

L'ENRICHISSEMENT SCANDALEUX DES INDUSTRIELS GRÂCE À LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE...

Alors que celle que l'on va appeler la *Grande Guerre*, ou la grande boucherie, fait des millions de victimes civiles et militaires, des industriels voient leurs bénéfices croître de façon exponentielle. Mieux encore, car c'est à la faveur du conflit de 1914-1918 que vont naître, des deux côtés du Rhin, de formidables épopées industrielles. Voyons quelles sociétés, devenues pour la plupart aujourd'hui de grandes entreprises ou des multinationales, ont le mieux su tirer profit de cette horrible guerre.

En France

Dès septembre 1914, au moment où l'armée allemande envahit le nord de la France, la mobilisation générale est sonnée..., aussi pour les industriels. Mais pour eux, pas question de sacrifier les profits.

Le gouvernement charge de grands patrons français de réorganiser l'économie placée au service de la guerre. Les grandes entreprises prennent alors la tête de «*groupements industriels régionaux*» spécialement créés, comme par exemple en province, la *Compagnie des forges et aciéries de la marine et d'Homécourt*, qui deviendra beaucoup plus tard *Arcelor Mittal*, ou les établissements *Schneider*, futur *Schneider Electric*. Quant à la région parisienne, c'est à Louis Renault qu'est confiée la direction de la «*mobilisation*» des industriels, lequel va trouver là une chance inespérée.

Louis Renault, fondateur des usines éponymes et dont la marque au losange n'est pas en grande forme avant la guerre, va reprendre du poil de la bête. Entre 1915 et 1917, les usines Renault doublent leur production de camions, assemblent plus de 2.000 chars et fabriquent 8,5 millions d'obus. Et entre 1914 et 1918, son chiffre d'affaires est multiplié par quatre. Une guerre plus tard, à la Libération de Paris en 1944, Louis Renault sera accusé de collaboration avec l'occupant nazi, comme nous le verrons dans un prochain article.

André Citroën, lui, construit pour l'occasion sa première usine en 1915. Immense et ultramoderne, elle va lui permettre d'honorer son premier gros contrat, qui ne concerne pas des voitures mais des obus. Le futur fondateur, en 1919, de la marque aux chevrons, impose à son personnel le fordisme et le taylorisme, et sans que celui-ci, aux vues des circonstances, ne puisse s'y opposer. En tout, Citroën produit pour ce conflit, quelques 24 millions d'obus, en réalisant une marge bénéficiaire de l'ordre de 40%.

Profitant d'une opportunité similaire, les frères Peugeot assemblent obus et moteurs d'avions dans leur usine de Sochaux, inaugurée en 1912 d'abord pour faciliter la fabrication de camions. La marque au lion n'y produira sa première voiture qu'en 1921.

Même opportunisme pour le jeune ingénieur Marcel Bloch, futur Marcel Dassault, dont la première commande en 1916, une cinquantaine d'hélices d'avion d'un nouveau modèle, provient de l'armée de l'air. En 1929, il fondera le Groupe Dassault, devenu depuis une gigantesque holding qui fait la fortune de sa famille. Les usines Michelin fournissent pneumatiques, masques à gaz, toiles de tentes et avions de combat. Prétextant une instabilité des cours du caoutchouc, l'entreprise, qui deviendra un leader international de fabrication de pneumatiques, augmente sévèrement ses prix. N'ayant cessé d'entourer ses résultats comptables du plus grand secret, Édouard Michelin dispose à l'armistice d'un véritable trésor de guerre, lui laissant une marge de manœuvre considérable. Il en profite notamment pour racheter son grand rival, les établissements Bergougnan, ayant distribué quant à eux entre 1914 et 1918, quelques 21,6 millions de francs à leurs actionnaires. *Schneider et Cie*, l'ancêtre de la multinationale *Schneider Electric*, devient l'un des principaux fournisseurs d'armement français. Déclarant un maximum de 40% de bénéfices bruts au lendemain de la guerre la compagnie répartit de 1918 à 1920 des dividendes représentant le tiers du capital

nominal. Le groupe Schneider s'étend ensuite en Allemagne, puis à l'Est, et cofonde en 1920, une puissante holding pour y gérer ses participations financières.

À l'instar de l'Allemagne, comme nous le verrons dans la partie suivante, la France n'est pas en reste dans le développement des armes chimiques. Le gouvernement charge ainsi l'industrie chimique de concevoir de nouveaux gaz toxiques plus meurtriers. La *Compagnie des produits chimiques d'Alais et de la Casmargue*, le futur Péchiney, se lance alors dans la production de gaz de combat. *Air Liquide* livre du chlore à l'armée française, et c'est en 1918, un an après sa consœur allemande, qu'elle reçoit sa première cargaison du tristement célèbre, gaz moutarde. Ce gaz asphyxiant, vésicant et mortel, est fabriqué par la *Société chimique des usines du Rhône*, une branche du futur Rhône-Poulenc, et dont les activités seront bien plus tard intégrées dans *Rhodia* ou *Aventis* (fusionné ensuite avec *Sanofi*).

Pourtant, dès mai 1915, un rapport de la *Commission des finances* de l'Assemblée nationale épingle le ministre socialiste de la Guerre, Alexandre Millerand. On lui reproche notamment de pousser les industriels à fabriquer coûte que coûte malgré toutes les conséquences que cela peut engendrer, de payer du matériel surfacturé et de n'avoir prévu dans les contrats aucune pénalité financière pour retard et inexécution.

En Allemagne

De l'autre côté du Rhin, là aussi la connivence entre le gouvernement et les grands industriels va payer. Dès octobre 1914, on met en place une commission destinée à développer des gaz de combat. C'est Carl Duisberg, le patron de la société *Bayer*, qui la codirige, saisissant là une chance de prospérer. L'entreprise chimique *Bayer* est l'inventeur et la productrice d'abord du gaz chloré, un gaz suffocant et toxique, utilisé pour la première fois sur le champ de bataille dès janvier 1915, puis en 1917, du encore plus atroce gaz moutarde. La firme allemande voit près de trois-quarts de son chiffre d'affaires, pendant le conflit, venir directement de la guerre. Plus tard complice de la solution finale des nazis, ce dont nous reparlerons dans un article à venir, *Bayer* est de nos jours une puissante multinationale, marchande de médicaments, d'herbicides, de pesticides, d'O.G.M. et j'en passe, suscitant toujours autant polémiques et scandales.

Le futur grand constructeur automobile *BMW* se lance en 1917, en fabriquant des moteurs pour les avions de combats.

L'entreprise *Krupp AG*, dirigée par le marchand de canons et futur criminel de guerre nazi, Gustav Krupp, aujourd'hui fusionnée avec *Thyssen*, est devenue l'un des plus importants groupes sidérurgiques allemands. Elle met au point le tristement célèbre canon géant, la «*grosse Bertha*». Les bénéfices de *Krupp AG* passent de 31 millions de marks en 1913-14 à plus de 79 millions en 1916-17. Le fabricant d'armes *Rheinmetall*, par ailleurs toujours en activité dans l'armement, multiplie ses profits par dix grâce à la *Grande Guerre*, ceux-ci grimant à plus de 15 millions de marks à la fin du conflit.

En 1916, afin de faire face au manque de main d'œuvre et poursuivre «*l'effort de guerre*», quelques grands patrons allemands comme les très actifs Carl Duisberg (*Bayer*), Gustav Krupp (*Krupp AG*) ou encore Hugo Stinnes, à la tête d'un groupe industriel des mines et de l'acier alors en pleine croissance, pressent le commandement militaire de leur fournir des travailleurs forcés. Celui-ci exhausse leur vœu en déportant vers l'Allemagne environ 60.000 Belges, la Belgique étant alors occupée, qui sont aussitôt exploités dans leurs usines. Toutefois, sous les protestations internationales, la manœuvre finit en queue de poisson et les travailleurs déportés belges pourront rentrer chez eux avant la fin de la guerre. Malgré la réticence des industriels à dévoiler leurs livres de compte, une *Commission parlementaire* révèle que les seize plus grandes entreprises houillères et sidérurgiques allemandes ont multiplié leurs bénéfices par au moins huit entre 1913 et 1917.

... et ailleurs

Au Royaume-Uni par exemple, la compagnie pétrolière anglo-néerlandaise *Shell* se développe en tirant, elle aussi, profit de la grande boucherie. Elle approvisionne en essence et en T.N.T. l'armée britannique envoyée sur le continent, tout en poursuivant la prospection de pétrole ailleurs sur le globe. À la fin des années 1920, *Shell* devient la première compagnie pétrolière mondiale, et demeure de nos jours l'une des plus importantes multinationales du secteur. Sous couvert de soutien patriotique et de contribution décisive à l'effort de guerre national et à la victoire finale, ces ingénieurs ainsi enorgueillis, transformés en grands patrons, contribuent surtout à la croissance de leur propre empire industriel, dont beaucoup sont devenus de nos jours d'énormes multinationales.

Ayant l'audace de se proclamer eux aussi «*mobilisés*», ce n'est pas dans la boue d'une tranchée que ces grands patrons font la guerre, mais installés sur le cuir de leur fauteuil de direction, louant un capitalisme d'intérêt général qui ne remplit pourtant que leurs propres poches et celles de leurs actionnaires, tout en sommant leurs ouvriers et ouvrières, souvent soumis aux cadences infernales, d'oublier la lutte des classes. Certaines de ces entreprises au passé refoulé, souvent familiales, patriarcales et paternalistes, sauront également exploiter à leur avantage la *Seconde Guerre mondiale*, en collaborant notamment avec le régime nazi.

C'est ce que nous verrons, ici même, dans un prochain article.

Frédéric PUSSÉ.
