité du 18 mars  
1916.

44 - ADR, 10 MPC  
119, convention  
collective du  
29 septembre 1928  
entre la chambre  
syndicale et le syndicat  
général des ouvriers en  
métaux (CGT).

suivie et qu'aujourd'hui nous aurions une production double de celle de 1913, même si les événements pénibles et glorieux de 1914-1918 ne s'étaient pas présentés ». Ceci vaut pour l'ensemble des industries dites métallurgiques, mais il est bien précisé peu après que le groupe qui s'est le plus développé est « la construction électrique qui a triplé son personnel<sup>39</sup> ». L'arrêt net des importations à partir d'août 1914, conjugué aux besoins de l'armée, a évidemment stimulé les entrepreneurs français, qui développent la construction de matériels nouveaux ou importés jusqu'alors : projecteurs, groupes électrogènes, piles et accumulateurs... En janvier 1915, le ministre de la Guerre Millerand a créé, sur la suggestion d'André Blondel, une commission des applications militaires de l'électricité dont le savant assure la présidence. Cette commission est formée de diverses personnalités de l'industrie et des officiers du Génie, dont Ferrié<sup>40</sup>. Peu influente en 1915, elle obtient en 1916 que soient constitués des détachements, puis des compagnies d'électriciens d'armée. Jusqu'à la fin de la guerre, c'est elle qui conseille le haut commandement sur le matériel électrique.

### Le personnel

50 000 ouvriers en août 1914, 1 675 000 en novembre 1918 : les industries de la défense consomment énormément de main-d'œuvre, bouleversent travail et travailleurs : « une nouvelle répartition des travailleurs parmi les divers établissements a dû s'opérer pour établir l'équilibre (...), mais cette répartition n'a pu se faire que petit à petit, en raison de l'adaptation de chaque ouvrier à son nouvel emploi<sup>41</sup> ». Les effectifs de Paris-Rhône passent de 93 en décembre 1915 à plus de 800 en octobre 1918, ce qui le range dans la catégorie des grands

établissements, supérieurs à 500 personnes. Comme pour d'autres usines, l'accroissement de la main-d'œuvre se fait d'abord par le travail des femmes, aux dires mêmes du conseil d'administration<sup>42</sup>. Au printemps 1916, elles représentent environ 16 % des effectifs et les militaires 30 %. Les procès-verbaux des conseils d'administration d'avril, mai et juin 1916 sont malheureusement les seuls à donner ces détails. On peut toutefois estimer que la part des femmes s'accroît par la suite, d'autant que l'été 1916 marque un coup d'arrêt dans le recrutement des mobilisés.

L'autre solution proposée par Albert Thomas, outre l'embauche des femmes, est le recours aux étrangers. Leur embauche, et en particulier celle des « coloniaux », pose des problèmes matériels, de capacité professionnelle, de sécurité intérieure. Pour le préfet, « l'emploi des Marocains ou des Kabyles comporte une installation spéciale et une nourriture particulière (...). Ces ouvriers doivent, en principe, vivre en commun et être placés sous une direction dont ils sentent l'autorité<sup>43</sup> ». Femmes et étrangers dans les usines de guerre... Qu'en est-il de Paris-Rhône ? Plusieurs centaines d'ouvriers et d'ouvrières sont employés par Paris-Rhône pendant la guerre. Que font-ils, quel est leur degré de qualification ? L'appellation d'ouvrier(ère) n'apparaît quasiment jamais dans les registres. On est encore loin de la convention de 1928 qui décrit toutes les catégories ouvrières, du professionnel qualifié au manœuvre de peine<sup>44</sup>. Les femmes sont bobineuses ou monteuses. Les hommes manœuvres, monteurs, tourneurs, mécaniciens, ajusteurs. Moins nombreux, les peintres, forgerons, serruriers ou menuisiers. La seule hiérarchisation de cet ensemble autorisée par nos sources est celle qui prend appui sur les salaires. Le système de rémunération est

d'ailleurs le point commun de tous ces travailleurs : ils sont payés au rendement. Dans *Les carrières de l'industrie électrique* publié en 1914, Marsollier, ancien élève de l'École polytechnique et ancien ingénieur de l'industrie électrique, explique que l'industrie électro-mécanique a recours d'une part aux spécialités professionnelles de la mécanique ordinaire, ajusteurs, tourneurs, fraiseurs, perceurs... « c'est-à-dire des ouvriers conduisant les diverses machines-outils », d'autre part à des ouvriers « bobineurs » ou « bobiniers » qui disposent les fils et les câbles sur les carcasses des appareils et des machines : « ils touchent à l'âme de la machine électrique alors que les mécaniciens n'en font que le squelette<sup>45</sup> ». Subtile hiérarchisation... En dépit de cette différenciation, les bobineuses de Paris-Rhône, qui, il est vrai, sont des femmes, gagnent deux fois moins que leurs collègues tourneurs ou ajusteurs.

L'observation des appellations usitées dans les registres confirme les flottements de vocabulaire qui attestent les rémanences d'un monde professionnel et usinier plus ancien. La confusion est totale entre métier, qualification, fonction, statut, poste de travail. Le métier et le statut restent d'ailleurs étroitement confondus dans le discours d'Émile Girardeau : « au fur et à mesure des développements (de l'usine de Paris-Rhône), des ouvriers sont nommés, l'un contremaître, un autre expert, ouvrier, etc. ». Les ouvriers savent qu'ils feront un jour partie d'une telle promotion, s'ils en ont appris assez long pour devenir dignes d'être chefs à un moment donné. Les manœuvres sont invités à devenir des « compagnons », on leur fait apprendre un « métier ». Nous sommes arrivés ainsi au résultat suivant : il n'y a plus de manœuvres français, tous ont pu devenir ouvriers,

les manœuvres sont des émigrants grecs. (...) Ces diverses règles ont eu pour conséquence d'amener le personnel à avoir de la considération et du respect pour l'ouvrier, surtout pour le bon ouvrier<sup>46</sup> ». Cohabitation inattendue de deux éloges : celui de l'organisation scientifique du travail et celui du métier, parade précoce aux dénonciations de la déqualification ou plutôt inadaptation du discours aux mutations des ateliers, au rang desquels la segmentation du travail.

La montée des employés va de pair avec la préparation et le contrôle du travail de fabrication, et le développement des documents écrits : graphiques, fiches diverses, calculs et comptabilité. Mêlés au départ à l'ensemble du personnel, les employés ont leur propre registre, au moins à partir de 1919. La proportion d'étrangers est moins grande que celle constatée dans les registres comprenant aussi bien les employés que les ouvriers, soit 5 %, à savoir six Suisses (hommes et femmes), un Américain, deux Italiennes, un Polonais et un Russe. En revanche, la proportion de femmes est plus élevée : 65 femmes pour 140 hommes dont les contremaîtres et le personnel dirigeant exclusivement masculin à une exception près, soit presque 32 %. Et si l'on regarde l'état du personnel le 19 août 1921, les femmes sont aussi 32 % dans la catégorie « employé(e)s », mais moins de 23 % seulement si l'on prend en compte l'ensemble du personnel payé au mois. Cette différence indique a priori un plus grand turn-over chez les dames. L'âge de recrutement est plus large pour les hommes (13-68 ans) que pour les femmes (16-47 ans). La moyenne d'âge au moment de l'embauche est de 30-31 ans pour les premiers, de 24-25 ans pour les deuxièmes. 72 % des femmes sont embauchées entre 19 et 30 ans.

45 - MARSOLLIER (Charles), *Les carrières dans l'industrie électrique*, Paris, 1914, p. 23.

46 - GIRARDEAU (Émile), "Organisation moderne d'une entreprise", *Revue générale d'électricité*, 1916, p. 10.

47 - MRASH, SPR, PV  
CA, 18 novembre  
1916.

48 - idem.

49 - Respectivement  
MRASH, SPR PV, CA,  
15 décembre et  
16 juin 1917.

50 - Cf. DEWERPE  
(A.), *L'impératif de  
justification dans les  
politiques sociales des  
patronats français  
(1800-1936)*,  
SCHWEITZER (Sylvie)  
(dir.), *Logiques  
d'entreprises et  
politiques sociales*,  
Lyon, PPSH, 1994,  
p. 48-62.

51 - *Organisation  
moderne...*, revue  
citée, p. 9.

Peu après l'installation, alors que 153 ouvriers travaillent dans la nouvelle usine, le conseil d'administration décide d'embaucher dans les deux mois qui suivent 86 hommes et 130 femmes supplémentaires<sup>47</sup>. L'heure n'est pas à l'expérimentation des techniques scientifiques de recrutement. Au contraire, l'état du marché du travail est ici à l'origine des premières mesures « sociales » : « M. Girardeau expose les mesures qu'il va prendre pour arriver à trouver ce personnel ouvrier, en augmentant son bien-être, diminuant ses frais de transport et de dérangements, lui facilitant les moyens de se nourrir dans de bonnes conditions, et l'engageant à venir à notre usine avec plaisir<sup>48</sup> ». Ce type de politique est suffisamment apprécié (parce que rare ?) pour que quatre semaines plus tard, les demandes soient supérieures aux offres d'emplois de l'entreprise. On ignore toutefois les modes concrets de recrutement et le rôle éventuel des autorités municipales ou militaires.

Par la suite, les pénuries et « la vie chère » activent sans doute la création d'une mutuelle ouvrière, présidée par Émile Girardeau, financée à part égale par la société et les cotisations annuelles des ouvriers. « D'accord avec la délégation ouvrière, la Direction a organisé des achats en gros de savon et pâtes alimentaires, en plus des cessions de charbon, de bois et de pommes de terre ». Il existe également des « indemnités pour repas » de 75 centimes, attribuée sous forme de tickets dans un premier temps, puis en espèces, à la demande du personnel<sup>49</sup>. D'une manière générale, il semble que l'organisation de Paris-Rhône n'engendre pas, du moins pendant la guerre, de politique sociale particulière. On ne peut guère détecter ici les « justifications nouvelles » des politiques sociales dont parle Alain Dewerpe<sup>50</sup> : « les employés et les ouvriers doivent être encouragés, par

des augmentations de salaire selon leur travail, mais il importe encore plus de faire arriver à des grades, à des situations morales et matérielles plus élevées, ceux qui sont dignes d'y accéder. Beaucoup d'hommes intelligents, mais peu instruits en raison de leur origine modeste, travaillent avec persévérance et acquièrent des connaissances sérieuses lorsqu'ils y sont encouragés (...). Les équipes ont chacune leur « as ». L'ouvrier n'est plus une unité numérotée, interchangeable, nomade entre diverses usines. C'est un collaborateur qui s'attache à son usine, car il sait qu'il ne trouvera pas, dans une autre, les mêmes droits acquis, les mêmes considérations, les mêmes états de service en faveur d'un avancement probable. De jeunes employés occupés aux écritures sont venus solliciter des places d'apprentis afin d'obtenir un jour l'honneur d'être promus ouvriers<sup>51</sup> ». Paradoxe que de voir l'OST mettre fin à l'ouvrier « numéro interchangeable » ! Ainsi, il apparaît que la fixation de la main-d'œuvre, avec en arrière plan sa formation et sa qualification, soit, comme au temps de la première industrialisation, le mobile principal des mesures sociales prises par les dirigeants de la SPR.

## L'APRES-GUERRE ET LA CONQUETE DE NOUVEAUX MARCHÉS

Contrairement à d'autres entreprises qui produisent pendant la guerre du matériel à usage exclusivement militaire, comme des munitions, Paris-Rhône n'a pas à opérer une reconversion totale lorsque l'armistice survient : il lui suffit d'adapter et de perfectionner les équipements fournis aux véhicules militaires aux automobiles. Ainsi, les études menées pendant la guerre préparent déjà

l'avenir de l'entreprise. Les dirigeants savent que l'automobile est en pleine expansion. L'offre des 155 constructeurs français s'est accrue de 1 000 % entre 1900 et 1913, mais alors qu'à la veille de la guerre la plupart des véhicules fabriqués aux États-Unis sont pourvus d'un équipement électrique (démarrateur et éclairage), leurs homologues français ne disposent encore, pour une large part, que du démarrage à la manivelle et de l'éclairage à l'acétylène.

Dès le mois de mars 1916, le conseil d'administration de la société cible très nettement ce marché en position de sous-traitant : « la société ne peut en même temps vendre des voitures automobiles et des machines électriques destinées à des constructeurs automobiles, nos clients, dont nous deviendrions les concurrents par la vente que nous ferions de voitures d'une autre marque<sup>52</sup> ». A la foire de Lyon de mars 1918, Paris-Rhône expose « les appareils qui seront mis à la disposition de la clientèle privée », en particulier une petite magnéto pour le seul éclairage du véhicule, et le Dynamoteur qui « a fait ses preuves sur le front<sup>53</sup> ». Ce « dynamoteur », invention de Joseph Bethenod, a été l'objet de deux dépôts de brevet en 1916. La nouveauté et la performance de cette machine électrique est d'assurer aussi bien le démarrage du moteur que l'éclairage du véhicule : « une femme ou un enfant peuvent le faire manœuvrer. Il suffit d'appuyer sur une pédale et le moteur part. En tournant un commutateur les phares s'allument<sup>54</sup> ». Cet appareil est adopté en 1919 par Panhard, Berliet en 1921, puis par Renault en 1922. 2 000 à 2 500 sont alors fabriqués chaque mois. Au lendemain de l'armistice, l'entreprise développe trois autres branches d'activité : l'électricité générale (la SACM Belfort, où Joseph Béthenod était ingénieur, lui confie une grosse

commande d'appareils électriques), la marine et les chemins de fer (éclairage).

Le caractère encore saisonnier du marché automobile est semble-t-il une des raisons qui ont poussé les dirigeants à se lancer dans l'électroménager en 1922-1923. Cause ou conséquence, la production de poste TSF est arrêtée peu après au profit de la SFR<sup>55</sup>. Le début des années 1920 est effectivement marqué par l'essor des appareils ménagers : Calor, fondée en 1917, en fait sa principale branche d'activité, et le premier Salon des arts ménagers se tient en 1923. « Depuis 1915, la main-d'œuvre domestique est devenue de plus en plus rare et de plus en plus difficile à trouver, aussi les constructeurs ont-ils cherché à créer ou à perfectionner tous les appareils de nature à diminuer la fatigue et le temps employé. (...) (l'électrocireuse) évite d'introduire chez soi des personnes étrangères et inconnues qui exigent à la fois une surveillance continue et des salaires élevés<sup>56</sup> ». Cet article intitulé « le nettoyage par le vide » montre qu'à leurs débuts, cireuses et aspirateurs relèvent encore de la consommation de luxe. Or, on sait bien que l'avenir de l'appareillage électroménager dépasse largement le remplacement de la main-d'œuvre domestique par des machines. Il symbolise, avec l'automobile, la révolution de la consommation, rendue possible par la production en série et la publicité. Dans un premier temps, Paris-Rhône fabrique et vend ses premiers aspirateurs sous licence. Puis elle expose une première réalisation au Salon des arts ménagers en 1923, à savoir une machine dite « universelle », remplissant les fonctions d'aspirateur, de cireuse et de moteur. Le véritable « Aspiron » de forme tronc-conique, appareil mixte cirant et aspirant les poussières, breveté, est fabriqué en série à partir de 1924<sup>57</sup>.

Dynamoteur, Aspiron : les machines sont créées, les marchés ciblés ; l'entre-

52 - MRASH, SPR, PV CA, 11 mars 1916.

53 - Dans POUZET (P.L.), *op.cit.*, p 124.

54 - Fascicule de présentation du Dynamoteur Paris-Rhône, 1919.

55 - Le secteur de la TSF est en plein bouleversement, avec la création de la CSF en Février 1918 (Compagnie Générale de TSF), et de la Compagnie Radio-France.

56 - *Organisation et production*, n° spécial « La maison et son décor », septembre-octobre 1922, p 300.

57 - *Bulletin de la Société de Paris et du Rhône*, n° 31.

58 - MRASH, SPR, PV CA, 8 octobre 1926.

59 - La S.A. *Revue générale d'électricité*, cap. 400 000 F, a son siège à Paris. La SPR acquiert 10 actions de 500 F, MRASH, SPR, PV CA, 15 décembre 1917.

Un dépouillement de cette revue permettrait peut-être de trouver d'autres monographies d'usines que celle de la SPR.

prise doit maintenant mettre en œuvre des techniques commerciales pour vendre. Atteindre et étendre les marchés visés suscitent la mise en œuvre de tout un éventail de techniques commerciales qui relève du sacro-saint principe décliné dans *Organisation d'une entreprise : Prévoir et contrôler*. La vente ne doit pas laisser davantage de place au hasard que la production : « L'important est d'organiser et de conduire la division commerciale selon les principes scientifiques ». Ainsi, pour connaître les clients, une étude est menée par le biais d'un questionnaire sous forme de carte-lettre. C'est la naissance, sans le nommer, du marketing.

Dès que la guerre se termine, Paris-Rhône se dote d'un service commercial, qui apparaît dans les colonnes du registre du personnel des employés (1919-1921). Très peu d'éléments subsistent sur le procès d'élaboration de l'identité commerciale des produits ou sur la conception des publicités. Pourquoi « le nègre et l'ours » de Vincent pour promouvoir les aspirateurs Paris-Rhône, quand Calor opte pour la jeune Suzy et Vega pour un athlète greco-romain ? Une chose est sûre : tout se met en place au début des années 1920. En 1926, le conseil décide même de recruter un directeur spécialement chargé de la commercialisation et de la publicité des aspirons<sup>58</sup>.

Les publicités Paris-Rhône sont étrangement rares dans les revues que nous avons compulsées, absentes même dans le numéro qu'*Organisation et Production* consacre à « La maison et son décor ». Est-ce une stratégie que lui dicte le caractère technologique de ses produits ? Elle semble privilégier ce que l'on appelle aujourd'hui la communication institutionnelle, c'est-à-dire divers vecteurs d'information de la clientèle, l'information étant alors un mode de publicité réel mais masqué. Ce sont par exemple divers opuscules, soit réservés

à la description d'une fabrication en particulier (le Dynamoteur par exemple), soit à la présentation de l'entreprise et de son usine. Ce sont aussi les catalogues, généraux ou spécialisés dans chaque département, comprenant dessins, références, caractéristiques, prix, informations techniques.

Autre vecteur – manifestation d'une culture technicienne nouvelle ? –, la presse spécialisée dans le domaine de l'automobile (*Omnia, La vie automobile, Automobilia, Auto-Volt...*) et de l'électricité, dont il faudrait cerner le lectorat, quantifier le tirage et cartographier la diffusion car elle est un outil de promotion dont usent largement les dirigeants de Paris-Rhône. Une revue de presse le confirme, de même que la prise de participation de Paris-Rhône à la société anonyme *Revue Générale d'Electricité* constituée en novembre 1917, organe de l'Union des syndicats de l'électricité qui réunit *La Revue Electrique* (1904-1916) et *La Lumière Electrique* (1879-1916) : il est très intéressant pour la société de Paris et du Rhône de posséder une participation dans la société publiant cette revue, lui permettant ainsi de faire une publication des plus utiles<sup>59</sup>. Autre exemple plus tardif mais significatif : en 1933, *Auto-Volt* publie *L'encyclopédie de l'électricité automobile*. Elle est préfacée par Joseph Bethenod et comprend en première page une publicité pour les équipements Paris-Rhône.

Concernant notamment l'équipement électrique pour automobile, les principaux arguments de vente développés dans les opuscules et les revues sont l'innovation, la fiabilité et le prix, avalisés par plusieurs éléments : d'abord, le sérieux scientifique, matérialisé par le laboratoire, garanti par le choix des clients (armée puis constructeurs automobiles) et ultérieurement par les performances réalisées aux courses automobiles. Ensuite le certificat « fait maison »,

brevet et marque à l'appui, à replacer dans le contexte de la guerre puis de la concurrence commerciale particulièrement vive avec l'Allemagne, notamment dans le secteur électrique. Pendant les seules années de guerre, Paris-Rhône a déposé 37 brevets<sup>60</sup>. Enfin, la modernité du mode de production et de l'usine (la fabrication du Dynamoteur est « organisée par grandes séries dans une Usine moderne » peut-on lire vers 1919), assurance de la meilleure qualité pour le prix le plus faible.

Que ce soit dans la *Revue Générale d'Electricité* ou dans ses propres publications, Paris-Rhône a amplement recours à la photographie<sup>61</sup>. Un certain nombre d'entre elles, en double ou triple, permettent d'établir une comparaison entre la prise de vue originale, les retouches effectuées sur consignes, et la photographie finale telle qu'elle est publiée dans les opuscules ou revues spécialisées. Les directives se résument en deux mots : ordre et propreté. Ainsi cette indication au dos d'une photographie de la fonderie (1920) : « diminuer si possible le désordre en cachant les petits objets épars sur le sol à la gouache ». Même chose pour l'extérieur : une « vue prise en avion des usines d'électricité, de fonderies et d'isolants de la Société de Paris et du Rhône » dont la partie non bâtie est toute de terre battue et d'herbes folles est annotée comme suit : « sol non bâti "lissé" ». La gouache transforme ainsi en carrelage ce qui devait être de la terre ou du ciment. Elle permet aussi de souligner le relief imposant des machines et d'en souligner là encore la brillance. La correction se mue en trucage lorsque sont ajoutés, sur la photographie du magasin ouvert à Lyon, quai Jules Courmont, des messieurs admirant les vitrines !

Dernière technique de « communication institutionnelle », les foires et

salons. Paris-Rhône participe à la Foire de Lyon dès sa deuxième édition en 1917. Cette première expérience est tout à fait probante : « notre participation à la foire de Lyon nous a démontré (...) l'intérêt que nous devons attacher à la construction de nos appareils de démarrage automatique. Si nous avions été en mesure, nous aurions eu preneur pour plus de 500 installations de ces appareils<sup>62</sup> ». La société participe également au premier salon des arts ménagers (Paris, 1923).

Enfin, Paris-Rhône assure divers services à l'intention de sa, ou plutôt ses clientèles. Elle propose par exemple le montage à domicile des équipements électriques. Le cas échéant, « la pension et le logement des monteurs sont assurés par le client », de même qu'un aller-retour en deuxième classe. Surtout, elle ouvre deux magasins (Paris et Lyon) et met en place un réseau de « station service » à partir de 1918. *L'encyclopédie de l'électricité automobile* définit la station service comme « un atelier spécialisé » qui offre à la clientèle « toutes les commodités, tous les avantages qui lui permettront de le charger de travaux de réparation en toute confiance ». Paris-Rhône assortit ce réseau d'un service d'abonnement : elle crée « une organisation d'entretien des équipements électriques (...) ». L'abonnement forfaitaire donne droit à 12 visites régulières de l'installation (une par mois). Ces visites de vérification se font, soit à l'atelier de la SPR, 23, Avenue des Champs-Élysées, soit en province, chez les nombreux agents de la société<sup>63</sup>. Au début des années 1930, il y a huit stations service dans le département du Rhône et vingt dans la seule ville de Paris.

La première « vitrine » de Paris-Rhône, au propre et au figuré, chronologiquement et symboliquement, est son « magasin d'exposition et garage-atelier »,

60 - D'après liste des brevets établie par l'entreprise en 1980 et conservée par Monsieur Pouzet, directeur technique retraité de la SPR.

61 - Conservées par la fondation Berliet.

62 - MRASH, SPR, PV CA, 10 mars 1917.

63 - Cf. un opuscule datant de 1920 environ, conservé par M. POUZET.

- 64 - MRASH, SPR, PV  
CA, 18 janvier 1918. avenue des Champs-Élysées. Dès janvier 1918, Girardeau expose au conseil son projet d'organiser à Paris « un atelier de réparations, de montage et le magasin pour stocks et expositions<sup>64</sup> ». Pour cela, il faut louer « dans un endroit bien situé, au besoin, avenue des Champs-Élysées, avenue de la Grande Armée, ou autres grandes voies plus spécialement adoptées par l'industrie de l'automobile, un grand local<sup>65</sup> ». C'est chose faite en octobre de la même année. L'installation parisienne se double d'un changement d'organisation au sein de l'entreprise en janvier 1919 puisque Klobb, directeur de l'usine de Lyon, est nommé directeur des services administratifs et commerciaux à Paris, c'est-à-dire « du magasin de vente, des ateliers d'entretien et appareillage d'automobiles, du service des abonnements<sup>66</sup> ». Il y a donc désormais un directeur à Paris (Klobb) et un directeur de l'usine de Lyon (Leyvastre qui remplace Klobb à ce poste). Ce partage entérine en quelque sorte la bipolarité que l'entreprise porte dans sa raison sociale. A Lyon les usines, à Paris l'administration et les bureaux : sur la page de garde d'un opuscule de présentation de l'entreprise datant de 1920, la mention du siège social n'apparaît même plus ! Pourtant, bien que ses statuts lui permettent de le transférer à Paris, Paris-Rhône gardera toujours son siège social à Lyon, pour des raisons qui restent à déterminer. « Si pendant la guerre certaines grandes maisons sont venues s'installer à Lyon, elles sont retournées aujourd'hui dans leur lieu d'origine » constate un observateur en 1921<sup>67</sup>. Cette repolarisation, si elle était vérifiée et quantifiée dans le secteur de l'automobile et de l'électricité, expliquerait les visées parisiennes de la SPR. « Aucune industrie et la nôtre, en particulier, ne pourrait vivre largement si elle était isolée. Les consortiums industriels seront désormais pour tous, une

règle impérieuse, c'est ce que nous avons prévu et c'est ce que nous réaliserons sans tarder à la suite de notre augmentation de capital. Nous possédons déjà un grand champ de solidarité que nous emploierons et que nous élargirons de plus en plus. Les groupes qui nous alimentent et qui se rapprocheront davantage, constituent la grande famille des applications électriques » déclare le président Achille Lignon devant le conseil d'administration le 25 mai 1918. L'installation à Paris procède vraisemblablement de cet impératif. De plus, il ne faut pas perdre de vue qu'au début des années 1920, les équipements électriques ne sont pas standardisés, d'où la nécessité d'être à proximité des constructeurs d'automobiles.

Entreprendre en temps de guerre ne se fait pas ex nihilo. L'histoire encore fragmentaire des débuts de Paris-Rhône met en évidence les appuis scientifiques et militaires, avec Ferrié et Blondel, l'appui lyonnais, avec Achille Lignon, les appuis logistiques et financiers de la SFR : tous se conjuguent pour permettre aux inventions de Joseph Bethenod de se muer en « applications industrielles ». Lorsque survient l'armistice, l'entreprise emploie 800 personnes et a dégagé pour l'exercice 1918 un bénéfice net de 2,3 millions de francs<sup>68</sup>. Cette réussite est aussi due au polytechnicien Émile Girardeau, qui, acquis aux idées de Taylor, prend le parti d'organiser les ateliers nouvellement édifiés chemin de Saint-Priest conformément aux principes de ce dernier. Au regard du développement de l'industrie électrique française avant guerre, il n'est pas audacieux d'affirmer que Paris-Rhône aurait sans doute existé, mais la guerre conditionne le moment de sa création, le lieu de son implantation, son organisation. Elle accélère le développement de l'entreprise parce qu'elle fait de la productivité et du rendement



un impératif qui réclame des effectifs et un espace usinier croissants, pour fabriquer en grand nombre des appareils fiables de plus en plus sophistiqués. Ce sous-traitant qui lui même sous-traite apparaît bien comme une entreprise moderne, caractérisée par le rôle primordial des ingénieurs, une usine neuve conçue par un architecte, des innovations technologiques constantes, des méthodes commerciales élaborées