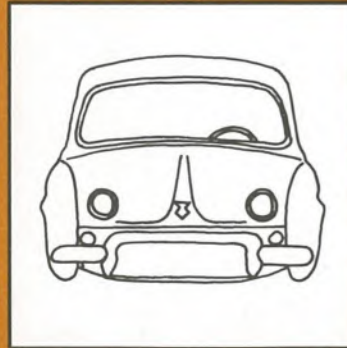
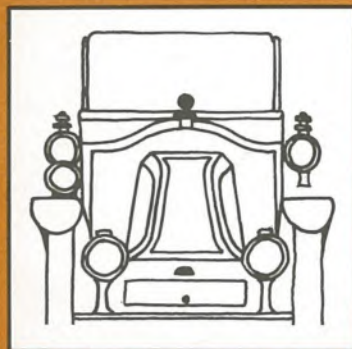




*de*  
*Renault*  
*Frères*

*constructeurs d'automobiles à*



**RENAULT**  
**REGIE NATIONALE**



bulletin  
de la  
Section d'Histoire  
des  
Usines Renault

## 19<sup>e</sup> Liste des Donateurs et des Versements enregistrés au fonds Historique

<b>MM. Champagne</b>	Camions Renault 2,5 tonnes - 1949. Les tracteurs Renault au travail. Boite de vitesse type 271.
<b>Ledoux</b>	Monogramme « Frégate ». Jeu des 7 familles.
<b>Mars</b>	Catalogue 1935 « Les automotrices ».
<b>Delorme</b>	Documents sur le contrôle technique. Cartes routières.
<b>Nepveu</b>	« Renault - Informations ». Cendrier, affiches, films.
<b>Picard</b>	Ouvrage « A travers le désert avec le 6 roues Renault ». Un menu de banquet.
<b>Coulis</b>	Brochures diverses.
<b>Pellé</b>	Dépliant « La Bécasse ».
<b>Metzger</b>	Insignes Cercle de Cléon.
<b>Devillard</b>	Cartes postales circuit de la Sarthe 1906.
<b>Dumolard</b>	Tarif Renault 1958.
<b>Benoist</b>	Photos grèves de 1936.
<b>Bouchery</b>	Plaquette publicitaire « La Novaquatre Renault 1939 ».
<b>Pougetoux</b>	Photos de l'ancien magasin des Champs-Élysées.

### Conseil de la Section d'Histoire

*Président* : G. Hatry - *Vice-président* : J. Guittard - *Secrétaire* :  
C. Le Maitre - *Trésorier* : R. Choppick - *Membres* : Mmes  
C. Alexandre, J. Blaise, J. Chateau, A.-M. Serre-Gilot, S. Schweitzer -  
MM. L. Bouchaudon, R. Bouissou, R.-P. Laroussinie, J.-C. Magrin,  
R. Rivage, R. Tomas - *Bulletin* : A. Duthilleul, J. Pasquet.

### Correspondants

**Billancourt** : Mmes Bruneau (90.46), Deneux (07.13), Krijvoblotzsky (08.04), Paupin (09.26).

MM. Alaume (04.27), Barotte (77.40), Barré (61.71), Bard (10.93), Bayol (07.51), Duforat (61.11), Hervé (54.43), Huguet (07.31), Juillard (09.22), Lansade (98.72), Palard (07.04), Roger (97.10), Sombret (70.80), Lapeyre (08.51), Sulpice, Mahé.

**Flins** : Gallet, M. Vaudron - **Cléon** : Bouchaudon, Dion - **Le Mans** : Bertin (82.11) - **Sandouville** : Augé - **Rueil** : Petit (08.08), Vassal (08.37) - **Mutuelle** : Minier - **Française de Mécanique** : Paradinas - **Saviem** : Marchand (40.441) - **Choisy** : Ruffié - **Marseille** : Nepveu.

---

# Sommaire

---

Visite aux U.S.A. ....	Gilbert Hatry	313		
<hr/>				
Les usines Berliet .....	Gérard Déclas	326		
<hr/>				
L'aventure de l'île Seguin .....	Pierre Mercier	334		
<hr/>				
Confidences .....	Jean Chanlon	340		
<hr/>				
A bâtons rompus .....	Paul Grémont	342		
<hr/>				
DOCUMENT :				
Action de résistance du groupe O.C.M. des usines Renault au cours de l'occupa- tion, présentation de .....			Fernand Picard	348
<hr/>				
Tables du tome III .....		358		
<hr/>				

La section d'histoire tient une permanence :

— les mardis, mercredis et jeudis de 16 heures à 18 heures : 2, place Bir Hakeim à Boulogne,

— le vendredi de 18 heures à 20 heures au siège de l'Amicale du Groupe Renault (entrée 20, quai du 4-Septembre à Boulogne).

# **visite aux U.S.A.**

En avril 1911, pour la première fois, Louis Renault se rend aux États-Unis afin d'y procéder à une « observation directe du phénomène américain » <sup>(1)</sup>.

Après avoir visité plusieurs usines en compagnie de Paul Lacroix, directeur général de « Renault Frères Selling Branch », il se retrouve à Detroit où il rencontre Henry Ford.

Ce premier voyage chez des industriels étrangers sera suivi, durant les années qui précéderont la Première Guerre mondiale, de beaucoup d'autres. En octobre 1912, Louis Renault se rend en Angleterre aux usines Wickers de Sheffield ; en avril 1914, il est à Berlin chez A.E.G. Parallèlement, des missions d'ingénieurs de Billancourt sont envoyées en Angleterre, en Allemagne et aux États-Unis.

Tous ces déplacements donnent lieu à l'établissement de volumineux rapports et comptes rendus qui sont étudiés par les techniciens de Renault. Ce sont certainement les informations rapportées et les conclusions élaborées qui contribueront à conforter Louis Renault dans sa volonté d'intensifier l'application du taylorisme dont il avait, dès 1908, introduit dans un atelier, un des aspects : le chronométrage.

Pendant les années de guerre, avec notamment l'institution de primes liées à la quantité de travail fourni et l'installation de transporteurs destinés à réduire les temps de manutention, les méthodes préconisées par Taylor et ses disciples connaissent un nouveau développement à Billancourt.

Dès 1918, il apparaît avec évidence que l'organisation américaine va s'imposer aux constructeurs français car « ce qu'il faut surtout changer, ce sont les méthodes de travail et de production qui doivent toutes tendre à intensifier le rendement, hélas trop souvent insuffisant, de nos ateliers de mécanique automobile encore quelquefois imbus de pratiques surannées » <sup>(2)</sup>.

## **L'exemple de Ford.**

Chez Renault, cette prise de conscience est rapide. Le 15 août 1918, le « *Bulletin des Usines Renault* » donne le ton. « *Il ne nous sera possible d'améliorer notre production, et par conséquent, de concurrencer l'industrie étrangère,*

---

(1) Patrick Fridenson : « *Les premiers contacts entre Louis Renault et Henry Ford* » (*De Renault frères à...* Tome 1, p. 247 et suiv.).

(2) Charles Lordier : « *L'automobile après la guerre* » - « *La Vie au grand air* » - Mars 1918, p. 64.

qu'avec l'organisation rationnelle de l'usine et la spécialisation du travail ». Certes, « l'ouvrier français a le tempérament un peu artiste. Il aime à figoler son travail, à lui donner un cachet de personnalité. Il voudrait qu'on puisse le reconnaître dans son œuvre » ; mais « cette façon de travailler ne peut plus convenir dans l'avenir... lorsque cette guerre sera finie, l'autre guerre, la guerre économique commencera et, si nous voulons vivre dans notre pays de France, il faudra que nous développions toutes les branches de l'activité humaine... afin que les industriels français puissent écouler leurs produits ; pour cela, il n'y a qu'un moyen, c'est de fabriquer à bon marché ». Et le « Bulletin » de donner en exemple le « partenaire » américain : Ford.

A quoi attribuer la prospérité de Ford qui, quoique vendant ses voitures à un prix extrêmement bas, assure à ses ouvriers des salaires élevés ? Essentiellement à deux facteurs : ses procédés de fabrication et la mentalité de ses ouvriers.

Ces derniers ont compris, explique le « Bulletin » que « la production intensive demandée à l'usine Ford n'est pas de l'exploitation, mais qu'elle est le seul facteur de progrès de l'industrie du bien-être dans la société ». En effet, l'effort de production profite à « deux groupes d'individus » :

1° aux ouvriers qui font le travail pour une amélioration de situation,

2° à la société en général, par la diminution du prix de revient et, par conséquent, du prix de vente du produit fabriqué ; ce qui allège les conditions de vie de l'ensemble de la nation... ».

Quant aux procédés de fabrication, ils ont permis de réaliser de véritables performances. C'est ainsi que pour fabriquer une voiture, le nombre d'heures nécessaires est de 180 à 200 heures contre 2 800 pour Renault. Il est vrai que les voitures ne sont pas comparables, mais cette constatation n'est pas suffisante pour expliquer un tel écart. Et cette production n'est pas assurée au détriment de la qualité, car cette dernière est contrôlée par trois catégories d'inspecteurs :

— Les inspecteurs de machines dont le rôle est de vérifier si la machine est bien montée, si les outils coupent bien, si les vitesses et avances sont bien celles prévues ;

— les inspecteurs d'opérations qui vérifient les pièces après l'usinage ;

— les inspecteurs qui vérifient les pièces finies. De plus, chez Ford, il y a une vingtaine d'inspecteurs dont le rôle est de voir, dans les différents ateliers, s'il n'y a pas de temps mal employé et si l'on ne pourrait pas faire le travail plus rapidement.

Et, poursuit le « Bulletin » : « le principe de travail dans l'usine Ford est de faire un atelier ou une section d'atelier par pièce ; les machines sont groupées par opération, des transporteurs sont installés entre chaque machine. On économise ainsi toute la main-d'œuvre de manutention en même temps qu'on augmente considérablement la production des machines, en raison de l'alimentation continue et bien réglée, ce qui évite toute perte de temps et entraîne l'ouvrier à produire. Pour le montage, la maison Ford a adopté également certaines méthodes intéressantes dont quelques-unes sont tirées des montages en série de serrures ou de montres... En principe, plus le travail est divisé, moins le temps de montage est long, et mieux le travail fait, car

au bout de quelque temps, les gestes arrivent à être absolument précis et presque automatiques... Le principe du montage est de fixer la pièce principale sur le transporteur et de la faire passer devant chaque homme qui y fixe une pièce, de telle sorte que l'organe se trouve monté complètement au bout du transporteur... L'application de cette méthode a permis de réduire le temps de montage et l'espace nécessaire, dans des proportions considérables. Ainsi, en septembre 1913, le montage d'un châssis exigeait 70 m<sup>2</sup> de surface et demandait 14 heures d'ouvriers, ce qui ne pouvait être obtenu qu'avec des ouvriers très habiles. En août 1914, avec le transporteur à chaîne, le châssis est monté en 1 h 33 mn soit 93 minutes au lieu de 840 minutes. L'espace nécessaire n'est plus que de 35 m<sup>2</sup> par châssis ».

## Apprendre des autres.

Pendant les années de l'immédiat après-guerre, Louis Renault s'emploie à faire connaître « l'exemple américain » et à modeler son organisation sur celle d'outre-Atlantique. Selon lui, en effet, cette organisation est seule susceptible d'assurer une production accrue et, par conséquent, de faibles prix de revient.

Dans un premier temps, il agit sur les mentalités. A cet égard le « Bulletin des Usines Renault » qui paraît chaque quinzaine, à partir du 1<sup>er</sup> août 1918, sera un véhicule essentiel. Dès juillet 1919, les conférences faites en France par l'ingénieur américain Bernard Thompson sur le « scientific management » seront publiées régulièrement. Ainsi, la maîtrise de l'usine va accéder à la connaissance de l'organisation scientifique du travail et les conférences hebdomadaires aux chefs d'équipe reprendront concrètement les thèmes déjà exposés. En même temps, les suggestions de membres du personnel, ouvrier ou encadrement, seront encouragées et primées. La formation professionnelle sera développée par la création des cours d'apprentissage. Enfin, des ingénieurs seront envoyés dans différentes usines métallurgiques et de construction automobile de France avec, pour mission, de relever les méthodes de fabrication et d'organisation du travail. Ainsi, en 1921 Berliet est visité, puis en 1923 la Société internationale de construction de machines agricoles à Lille ; en 1924, Ford à Bordeaux ; en 1925, la Compagnie nationale de radiateurs à Dole ; en 1926, les Acieries de Gennevilliers.

Cependant, c'est surtout aux États-Unis que l'effort porte. Entre 1925 et 1928, 9 missions y séjournent, la première de l'après-guerre en octobre 1925. Pendant un mois, Louis Jannin, accompagné de F. Gourdou, et de l'ingénieur Magnée, se rend auprès de quinze constructeurs ou métallurgistes.

Louis Jannin s'attache plus particulièrement à l'étude des fabrications de carrosserie chez cinq constructeurs : Toledo Machine Tool, Bliss, Buggs, Fisher Body et Budd. Il prépare d'éventuels marchés d'outillage chez Toledo, de presses chez Bliss, mais relève surtout des croquis de méthodes de fabrication<sup>(3)</sup>. Chez Dodge, il analyse les

(3) Rapport de Louis Jannin - Arch. S.H.U.R.

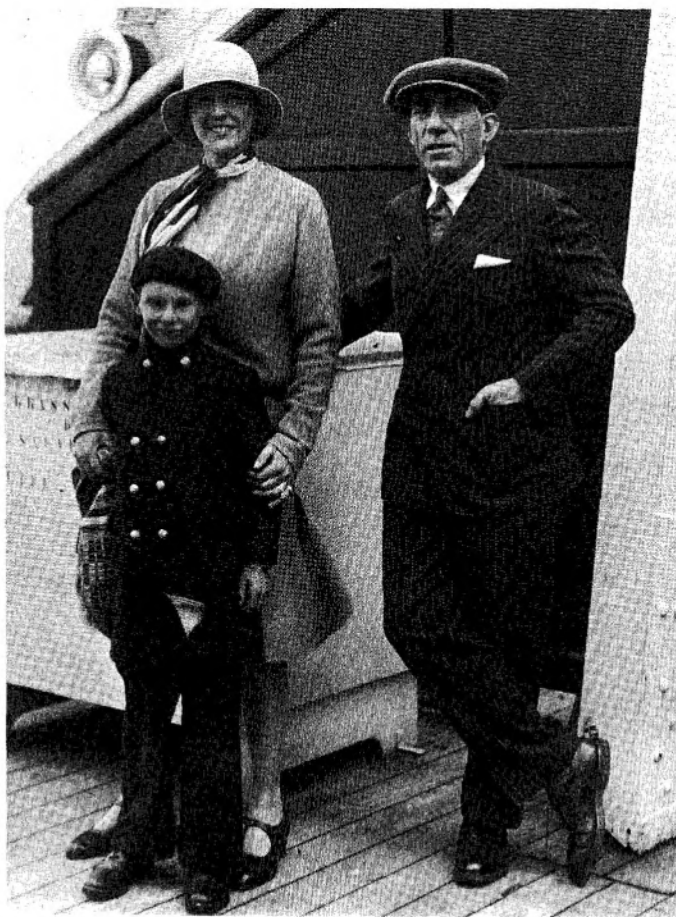
procédés de montage des châssis que, dans son rapport à Louis Renault, il relate en ces termes :

« Le montage se fait sur deux chaînes, la production étant d'environ 450 châssis par chaîne et par jour. On commence par monter le moteur et l'axe arrière sur le châssis. Ce travail se fait en trois opérations : le temps pour faire ces opérations est de 1 minute 15 secondes, et l'espace occupé en longueur sur la chaîne est de 12 m. La plupart des ouvriers travaillent avec des gants ».

« Le montage finition du châssis, y compris la fixation de la carrosserie et de l'installation électrique se fait sur deux

De son côté, F. Gourdou s'intéresse aux ateliers de forge et d'estampage et notera son impression d'ensemble :

« Dans les diverses usines visitées, il règne une activité considérable. Il semble que partout l'ouvrier n'a qu'un but - la production intense - production qui semble résulter de son effort physique, soutenu et raisonné, d'une attention particulière au travail, sachant au maximum utiliser les moyens mécaniques mis à sa disposition pour produire. L'ordre et la méthode règnent partout. Le travail soigneusement préparé dans ses moindres détails. L'outillage prévu à l'avance, les directions de transformation calculées pour réduire les pertes de temps au minimum » (4).



Sur le pont de « l'Ile-de-France », Louis Renault, son épouse Christiane et leur fils Jean-Louis.

chaînes à mouvement mécanique. Dans certains cas, les ouvriers travaillent assis sur des tabourets à roulettes. Dans d'autres cas, les hommes sont couchés sur le dos et lorsque le châssis passe sur eux, ils effectuent l'opération demandée. Dans d'autres cas encore, les hommes sont couchés sur des plates-formes à roulettes et lorsque le châssis arrive sur eux, ils accrochent un taquet qui entraîne la plate-forme et leur permet d'effectuer ainsi l'opération qu'ils doivent faire ; à un certain moment, le taquet se déclenche et la plate-forme revient à sa position initiale pour reprendre son mouvement avec le châssis suivant. Le châssis reste 40 minutes sur la chaîne. Ce temps comprend tout le montage y compris la carrosserie ».

Quant à l'ingénieur Magnée, au cours de son enquête sur les fonderies de fonte malléable, d'aluminium et de fonte douce, il n'hésitera pas, abusant sans doute de l'hospitalité américaine, à rapporter « quelques échantillons de fonte afin de connaître la composition de " leurs " produits » (5).

Les années suivantes Louis Jannin visitera plusieurs fonderies de fonte malléable (Saginaw), et de cylindres (Indianapolis).

(4) *Compte rendu de F. Gourdou - 1<sup>er</sup> novembre 1925 - Arch. S.H.U.R.*

(5) *Compte rendu de l'ingénieur Magnée - 1<sup>er</sup> novembre 1925 - Arch. S.H.U.R.*

Toutes ces investigations faites dans des entreprises concurrentes font prendre conscience à Louis Renault de l'immense effort qu'il est nécessaire d'accomplir en France pour résister à la redoutable concurrence américaine. « Il faut, disait-il, augmenter le rendement et la production pour éviter l'importation et l'exode de notre richesse à l'étranger, c'est-à-dire l'appauvrissement de notre pays »<sup>(6)</sup>. Il savait, certes, que si « l'étonnante prospérité de l'industrie automobile aux États-Unis est rendue possible par des moyens financiers presque illimités »<sup>(7)</sup>, elle reposait aussi sur des principes d'ordre matériel (l'organisation) et d'ordre moral (l'adhésion des ouvriers). Il devenait donc nécessaire, qu'à son tour, il se rende sur place pour mieux pénétrer l'état de la construction américaine.

### Sept crayons, deux stylos et deux livres.

L'homme qui s'appête à franchir l'Atlantique n'est plus le même que celui qu'il était dix-sept années plus tôt. La guerre l'a hissé au premier plan. S'il parle peu en public, il agit par ses relations pour tenter de faire prévaloir ses idées, des idées simples qui s'articulent autour d'un concept souvent énoncé « production intensive ». Durant les huit premières années de la décennie, il a accéléré les processus de spécialisation du travail en 1922 ; il a mis en place la première chaîne de montage à Billancourt ; il a créé et amplifié pour toutes les catégories de personnel des primes

liées à la présence, à la quantité de travail fourni. Enfin, étouffant sur le territoire de Billancourt, il a mûri son grand projet : faire de l'île Seguin une usine modèle, de style américain, une citadelle industrielle. Il a acquis une dimension internationale et, pour ses collègues américains, il est « le fabricant pionnier de l'automobile ». Sa venue au pays de Ford ne pouvait pas passer inaperçue.

Plusieurs mois avant le départ, la préparation du voyage requiert l'attention des ingénieurs de Billancourt. Chacun, pour sa spécialité, établit une liste de demandes de renseignements dont l'ensemble atteindra le nombre de 164, couvrant les procédés aussi bien que les temps de fabrication : moteurs d'automobiles et d'avions, boîtes de vitesse, pont arrière, montage des châssis, direction, étirage et décolletage, outillage, emboutissage tôlerie, carrosserie, nickelage, chromage, fonderie d'aluminium, moulage sous pression, ressorts à boudin, machines à bois. Enfin, s'ajoutent des « questions générales » portant sur : la division en services et subdivisions jusqu'à la plus petite - Rôle et attribution de chaque agent de maîtrise à la tête de chaque division et subdivision - liaison de service à service - Recrutement, formation, éducation du personnel de maîtrise, le mode de paie des agents de maîtrise et des ouvriers, etc.<sup>(8)</sup>.

Ce programme, très ambitieux pour un séjour limité à un mois, comportait la visite d'environ cinquante usines situées dans les régions de Detroit, Chicago, Cleveland, Buffalo,

920

## TELEGRAMME

Billancourt, le 19 , à 10 heure 5

Mod. 1478

NUMÉRO	NOMBRE DE MOTS	DATE	HEURE DE DÉPÔT	TRANSMIS AU SERVICE

DE FRANCE VIA LOUISBURGNS 251 14 24 PA. +  
 LANCOURT +  
 YORK BONNE SANTE VILAIN TEMPS TRAVERSEE MEDIOCRE  
 TOUS + RENAULT +

Dès son arrivée à New York  
 Louis Renault adresse un télégramme  
 à ses collaborateurs...  
 ... et écrit aussitôt à son fidèle secrétaire Rochefort.

M. Louis Renault

ADDRESS \_\_\_\_\_

OUTSTANDING BALANCE \$ \_\_\_\_\_

FOLIO \_\_\_\_\_

APARTMENT N

ACCOUNTS ARE DUE THE DAY THEY ARE PRESENTED PLEASE OBTAIN AN OFFICIAL RECEIPT

	16	17	18	
<i>May 1928</i>				
BROUGHT FORWARD		40	135 45	
RESTAURANT, GRILL,				
FLOOR SERVICE, ETC.:				
BREAKFAST		3 65	7 60	
LUNCHEON		11 90	47 20	
TEA			20	
DINNER		70 30		
SUPPER				
APARTMENTS	40	40		
COURRIERS' ROOM				
COURRIERS' BOARD				
CIGARS & CIGARETTES				
VALET - PRESSING		1 15	1 25	
LAUNDRY		6 10		
TAILOR				70
TOTAL	40	135 45	192 40	868 67
LESS CASH				2 50 clearer
TRANSFERS				871 17
ADD OUTSTANDING BAL.			676 27	
CARRIED FORWARD			868 67	



Philadelphie et New York. Il ne pouvait être question pour Louis Renault d'assurer toutes ces visites. Il décida donc de se faire accompagner par Charles Serre, chef du bureau d'études et Émile Tordet, chef des méthodes, un séjour de deux semaines à Detroit étant prévu pour ces derniers.

Le 18 avril 1928, le paquebot « Ile-de-France » quitte Le Havre. A son bord, Louis Renault, sa femme Christiane, son fils Jean-Louis, la gouvernante de ce dernier, Serre et Tordet. Dans ses bagages Louis Renault emporte notamment : 3 gommes, 1 paquet de fiches, 7 blocs de papier, 1 triple décimètre, 7 crayons, 2 stylos, 1 bouteille d'encre et deux livres : « La naissance du Jour » de Colette et « Les États-Unis d'aujourd'hui » de Siegfried (9). Il avait donc prévu de réserver son temps plus à la prise de notes et de croquis qu'à la lecture.

Après une traversée de six jours, fort médiocre si l'on en juge par le texte du télégramme que Louis Renault adresse à Billancourt dès son arrivée, les voyageurs atteignent New York où ils sont accueillis par Marcel Guillelmon, alors en mission aux États-Unis, Touzé, directeur de Renault Selling Branch, et Villeneuve Fernando, son adjoint.

Une journée de repos, et la tournée infernale commence. Christiane Renault et son fils vont y échapper, pour eux le séjour américain sera placé sous le signe des vacances : ils iront en Californie et pousseront jusqu'à Québec et Montréal.

Durant son séjour à New York, Louis Renault logea au Ritz-Carlton.

Ci-dessus, fac-similé de la facture pour la période du 16 au 18 mai 1928.

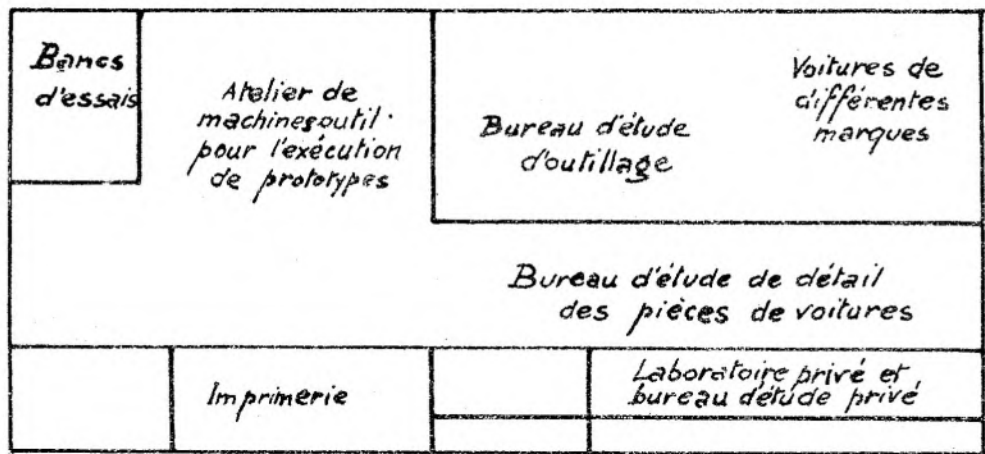
(6) « Bulletin des usines Renault » - 1<sup>er</sup> février 1919.

(7) « Remarques faites dans les usines d'automobiles des États-Unis par Louis Cuny - Conférence du 21 décembre 1928 - Arch. S.H.U.R.

(8) Résumé des questions à étudier - Arch. S.H.U.R.

(9) Voyage de Louis Renault aux U.S.A. - Arch. S.H.U.R.





Relevé du bâtiment de l'usine Ford qui impressionna tant Louis Renault.

Dès le 25 avril, Louis Renault, Serre et Tordet sont chez Bliss où l'ingénieur Macy donne personnellement à Louis Renault « toutes les explications sur le nombre d'outils et le nombre de passes nécessaires pour l'emboutissage des pièces » <sup>(10)</sup>.

Le lendemain, dans Broadway, c'est une visite des magasins d'expositions des différentes marques. Chez Cadillac nos voyageurs remarquent une tendance affirmée à employer le Triplex. « C'est la Carbide Carbone Chemical qui s'occupe de lancer la fabrication du verre Triplex. Au lieu d'employer de la glace, il sera employé du verre à vitre ordinaire et la couche de celluloïd sera d'une composition spéciale qui ne jaunira pas à l'usage » <sup>(11)</sup>.

A partir du 30, toute l'équipe sera à Detroit jusqu'au 6 mai, du 7 au 9 ce sera la région de Chicago jusqu'au retour à Detroit du 10 au 12. A partir du 13, Louis Renault fera des incursions à Washington et Philadelphie.

C'est à l'usine de River Rouge que Louis Renault et ses compagnons sont reçus par Henry Ford et son fils Edsel. « Le bâtiment (où nous pénétrons) fait environ 80 m de large sur 200 m de long. C'est une immense salle où se trouvent réunis les laboratoires, les bureaux d'étude, le bureau de M. Ford, l'atelier des machines pour l'essai des montages et la fabrication des prototypes, les bancs d'essais et les voitures en expérimentation... il y a environ 150 dessinateurs et une centaine de machines-outils. Les dessins d'étude rapides sont faits au tableau noir dans le bureau de dessin de M. Ford où il y a une dizaine de dessinateurs... Dans ce grand laboratoire, il existe un ordre rigoureusement parfait, aucun papier ne traîne par terre et le parquet est parfaitement ciré. La salle est parfaitement éclairée avec un

système de rideaux pour se préserver du soleil et une très bonne aération par l'entremise des piliers... M. Edsel Ford nous a montré une nouvelle carrosserie pour la Lincoln dans le rayon des études de carrosserie. Dessin dans le genre de Hibbar et Darrin. Voiture très large, surbaissée, tôle en aluminium » <sup>(12)</sup>.

Ainsi, jour après jour, les trois hommes, tantôt ensemble, tantôt séparés, vont récolter une moisson technique impressionnante et également prévoir des achats de machines spéciales.

## Une grande réception.

« Tous les grands noms du monde de l'automobile rendent les honneurs à Renault », ainsi titre la presse des États-Unis relatant un déjeuner offert à ses hôtes au Club de Detroit par Roy D. Chapin, président de la Chambre nationale américaine de commerce automobile et président de Hudson Motors. Parmi les participants, on remarquait : Dubois Young (Hupmobile), Edsel Ford (Ford Motor), Lawrence P. Fischer (Cadillac Motor), Ley Mitchell (Chrysler), H.H. Rice (General Motors), Alfred P. Sloan (General Motors), H. Hills (Packard), A.T. Waterfall (Dodge Brothers), C.F. Kettering (General Motors), AR. Clancy (Oakland-Pontiac), W.S. Knudson (Chevrolet), John N. Willys (Willys-Overland).

(10) Rapport de Renault, Serre et Tordet, p. 4 - Arch. S.H.U.R.

(11) *Ib.* p. 6.

(12) *Ib.* p. 113.

Au cours du repas, Louis Renault qui ne parle pas anglais, fit lire la déclaration suivante :

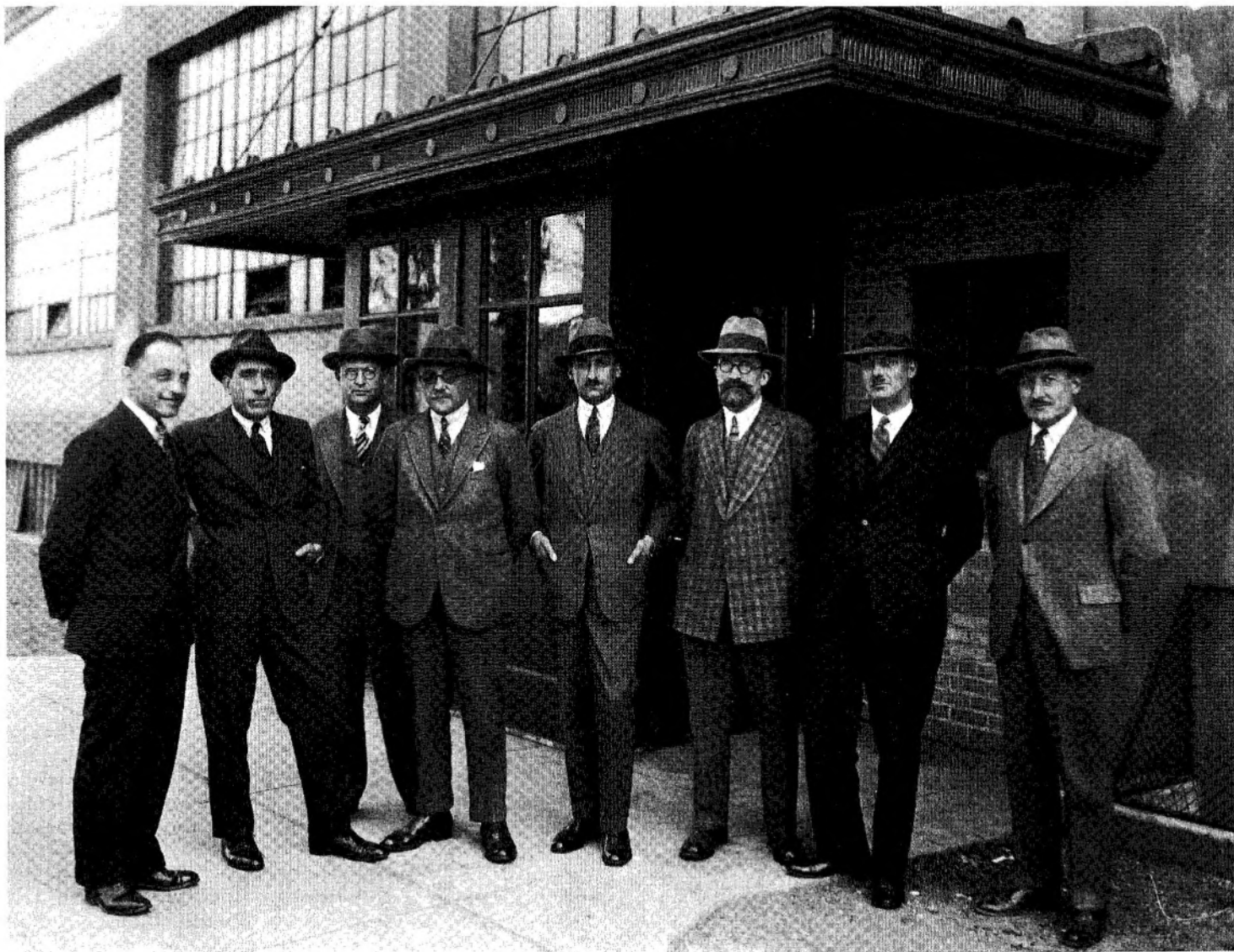
*« Je suis profondément touché par votre accueil amical et me sens très honoré par toutes les attentions dont vous m'avez comblé. Cette réunion des dirigeants de l'automobile en mon honneur est fort agréable et je ne peux trouver de mots assez forts pour vous remercier de la générosité de votre hospitalité.*

*« Ma première visite à Detroit a eu lieu en 1910, il y a presque 20 ans. Votre industrie automobile n'en était qu'au début de sa merveilleuse carrière et, d'après ce que l'on pouvait en voir, à l'époque, il eût été difficile d'imaginer une expansion aussi considérable que celle enregistrée ces dernières années, et je suis littéralement époustoufflé par les progrès que vous avez accomplis.*

*« La diffusion de l'automobile parmi les masses populaires, telle que je la constate partout ici autour de moi, m'a fait grande impression, car jamais je n'aurais pensé qu'une telle situation serait possible. Le développement prodigieux de l'industrie dans et aux alentours de Detroit a également été pour moi une révélation et j'admire fortement vos merveilleuses usines qui sont un modèle de tentatives ordonnées, méthodiques, de votre puissante industrie.*

*« En tant que représentant de l'industrie automobile, je suis heureux de noter votre magnifique effort industriel. Vous avez contribué à d'innombrables améliorations dans le domaine de l'automobile de nos jours, mais votre réussite est l'organisation de votre production en grande quantité d'un bon produit, au moyen d'un outillage spécialisé, et d'une vision du travail, du développement d'un esprit de corps au sein de votre personnel tout à fait digne d'éloges.*

Devant les bureaux de la AC Spark Plug Company, de gauche à droite :  
Taine G. McDougal, vice-président de AC Spark Plug Company ; Louis Renault, W.S. Isherwood, directeur-général de AS Spark, C. Serre, F. Villeneuve, É. Tordet ; W.W. Constantine, General Motors de Londres, H.H. Curtice de AC Spark.



## Louis Renault, European Car Manufacturer, Visits Plant

LOUIS RENAULT, whose picture appears on this page, visited the Cadillac factory last week. He started an automobile plant thirty years ago, and the Renault car quickly achieved prominence as one of the leading quality cars produced in Europe. He is still the owner and head of the Renault factories which are located at Billancourt, a suburb of Paris.

These factories which are among the biggest in Europe have an output of about 300 cars daily, cover over 285 acres of ground and employ over 30,000 workmen.

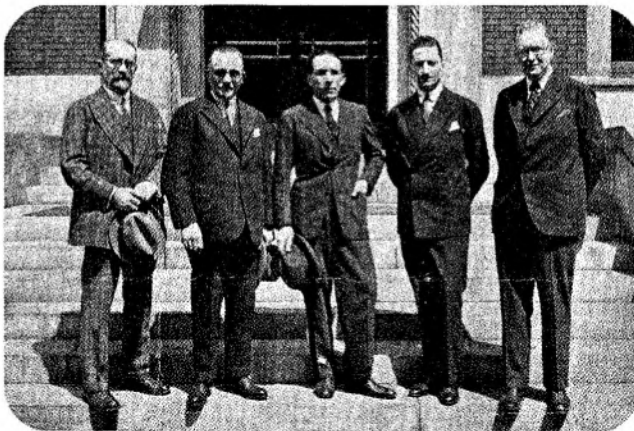
It is fifteen years since Mr. Renault visited the United States of America. At that time the automobile industry, already prosperous in Europe, was only just starting in this country.

Mr. Renault is amazed and greatly interested in the wonderful progress made by the American automobile industry during this period.

## Scotten Avenue Firemen Hold A Riding Contest

IN close proximity to our plant is the Scotten Avenue Fire Station. On May 15, a contest was staged at a local riding academy to determine which of two, W. Orlofski (cowboy) and "Al" Koscielny (former U. S. Cavalryman) was the better rider of the two.

Orlofski, the cowboy won all points but one (picking hat from the ground on the gallop), which was



One of the well-known visitors who has recently visited the Cadillac plant is Monsieur Louis Renault, who heads the French firm which manufactures the continental car of that name. Mr. Renault is the center figure. On the extreme right is W. J. Davidson of the General Motors Corporation

## Two Thousand Wrist Pin Bushings Turned Out Daily

UP and down go the tiny drills on the L. and G. Presses in the Brass Machine Department (M-47).

In the picture below, the operator, A. Dalglish, better known as "Scotty," is drilling holes in wrist pin bushings. One  $\frac{1}{8}$ -inch hole is made and then the bushing is turned and three  $\frac{3}{16}$ -inch holes are drilled. An average of two thousand wrist pin bushings are made ready daily. Department M-47 is under the supervision of A. Rowan (foreman), whose assistant is J. R. Deyo. Both

## Department F-12 Men Recall Cass Ave. Plant Days

(Continued from page 1)

heads and talk saturation point. The company, they maintained, was making too many automobiles. 8000 cars a year—a great production.

When the scheduled production was reached they kept on making parts and placing them in storage, where as at the present time the company maintains low inventories for production and is never far ahead of assembling.

No eulogy is necessary to depict the fineness of the old time crafts-

**Dans « The Cadillac Craftsman », de mai 1928, la visite de Louis Renault et de ses collaborateurs fait l'objet d'un entrefilet et d'une photographie.**

« Nous sommes aussi très sensibles en France, à l'accueil très cordial que vous nous faites ici. Soyez certains que j'éprouverai le même plaisir à vous ouvrir les portes de mon usine quand vous viendrez nous voir.

« Je me souviens que durant la guerre nous avons eu l'occasion de recevoir dans nos ateliers plusieurs ambassades d'ingénieurs de chez vous, en mission soit au sujet des moteurs d'avion, soit des tanks, et je garde le meilleur souvenir de leur séjour chez nous, et il en est de même pour mes collaborateurs.

« Avoir été pionnier, en France, de l'automobile moderne, m'a souvent fait penser qu'avec vos efforts ici dans le but de l'améliorer, vous et moi avons fait notre part de travail pour son développement rapide. Je suis très fier de constater que nos voitures se rapprochent de plus en plus de notre conception de ce que devrait être une bonne automobile et, pour notre part, nous essayons de suivre vos méthodes de construction et d'organisation.

« Ces faits ont une tendance à rapprocher nos peuples et à augmenter l'amitié de longue date existant entre la

France et les États-Unis. Je tiens à vous assurer que je garderais un souvenir impérissable de mon voyage ici ».

Roy D. Chapin, Alfred P. Sloan et John N. Willys dans leurs réponses firent l'éloge de Louis Renault en le « conjuguant avec leur désir exprimé d'une association plus étroite entre les industries françaises et américaines s'accompagnant d'une intimité plus grande faite de respect mutuel entre les deux nations ».

A l'issue de cette réunion, Louis Renault eut un entretien privé avec Roy D. Chapin. Ce dernier, reprenant l'idée développée dans son allocution, montra à Louis Renault tout l'intérêt qu'il y aurait à instituer une collaboration étroite entre les constructeurs des deux pays dans le but d'étudier « toutes les questions touchant l'industrie automobile, d'une façon générale, tels que les routes, les règlements de circulation ». A cet effet, Roy D. Chapin préconisait la création d'un Bureau permanent qui agirait en accord avec la Chambre internationale de l'automobile. Louis Renault ne pouvait qu'être sensible à cette initiative américaine mais, prudent, il éluda sa réponse préférant,

écrira-t-il, « la soumettre à son ami Petiet, président de la Chambre syndicale qui, il n'en doutait pas, s'y rallierait »<sup>(13)</sup>.

Quelques jours plus tard, les trois voyageurs se rendent aux usines Cadillac de Plant. Ils y sont reçus par W.J. Davidson de la General Motors et président de Cadillac-Fischer. Serre et Tordet relèvent les cadences journalières : 500 châssis montés, et la méthode d'assemblage des moteurs. « Les carters sont montés sur des chariots entraînés par la chaîne. Ces chariots sont munis d'une petite plate-forme de côté sur laquelle l'ouvrier monte pour exécuter son travail. L'aspiration de la pompe est faite dans la crépine rectangulaire ; la pompe est attachée sur l'avant du vilebrequin. Les taquets sont à galets et montés dans un guide en aluminium portant 4 taquets et boulonné sur le carter. Le dessous du carter est embouti. Le carburateur n'est pas monté. Le moteur est dirigé sur la salle d'essais, (100 bancs d'essais à dynamo). Les moteurs sont alimentés par du gaz de ville ; refroidissement des collecteurs d'échappement par injection d'eau comme dans les moteurs marins »<sup>(14)</sup>.

## Retour en France.

Salué par de multiples télégrammes qui ne cesseront de lui parvenir durant toute la traversée, Louis Renault retrouve le paquebot « Ile-de-France » le 19 mai avec sa famille et ses collaborateurs. On imagine aisément ce que fut le retour : longues discussions entre les trois hommes, échanges d'impressions.

Certes, de grands problèmes avaient été abordés, des procédés techniques dûment relevés et des achats envisagés. Mais Louis Renault avait profité de son séjour à New York pour étudier de plus près l'activité de Renault Selling Branch. La situation financière de la filiale américaine n'était pas brillante et les pertes par exercice s'accumulaient : 99 000 dollars pour l'exercice 1924/25, 84 000 pour 1925/26 et 78 300 pour 1926/27 alors que le chiffre d'affaires connaissait une relative stabilité allant de 180 000 dollars à 216 000 pour les trois exercices. De plus, le directeur en place, M. Touzé, désirait, pour des raisons de santé, revenir en France<sup>(15)</sup>.

A l'origine de ces difficultés, des problèmes de qualité et d'inadaptation. « Un grand nombre de voitures arrivent avec la peinture endommagée et il faut les repeindre avant de pouvoir les mettre en exposition pour les vendre. Les carburateurs Renault qui donnent à peu près satisfaction en été, ne sont pas assez réchauffés pour les hivers froids d'Amérique et la plupart des voitures doivent être équipées avec des carburateurs américains. Les frais de garantie sont très élevés, la clientèle américaine étant extrêmement difficile »<sup>(16)</sup>.

Pour redresser la situation, Louis Renault pensait qu'il fallait proposer un produit que l'industrie américaine ne pouvait pas offrir, compte tenu du peu d'importance de la clientèle potentielle. « La conception américaine, les méthodes de travail, la mentalité des ouvriers, sont telles qu'il est certain que la fabrication spéciale et de luxe ne se créera pas en Amérique. Elle ne peut pas suffisamment s'étendre pour que l'Américain s'y intéresse et, de plus, il ne trouverait pas, ou à des prix beaucoup trop élevés et en quantité suffisante, la main-d'œuvre nécessaire pour la fabrication de ces produits hors-série »<sup>(17)</sup>. Vision peu réaliste de la situation, car les

constructeurs d'outre-Atlantique n'hésiteront pas, le moment venu, à imposer à leur clientèle leurs « belles américaines ». Quoi qu'il en soit, de très mauvais jours se préparaient pour Renault Selling Branch.

D'autres idées, plus fondamentales, s'élaboraient dans l'esprit de Louis Renault, des idées générales pour la protection des industries nationales, des idées particulières sur les réformes à réaliser pour mettre Billancourt à l'heure américaine.

Le 25 mai, les voyageurs arrivent au Havre. Le lendemain, Louis Renault, sa femme et son fils, sont à Herqueville où ils prendront quelques jours de repos et se détendront en jouant au golf, au tennis, ou en tirant quelques bordées sur la Seine. Début juin, c'est le retour à Paris.

## « Maintenir nos industries nationales entre les mains de nos nationaux ».

Une nouvelle fois, Louis Renault, conscient du rôle qu'il assume dans l'économie française, va tenter de faire partager ses convictions sur les problèmes de l'heure, non sous la forme de grandes conférences ou d'articles de presse fracassants, mais comme à son habitude, dans des cercles restreints, quitte à faire parvenir des textes de synthèse aux personnalités les plus marquantes de l'industrie et de la politique.

En juin 1928, une occasion se présente : le groupe parlementaire de l'automobile l'invite à son déjeuner pour qu'il rende compte de ses impressions d'Amérique. Au cours du débat, il fut amené à préciser ses idées et, quelques mois plus tard, à rédiger une note qu'il adressa à ses interlocuteurs. « J'ai l'impression, leur écrivait-il, que certains des points que j'y ai développés seront peut-être de nature à retenir votre attention »<sup>(18)</sup>.

Ces idées, que Louis Renault a longuement mûries et qui lui sont coutumières, forment des concepts simples et de bons sens : le bien-être, générateur de loisirs, en constitue la base. Pour atteindre au bien-être, il faut consommer, pour consommer, il faut produire et « le maximum de bien-être sera obtenu par une production maximum, réalisée dans le minimum de temps et avec le minimum d'efforts ».

Mais « il est nécessaire que ce soit par une production nationale que nous fassions face à nos besoins, car recourir à la production étrangère pour y parvenir, compromettrait notre indépendance et notre sécurité, et entraînerait la ruine de notre pays et son asservissement économique ».

(13) Échange de lettres entre Roy D. Chapin et Louis Renault - Juin 1928 - Arch. S.H.U.R.

(14) Rapport de Renault, Serre et Tordet, p. 29/30 - Arch. S.H.U.R.

(15) Note de M. Guillelmon du 17 avril 1928 - Arch. S.H.U.R.

(16) Ib.

(17) AN 91 AQ 42 - Impression de M. Renault au sujet de l'évolution de l'organisation de la Renault Selling Branch - 3 mai 1928.

(18) Lettre à Paul Doumer - 8 décembre 1928 - Arch. S.H.U.R.

*Henry Ford*  
*Dearborn, Mich.*

June  
14  
1928

Mr Louis Renault  
90 Ave du Bois de Boulogne  
Paris France

Dear Sir:

The writer has been requested by Mr and Mrs Henry Ford to cordially thank you for the very beautiful box of roses which you sent to them and to say they highly appreciated your courtesy.

Very truly yours

FRANK CAMPSALL  
*Frank Campsall*  
Asst Secretary to HENRY FORD

FC GL

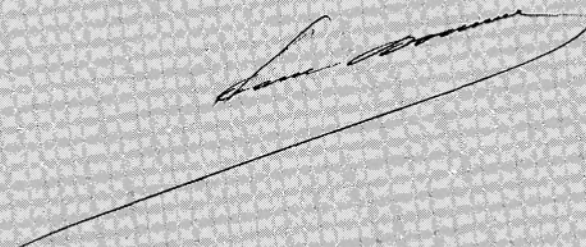
Dès son retour Louis Renault adressa quelques roses à Madame Henry Ford. Il en est remercié par une lettre signée du secrétaire de Henry Ford.

Cher Monsieur Renault,

J'ai bien reçu votre lettre du  
8 Décembre et je vous remercie de  
l'étude qui l'accompagnait.

Je vais lire cette note avec  
intérêt et m'efforcer d'aider à réa-  
liser les voeux qu'elle comporte.

Votre tout dévoué.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Paul Doumer', written in a cursive style. The signature is positioned above a long, thin horizontal line that spans across the width of the text area.

Monsieur RENAULT

Lettre de Paul Doumer, président du Sénat, à Louis Renault accusant réception de l'envoi de la note de synthèse élaborée à la suite du déjeuner du groupe parlementaire de l'automobile.

Cependant, pour que notre production nationale suffise aux besoins, « il faudrait d'abord bien connaître les meilleurs résultats qui ont été obtenus dans toutes les branches de l'industrie mondiale ». C'est pourquoi, Louis Renault pense « qu'il y aurait le plus grand intérêt à créer, dans ce pays, des offices français permanents qui auraient pour but d'étudier et de suivre, pour chaque industrie, les meilleures méthodes de production, d'en faire ressortir les résultats, de réunir et de tenir perpétuellement à jour toute la documentation nécessaire... Tous les renseignements ainsi recueillis, toutes les études faites par chacun de ces offices seraient réunies et groupées en France, dans un Office central de documentation industrielle où tous les intéressés pourraient trouver immédiatement les renseignements les plus complets sur la production mondiale ».

Pour protéger l'industrie nationale, il est indispensable « d'établir les barrières douanières nécessaires ». Et Louis Renault de citer l'exemple des États-Unis : « N'est-ce pas à l'abri de cette barrière qu'est née l'industrie la plus formidable du monde ? Et si l'Amérique n'avait pas eu le courage de maintenir cette barrière, bien que contraire à l'intérêt apparent et immédiat du consommateur, ne se serait-elle pas complètement épuisée en achetant, dans la vieille Europe, tout ce dont elle avait besoin ? ».

« Si la protection douanière est indispensable pour permettre la naissance et le maintien d'une industrie, il faut également, en contrepartie, que les industriels sachent qu'à elle seule elle est insuffisante, et qu'en même temps, il leur appartient de faire l'effort maximum pour produire dans les meilleures conditions de rendement, en incorporant le moins possible de main-d'œuvre et en appliquant le machinisme le plus perfectionné ». Car, « si les industries existantes ne consentent pas à faire l'effort de réorganisation qui leur est demandé, il faut susciter, justement par cette vulgarisation des méthodes de production, la concurrence intérieure. Il serait même de l'intérêt du pays de subventionner les industries décidées à suivre le progrès... C'est grâce à des initiatives de ce genre et par la vulgarisation des meilleures méthodes de production mondiales, en intéressant la majorité du pays à ces questions, les professeurs, les instituteurs, les ingénieurs, les ouvriers, etc., que nous pourrions arriver à améliorer la production ».

Et, précise Louis Renault : « La réalisation de toutes les réformes sociales est subordonnée à ces vérités d'expérience... Il est toujours possible et facile de décider une amélioration sociale et de créer des impôts ou des taxes pour pouvoir, semble-t-il, y faire face. Mais toute amélioration des conditions de la vie entraînant forcément et toujours, d'une part un accroissement de consommation et, d'autre part, le désir de chacun de voir diminuer son effort, on risque, si on n'y prend garde, de créer un déséquilibre entre la production et les besoins à satisfaire et d'aboutir à des restrictions et à une crise. La réduction de la journée de travail, par exemple, si elle n'est pas accompagnée d'une organisation et de méthodes permettant de produire autant, sinon plus, en moins de temps, ne peut qu'aboutir à réduire le pouvoir de consommation de la masse, c'est-à-dire à diminuer son bien-être, en l'obligeant à se priver, à consommer moins. De même, pour qu'une organisation de retraites ouvrières et d'assurances sociales soit viable et réellement efficace, pour qu'elle atteigne son but qui doit être d'augmenter le bien-être des retraités sans diminuer celui de la collectivité, il ne suffit pas de prélever

des impôts. Il est nécessaire que la production des travailleurs jeunes soit augmentée pour que la consommation nécessaire aux retraités puisse être assurée ».

Pour conclure, Louis Renault préconise une coordination et un renforcement des diverses mesures déjà adoptées et la mise au point, par voie législative, d'une réglementation d'ensemble. Comme mesure immédiate, il demande qu'une « proportion importante du capital des sociétés françaises reste obligatoirement entre des mains françaises et que l'administration et la direction générale de nos affaires ne puissent être confiées qu'à des Français ».

## Ce qui peut handicaper notre maison.

Le voyage de Louis Renault aux États-Unis n'eut pas seulement pour conséquence d'affiner ses conceptions sur les problèmes généraux de l'industrie, il lui permit aussi de jeter un regard critique sur sa propre organisation à un moment où l'aménagement de l'île Seguin retenait toute son attention. Et, comme toujours, chez cet homme, omniprésent, à qui nul détail n'échappe, son regard va porter sur les objets les plus divers, secondaires ou essentiels.

Ce qui l'avait frappé chez Ford, c'était cet immense bâtiment dans lequel était concentré le « cerveau » de l'entreprise. D'où cette intention qu'il eut de modifier l'organisation intérieure du bâtiment A, construit en 1912. « Le but principal que nous avons poursuivi, en prévoyant une installation de nouveaux bureaux, est de permettre de travailler dans des conditions meilleures, de faciliter nos rapports, d'avoir pour chacun de nous nos divers services sous la main et, de plus, tâcher de simplifier autant que possible les rapports et les relations administratives, ceci afin de gagner du temps dans la transmission de nos rapports et de nos accords, et de réduire le personnel. Pour arriver à ce résultat, il est nécessaire que nous soyons groupés dans l'espace le plus étroit.

« Ford, pour arriver à ce résultat, a fait un immense hall de plain-pied, dans lequel tous les collaborateurs travaillent sans qu'il y ait, à quelque endroit que ce soit, une seule cloison. Tous les bureaux, même le bureau du directeur général, et même celui de M. Ford, sauf un bureau particulier qu'il a en dehors, sont semblables, et tous sont à même dans le grand hall, groupés par service.

« On peut donc dire que le cerveau général de toute son organisation est enfermé sous le même toit, et que n'importe quel collaborateur en se levant peut embrasser des yeux l'ensemble de tout le personnel de direction et d'employés.

« Il n'est pas douteux que cette méthode soit des plus intéressantes et soit susceptible de donner des résultats et également de simplifier considérablement les rapports. Quoi que les dimensions de cette salle soient très grandes, il ne semble pas, étant donné l'importance des usines, que le nombre des employés soit considérable : en dehors de cette espèce de servo-moteur, il n'existe rien ailleurs.

« Malheureusement, nous n'avons pas le hall souhaitable disponible ; mais j'ai choisi pour la nouvelle organisation des bureaux le groupe de bâtiment le plus grand, le plus homogène, le plus compact, qui nous permettra de nous rapprocher autant que possible de l'organisation citée ci-dessus.

« Croyant qu'il n'était pas possible immédiatement d'abolir entièrement pour les chefs de service toutes les cloisons, j'ai considéré qu'il serait peut-être nécessaire, pendant un certain délai, de maintenir des cloisons vitrées.

« Il est nécessaire que, contrairement à ce qui s'est passé jusqu'à ce jour, tous ceux qui seront intéressés à cette organisation s'en occupent, l'étudient et fassent maintenant leurs objections. Car ce n'est pas quand tout sera terminé qu'il faudra en faire la critique, comme cela est ordinairement l'usage à l'usine » <sup>(19)</sup>.

Cet appel de Louis Renault à ses principaux collaborateurs pour une participation commune à la réalisation d'un objectif qu'il a fixé est assez dans sa manière ; car, s'il agit parfois en despote pour imposer ses orientations, il n'est pas hostile à une certaine forme de concertation et de participation quand vient le moment de passer aux actes.

La réflexion de Louis Renault, attisée par ce qu'il a vu aux États-Unis, va peu à peu se préciser. Dans les trois années suivantes, la crise économique, apparue aux États-Unis, va atteindre l'Europe. Certes, « Louis Renault déclare que s'il vient à être touché par la crise... il continuera à tourner tant qu'il ne perdra pas d'argent... Mais au moment où il ne serait plus en bénéfices, il n'y aurait probablement plus, dit-il, que les usines Renault qui travailleraient » <sup>(20)</sup>.

Pour résister à la crise qui menace, il y a le potentiel de Billancourt. « Nous avons l'énorme avantage d'avoir l'usine la mieux installée d'Europe... la technique de notre fabrication n'a rien à envier à ce qui se fait ailleurs... la charge financière est bonne » <sup>(21)</sup>.

Alors « Qu'est-ce qui peut handicaper notre maison ? », interroge Louis Renault. D'abord, les improductifs. Ils sont trop nombreux ; « alors que dans les usines d'automobiles américaines les improductifs sont de l'ordre de 15 à 20 % au maximum, y compris les services commerciaux, ils sont beaucoup plus élevés à l'usine bien que, cependant, toutes nos fabrications, tous nos services soient groupés ».

Ensuite, « l'avance » : « Nous avons peur de manquer de quelque chose parce que nous ne sommes pas assez ponctuels, pas assez disciplinés ». Donc il ne faut plus faire « d'avance ». « Lorsqu'on fait de l'avance, on ne peut pas faire de comptabilité et, de plus, comme on ne monte pas de voitures de suite et qu'on ne voit pas immédiatement le résultat final, souvent on fait des choses imparfaites... Chaque fois que nous avons fait des pignons d'avance, qu'on ne pouvait pas essayer, et cela peut-être à un moment où la machine était dérégulée, on les taillait mal ; mais comme il fallait livrer les voitures on les montait quand même et les voitures faisaient du bruit ». Il faut donc faire de la qualité et fournir à la clientèle le type de voitures qu'elle demande.

« Si nous ne remontons pas le courant tout de suite, nous aurons beau faire, nous ne le remonterons pas ; il faudrait gagner de 15 à 20 % sur les prix de revient des voitures ». Alors, Louis Renault incite ses chefs de service « à faire le maximum de réduction en recherchant ce qu'il y a lieu de faire pour obtenir cette réduction, en examinant si, dans les pièces que vous faites, il n'y en a pas qui pourraient être supprimées ou simplifiées ».

Toutes les constatations faites dans les usines des États-Unis transparaissent dans cette conférence de Louis Renault. Ainsi, ce voyage aura marqué dans l'histoire de Billancourt : les grandes mesures de réorganisation prises au cours des années suivantes et qui aboutiront à la création de départements autonomes ont vraisemblablement été conçues à Detroit.

Gilbert HATRY

---

(19) AN 9 1 AQ 39 - Organisation des bureaux - Note de Louis Renault du 21 décembre 1928.

(20) Archives du Crédit Lyonnais cité par P. Fridenson, *ouv. cit.* p. 196.

(21) Conférence de Louis Renault aux chefs de service - 17 novembre 1931 - Arch. S.H.U.R.



---

# les usines BERLIET

## 1895 - 1949

---

### Sortir de la crise

Dès l'été 1921, la situation va s'améliorer : en effet, grâce au formidable potentiel de Vénissieux, l'actif reste très supérieur au passif ; il suffit que la demande reparte pour que les stocks s'écoulent, pour que l'usine soit utilisée à plein. Et l'horizon va s'éclaircir très vite : la reprise s'explique par la baisse réalisée par tous les constructeurs, succédant à une abstention prolongée de l'acheteur, par la baisse du prix des carburants et du caoutchouc. Il est vrai qu'elle concerne presque uniquement les véhicules de tourisme, et pas les poids lourds et qu'elle est fragile, particulièrement pour un établissement comme Berliet, suréquipé et dont le succès est surtout lié à celui du véhicule industriel.

La solution pour la S.A.B. est de diversifier au maximum ses activités ; elle va le faire avec une grande souplesse : dans un premier temps, elle va accepter n'importe quelle commande, même si elle n'a rien à voir avec les activités officielles de la société (par exemple, des pièces de fonderie de 150 t).

En ce qui concerne l'automobile de tourisme, Berliet cherche à effacer au plus vite l'échec de la Dodge copiée. Après un premier modèle improvisé (une VB améliorée, plus solide, plus puissante et plus chère, « *l'Étoile d'Argent* »), quelques nouveautés apparaissent : un modèle économique de 12 CV et un modèle de luxe de 22 CV ; mais ce sont des demi-échecs commerciaux. Ce n'est pas le cas des poids lourds, dont la production est considérablement diversifiée dès la fin de 1921 : Berliet construit deux camionnettes (700 et 1 500 kg) et de nombreux camions (2 t, 3,5 t, 4 t, 5 t et modèles spéciaux).

Il produit en outre, dans les années 1921-1923, toutes sortes de véhicules à usage très particulier, du tracteur agricole à la camionnette électrique, en passant par le matériel d'incendie et les ambulances pour l'armée. La S.A.B. va jusqu'à réparer les locomotives pour la compagnie P.L.M. Enfin, l'atelier CMO fabrique de nombreuses machines-outils, dont la France a tant besoin après la guerre.

Les financiers qui dirigent la firme font confiance à la publicité - Marius Berliet, lui, préférerait privilégier les concours militaires et la multiplication de succursales sur le terrain -. Résultat de tout cela : l'activité reprend : l'effectif ouvrier, tombé à 2 200 en avril 1921, atteint 4 160 en octobre 1922 ; on est encore loin du chiffre de l'immédiat après-guerre (environ 13 000) ; mais, indiscutablement, la situation se redresse.

### Sûreté et modération

Après ces deux années où tous les moyens ont été bons pour sortir de la phase la plus critique, non sans réussite mais au prix d'une politique industrielle désordonnée, la S.A.B. peut s'accorder une pause et considérer l'avenir.

La profusion de commandes, le renouveau de l'activité signifient-ils que la crise de 1921 n'aura pas de conséquences ? En fait, pendant la période 1922-1930, alors que les concurrents de Berliet adoptent une politique de production en grande série, de stocks importants et de publicité à grands

moyens, la firme de Vénissieux doit se limiter à une production en courte série : la marque, durement ébranlée par l'échec de la VB, ne peut retrouver, surtout dans le domaine des voitures de tourisme, les faveurs du public en se montrant aussi hardie que ses concurrents, puisque les financiers qui la contrôlent ont pour objectif prioritaire le redressement de l'affaire et l'extinction de la dette.

Ainsi, les trois générations de voitures proposées au cours de la période 1922-1929 (les anciennes : les différents modèles 12 CV hérités de la VB et la voiture de luxe 18 HP ; le modèle 7 CV à culbuteurs, inscrit au catalogue de 1923 : et même les premières « 6 cylindres » françaises, de 10 et 11 CV, proposées en 1926) ne rencontrent qu'un succès limité ; alors que les usines de Vénissieux avaient été conçues avant tout pour la fabrication en grande série des automobiles de tourisme, ce potentiel reste sous-utilisé.

Mais décidément, l'avenir, pour Berliet, c'est le véhicule utilitaire. Les dirigeants de la firme conseillent aux concessionnaires de « travailler particulièrement la clientèle poids lourds », domaine où l'entreprise est « pour ainsi dire sans concurrence ». De fait, l'utilitaire est un secteur où la production en très grande série, à laquelle la firme de Vénissieux ne peut prétendre, est impossible, et où la recherche n'est pas au-dessus des possibilités d'un constructeur d'importance désormais moyenne. Et Berliet accordera à cette recherche une part de plus en plus considérable. Encore faut-il que la curiosité ne conduise pas à l'espionnage industriel, comme au moment d'une malencontreuse affaire Citroën-Berliet, en mai 1923... Il est vrai que l'envoi « d'observateurs » chez les concurrents est chose courante à l'époque.

La gamme des véhicules industriels Berliet comprendra donc une infinité de modèles (on peut s'en faire une idée en consultant une publicité de 1928) allant des poids lourds ordinaires de 2 à 10 t, sur lesquels on n'insistera pas, aux véhicules utilitaires les plus spécialisés et les plus perfectionnés : en 1923, une camionnette de livraison à accumulateurs (qui ne rencontre qu'un succès limité) ; en 1925, un

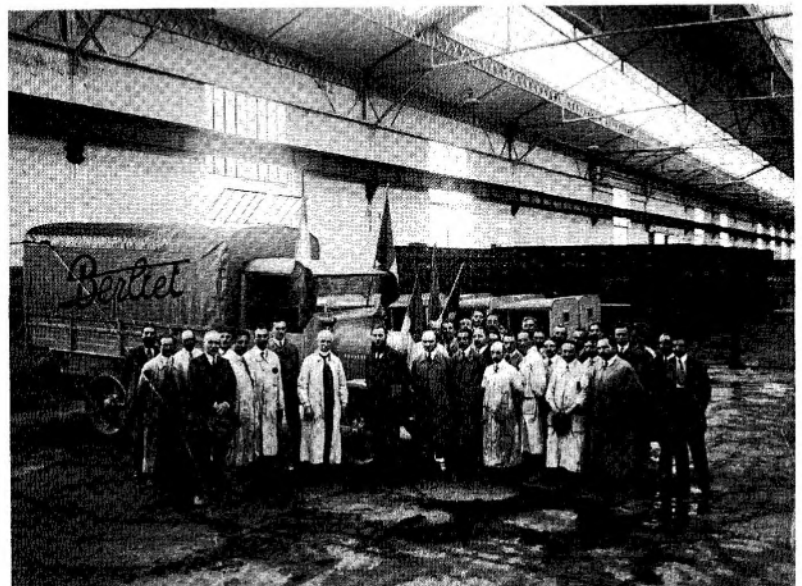
camion équipé du gazogène Imbert, révolutionnera, puisqu'il fonctionne au bois et non au charbon de bois (il intéresse le ministère de la Guerre, et remporte de nombreux succès dans les concours, mais le public lui préfère les gazogènes classiques au charbon de bois) ; en 1925, un véhicule tout terrain avec essieux porteurs et moteur à l'arrière, comme les modèles Renault, alors que Citroën reste fidèle aux chenilles (il termine en tête de la troisième traversée du Sahara en automobile, en novembre 1926) ; de plus, dès 1928, Berliet, le premier en France, commence à s'engager dans la fabrication des moteurs Diesel. En outre, la firme fabrique des locotracteurs, et même une automotrice à essence ou à benzol, mise en service en 1923, sur la ligne Lyon-Saint-Jean-de-Bourray.

Dans le même temps, la S.A.B. réorganise sa politique commerciale. Les dirigeants de Vénissieux abandonnent sans regret des immobilisations productives, comme les usines C et D de Monplaisir, mais accomplissent un gros effort de développement commercial, en reconstituant le réseau de succursales et d'agents (après les multiples défections provoquées par la crise), et surtout en faisant déborder la firme de son cadre trop étroit, dont la région lyonnaise représentait l'essentiel : toute la France est couverte par des succursales, et de nombreuses autres apparaissent à l'étranger, de Londres (la plus importante, qui étend son activité à tous les pays de langue anglaise) à Constantinople. Enfin, Berliet, décide de créer sa propre marque d'huiles, comme l'avait fait Renault, en 1911.

Cette stratégie se révèle payante : l'activité de l'entreprise se maintient à un bon rythme ; les effectifs se stabilisent autour de 5 800 travailleurs (malgré une nette diminution à 5 000, vers 1928, conséquence de la rationalisation) ; la production augmente, le chiffre d'affaires progresse très vite (bien plus vite que la production, ce que la presse communiste locale ne manque pas de relever). Conséquence de ces bons résultats - mais aussi de la dépréciation du franc depuis 1925 et de la vente pour 18 millions de francs par Marius Berliet de ses propriétés de Cannes - les conditions

En 1920, la direction de Berliet, autour de Marius Berliet (au centre en blouse blanche) fête le 1 000<sup>e</sup> camion sorti dans le mois.

Cette photo rayée est le seul document existant.



imposées par le règlement transactionnel sont progressivement remplies. Un dernier remboursement, opéré le 1<sup>er</sup> avril 1929, permet de mettre fin au régime provisoire de la société, beaucoup plus tôt que le texte ne le prévoyait : c'est chose faite le 3 mai 1929. Marius Berliet retrouve ainsi la disposition de ses biens. Et, pour en faire profiter sa famille - nombreuse : 4 garçons et 3 filles -, sans doute aussi pour assurer l'avenir et éviter des problèmes de succession, il crée aussitôt la « Société civile Berliet » groupant les sept enfants, le père et son beau-frère et mettant en commun toutes les actions du fondateur.

Désormais, celui-ci n'a plus les mains liées ; dès le 20 juillet 1929, une assemblée générale extraordinaire décide d'augmenter le capital de 25 à 30 millions et de lancer un emprunt obligataire de 30 millions, pour la réalisation d'un programme de construction et d'acquisition de matériel.

La société est parvenue très vite à se libérer des contraintes où l'avait placé la crise de 1920-1921. Mais, celle-ci lui a fait prendre un retard qu'elle ne rattrapera jamais. Alors que ses concurrents profitaient des années d'expansion de l'après-guerre pour satisfaire une demande française en progression constante, la société Berliet devait éteindre sa dette...

La firme lyonnaise, moderne, au potentiel gigantesque, qui pouvait, en 1919, rivaliser avec les plus grands, n'est plus, 10 ans après, que le plus important des moyens constructeurs. Sa vitalité, qu'elle a manifestée au cours de son redressement, peut-elle lui permettre de rattraper son retard ? Non : la S.A.B. se débarrasse de son carcan au moment où l'ensemble de l'industrie automobile est victime de la grande dépression.

## Le marasme

Berliet va se trouver au point de convergence des difficultés économiques ; la crise atteint durement les fabricants de voitures : l'auto est un produit que l'on peut conserver longtemps, que l'on peut réparer, que l'on peut acheter d'occasion ; un produit cher ; un produit qui n'est pas encore considéré comme de première nécessité.

L'industrie automobile française est particulièrement touchée : l'importante clientèle rurale est celle qui diffère le plus ses achats ; les constructeurs refusent de se lancer dans une politique de voiture populaire ; l'État recourt à une fiscalité excessive.

Première année. N° 1. 29 Octobre 1916

# L'EFFORT

Bulletin  hebdomadaire

## des USINES BERLIET

---

**SOMMAIRE :**

*Conférences hebdomadaires (Notion sur les Métaux, par M. Raafin). — Un peu Partout. — Le Rendement Maximum des Outils. — Société Sportive Berliet. — Caisse de Secours et Fonds de Guerre. — Sports. — Système d'Exploitation des Idées. — Au Jardin.*

*Les « Etablissements Berliet » ont pris, au cours de ces dernières années, un développement si considérable qu'ils sont devenus une véritable cité manufacturière, aux rouages nombreux et complexes, aux services extrêmement variés et d'importance toujours croissante, et nous en sommes arrivés ainsi à un point où il a paru indispensable d'établir entre ces divers services une amian intellectuelle et morale plus intime, de créer parmi le personnel un lien plus étroit de solidarité, en même temps qu'un sentiment de foi et d'enthousiasme pour une entreprise qui sera en partie la sienne.*

*Nous n'avons pas l'intention de faire ici de la littérature, de « tirer à la ligne », simplement pour remplir des pages : nous croirions faire injure à la mentalité élevée de ceux entre les mains desquels cette Revue doit se trouver.*

*Nous comptons mettre sous les yeux de chacun ce qui l'intéresse dans sa spécialité : sidérurgie, mécanique, outillage, procédés d'atelier, etc., et mettre aussi sous les yeux de tous les questions d'intérêt général : économie industrielle, organisation de l'Usine (relations des divers éléments de production, méthodes de classement, suggestion d'idées, etc...)*

*C'est ainsi que nous reproduirons les idées et les enseignements exposés dans les grandes Revues d'Amérique et d'Angleterre, traduites à l'Usine, que nous publierons les articles techniques et économiques de nos divers Chefs de Service et que nous donnerons le compte rendu (in-extenso) des Cours-Conférences hebdomadaires qui ont lieu à l'Usine.*

*Afin de mêler l'agréable à l'utile, nous nous proposons de donner à nos lecteurs l'écho des faits-divers d'Europe et d'Amérique intéressant notre branche, et aussi de les renseigner sur tout ce qui est susceptible de les distraire de leur dur travail quotidien : tourisme, sports, menus travaux de jardinage, économie domestique, etc.*

*Enfin, sous la rubrique « Communications diverses » nous grouperons les renseignements « officiels » intéressants l'ensemble du personnel : caisse de secours, fonds de guerre, notes de service d'ordre général, etc.*

*Nous espérons ainsi atteindre le but que nous nous sommes proposé, établir « chez nous » une atmosphère d'inimitié franche et simple, un esprit de solidarité toujours plus profond, et toujours plus fécond.*

---

## CONFÉRENCES

HEBDOMADAIRES

Dans le but de développer les connaissances scientifiques et techniques de son personnel dirigeant en fonction ou en formation, la Maison a demandé à quelques-uns de ses Chefs de Services d'exposer sous forme de « Cours-Conférences », les notions les plus importantes de Traitement Thermique, de Cinématique, d'Outillage, d'Electricité, etc., etc., d'Organisation industrielle.

Ces conférences, présidées par M. Berliet, ont pour auditeurs, en outre des stagiaires, auxquels elles sont particulièrement destinées, les Chefs de services et d'ateliers, les Contremaîtres et tous les membres du personnel qui en font la demande.

Les stagiaires, qui sont tenus d'y assister, doivent y prendre, sur des cahiers spéciaux, des notes qui serviront de base à un devoir écrit (rapport, mémoire,

Fac-similé du premier numéro de « L'Effort », bulletin hebdomadaire des usines Berliet (29 octobre 1916).

C'est le véhicule utilitaire qui fait le plus les frais de la crise : celle-ci restreint le volume des transports, et l'État accentue cette tendance : la déflation lui fait réduire ses commandes, et le chemin de fer est favorisé aux dépens de la route.

Enfin, la région lyonnaise est mal placée, avec des tarifs de transports élevés pour ses matières premières, et une main-d'œuvre chère. Tout cela explique que la totalité des concurrents lyonnais de Berliet disparaissent (Cottin-Desgouttes), se reconvertissent dans la mécanique générale (Allard-Latour, Luc Court, La Buire, Charles Bernard) ou limitent considérablement leur branche « automobile » (Rochet-Schneider).

Pour faire face à toutes ces difficultés, Berliet va conserver les options de rigueur et de sûreté qu'elle avait adoptées pendant le règlement transactionnel ; elle visera toujours à la diversité dans les productions lourdes de qualité.

La firme continue à produire des véhicules spéciaux, du matériel de chemin de fer (apparition d'une section « auto-rails ») et des machines-outils. Elle fabrique de plus en plus de matériel de guerre (le fameux « six roues », tant décrié par la presse communiste).

Elle continue à produire, surtout des véhicules utilitaires, et les diversifie de plus en plus : Berliet peut, dans ses trois gammes (essence, diesel, gazobois), produire dans différentes options (chaîne ou cardan, plusieurs longueurs de châssis, nombreuses carrosseries, cabine à l'arrière ou au-dessus du moteur, etc.) des camions de 450 kg à 1 t de charge utile et des autobus de 8-10 à 48-50 places. Pour tout le matériel lourd, la S.A.B. bénéficie de son important potentiel, de sa réputation de solidité et de sa confiance dans le diesel.

Dans ce dernier domaine, Berliet ouvre la voie à ses concurrents : après les tâtonnements des deux premières années, il achète en mars 1930, la licence « Acro » ; au bout de seulement 10 mois, il propose son moteur Diesel au public ; trop vite : toutes les culasses cassent après quelques centaines de kilomètres. Pour éviter une nouvelle affaire « VB », les subordonnés de Marius Berliet prennent l'initiative de remplacer *gratuitement* toutes les pièces défectueuses ; l'industriel, beau joueur, consacre la méthode et c'est le succès. Mais pendant quatre ans, le brevet « Acro » ne connaît que peu de perfectionnements, et Berliet est en passe de se faire distancer, lorsque l'effondrement de Citroën lui permet



Fac-similé du premier numéro de « L'Effort », bulletin hebdomadaire des usines Berliet (29 octobre 1916).

d'acquérir la licence « *Ricardo* » que la firme de Javel avait achetée ; cette fois-ci, la bataille du diesel, engagée par Berliet, est gagnée par Berliet.

Néanmoins, la S.A.B. n'abandonne pas tout à fait le secteur tourisme : après la « 944 » 9 CV (1930) et la 15 CV (1932) un dernier modèle, jugé « sans éclat » par les spécialistes, la « *Dauphine* » 9, 11 et 14 CV, d'ailleurs copiée sur la « 402 » Peugeot, est construite en très petite série (16 à 20 par jour), uniquement pour satisfaire les concessionnaires.

Dans l'ensemble, d'ailleurs, les innovations se ralentissent : dans le domaine technique (même le diesel est l'héritier d'une tradition antérieure à la crise), dans la politique commerciale (à part une timide expansion en Afrique du Nord, en cette période de protectionnisme, le réseau de concessionnaires ne se modifie guère), dans la gestion enfin (on renonce aux emprunts pour se contenter des « *moyens ordinaires de trésorerie* »). Les résultats de cette politique ne sont certes pas désastreux, mais la direction se contente d'un maintien du chiffre d'affaires, alors que certains de ses concurrents, comme Renault, adoptent une politique conquérante. Faut-il voir là seulement de la prudence, ou une certaine sclérose ? Marius Berliet est un homme âgé, entouré d'une équipe peu renouvelée, qui lui obéit le plus souvent aveuglément. Berliet se replie sur lui-même, et ne se détermine pour la croissance que lorsque celle-ci lui paraît absolument sûre.

## Les conflits sociaux d'avant-guerre

Cette politique n'a d'ailleurs pas que des implications économiques, mais aussi d'importantes conséquences sociales. Les effectifs connaissent une évolution en dents de scie, et tous les moyens semblent bons (diminution des salaires horaires, baisses répétées du prix des pièces, amendes, etc.) pour réduire les rémunérations : Berliet n'hésite pas à sacrifier les intérêts de son personnel à la rigueur de sa gestion, rigueur qui n'empêche pas les actionnaires de s'attribuer, parfois, en ayant recours à des camouflages procéduriers, de substantiels dividendes.

Le personnel ne pardonnera pas à la S.A.B. cette politique : entre 1914 et 1936, la direction était parvenue à maintenir dans ses usines une discipline de fer, grâce à une véritable police intérieure (dirigée par le général en retraite Valantin), grâce à un réseau de mouchards, grâce à une propagande bien orchestrée, grâce enfin à un encadrement permanent de la vie quotidienne des ouvriers (Vénissieux a sa cité, sa ferme, sa fanfare, ses équipes sportives, son propre système d'assurances et d'allocations, etc.) : à part un conflit ample et violent, mais inorganisé et vite maté en janvier 1918, à propos de l'instauration de délégués du personnel (que seul le gouvernement a pu imposer à Marius Berliet), les usines de Vénissieux apparaissent comme un îlot de « *paix sociale* » : quelques tentatives de grèves, en 1920 et 1924, n'avaient eu aucun succès ; il n'y avait à Vénissieux pas d'autre organisation représentative qu'un « *syndicat chrétien* » à la solde de la direction, et les abondants articles publiés dans la presse par les rares correspondants communistes de l'usine ne rencontraient aucun écho.

Mais peu à peu, la révolte gronde : aux élections municipales de 1935, Vénissieux s'est donné un maire communiste. Imbroff, secrétaire socialiste de la nouvelle section syndicale C.G.T. réunifiée, veut faire enfin bouger le grand corps inerte de Berliet. L'occasion est fournie par une phase de réembauchage en période de pénurie de main-d'œuvre, en mars 1936 : s'opposant à la décision d'accorder aux nouveaux venus un salaire supérieur à celui des professionnels de l'usine, tous les ateliers se mettent en grève ; le conflit, très dur, se poursuit pendant plus d'un mois et prend valeur de test dans la région. La direction décrète le lock-out, ne cède pas, et finalement triomphe : les grévistes reprennent le travail sans avoir rien obtenu, et les quelques membres communistes du comité de grève ne sont pas réembauchés. Mais, après les élections du Front populaire, les usines sont occupées le 10 juin 1936 ; cette fois-ci, la direction, évaluant très exactement, comme en mars, le rapport de forces, accepte de signer la convention collective de la métallurgie et de réembaucher les ouvriers licenciés. Désormais, Berliet n'est plus l'îlot de « *paix sociale* » dont Marius Berliet était si fier : de nouveaux conflits, plus limités, qui éclatent en 1936-1937 le prouvent ; la politisation et la syndicalisation du personnel se maintiennent à un haut niveau.

Néanmoins, l'approche de la guerre tend peu à peu à limiter l'ardeur du personnel : les arbitrages prévus dans les conventions collectives obtiennent des résultats, l'inquiétude prend le pas sur l'esprit revendicatif, et surtout l'expansion reprend de façon spectaculaire en raison des commandes de l'État, en armement et en véhicules. Berliet ne sort finalement du marasme que grâce à la guerre.

## La guerre place les Berliet dans une situation délicate

« *Dès le début septembre, nous avons mis la totalité de nos moyens à la disposition de la Défense nationale. Nous nous efforçons d'apporter à cette dernière notre concours le plus entier sous toutes ses formes* ». Ce satisfecit du conseil d'administration n'empêche pas que, contrairement à ce qui s'était passé en 1914, Berliet s'est montré quelque peu réticent à satisfaire aux exigences de l'armée : cette fois-ci, il n'y a pas eu de rencontre entre les intérêts de l'État et ceux de la firme.

Pourtant, dès 1935, un plan de mobilisation de l'usine de Vénissieux avait été préparé par les collaborateurs de Marius Berliet, mais il n'avait pas été tenu à jour, et les contacts avec le gouvernement avaient trainé en longueur.

En 1939, il devient urgent d'agir. Raoul Dautry, ministre de l'Armement, charge Berliet de fabriquer surtout des obus. La firme de Vénissieux s'y oppose, faisant remarquer qu'elle a reçu du ministère la quasi-assurance de ne jamais avoir à fabriquer de projectiles, qu'elle est bien plus compétente pour construire des camions et des chars (onze prototypes de « *six roues* » ont été mis au point de 1928 à 1939) que des obus (pour lesquels elle ne possède que six vieilles presses de 1914-1918), enfin que le matériel nouveau à mettre en place serait inutilisable au moment de la paix. Le

dialogue de sourds entre Paris et Vénissieux se poursuit pendant plusieurs mois, sans que l'usine sorte le moindre projectile.

Devant cette situation, Dautry, ingénieur, « *technocrate* » pourrait-on dire, qui ne peut comprendre un patron « *de droit divin* » comme Marius Berliet, décide d'écarter celui-ci de la direction. Le 30 septembre 1939, l'usine est réquisitionnée, et placée sous les ordres du général Carré, qui la réorganise en accord avec le fondateur ; le 1<sup>er</sup> novembre, un délégué du ministère, Roy, prend la tête de l'entreprise ; le 24 novembre, il intime à Marius Berliet, l'ordre de quitter l'usine ; on maintient en place les directeurs nommés par lui, parmi lesquels ses quatre fils, mais trois de ces derniers sont mobilisés.

Malgré ce départ, la firme est toujours incapable de produire d'autres obus que ceux fabriqués par les vieilles presses de la Première Guerre mondiale ; les nouvelles machines, commandées aux États-Unis, ne sont pas encore arrivées en juin 1940. Si les usines travaillent à plein rendement, c'est uniquement pour la production de matériel automobile. La firme, à la veille de la débâcle, est prospère. Mais, le 16 juin 1940, l'armée ennemie menace Vénissieux ; c'est le moment de se replier, le plus méthodiquement possible, vers la succursale de Toulouse ; mais le temps n'est pas à l'organisation, et certains véhicules achevés ou en cours de finition tombent, dans la confusion générale, entre les mains des Allemands.

Le 19 juin, les envahisseurs occupent l'usine, et y installent un commissaire allemand, le colonel Thoenissen. Les délégués de Raoul Dautry l'ont quittée depuis longtemps : Marius Berliet reprend possession de son affaire. C'est le début d'une période peu glorieuse pour la famille Berliet, anti-communiste de tradition, vichyste convaincue et surtout pour Marius (qui continue malgré son âge - 74 ans en 1940 - à prendre les décisions suprêmes) et pour ses fils Jean (chef du personnel) et Paul (chef des fabrications) - les directions commerciales et des études, respectivement occupées par Henri et Maurice, n'ayant pratiquement, du fait des circonstances, aucun pouvoir. A partir du moment où les Berliet restent en place, ils ne peuvent éviter complètement de collaborer ; et comment le chef de famille, qui ne vit que pour son usine, pourrait-il l'abandonner ?

Les années 1940-1944 verront alterner chez Berliet, en fonction de la dureté du contrôle allemand (Lyon ne sera officiellement occupée qu'en novembre 1942) plusieurs attitudes, allant de la semi-résistance (camouflage de stocks d'étain et de machines dans l'usine, non-exécution de certaines commandes de la Wehrmacht, embauche de prisonniers évadés et d'Alsaciens) à la véritable collaboration (départ volontaire de Maurice et Henri Berliet pour le S.T.O. à la tête d'un contingent d'ouvriers réquisitionnés, mise en place d'une bibliothèque germanophile, maintien en fonction du milicien Cointe, comme « *chef des gardes* ». Plus généralement, les Berliet mèneront « *double jeu* », essayant d'obtenir des concessions, comme l'envoi de tous les réquisitionnés dans une seule usine « *jumelée* » avec Vénissieux (l'entreprise Büssing Nag de Brunswick), ou la limitation de leur nombre. Cette politique de « *double jeu* » n'est d'ailleurs pas toujours bien vue par l'occupant : les Berliet sont menacés à plusieurs reprises par la gestapo (Paul Berliet est même arrêté quelques heures, en novembre 1942).

## La détérioration de la situation

Au début de l'Occupation, Berliet peut, pendant quelques mois, travailler en quasi-liberté, dans un contexte privilégié : la société a beaucoup d'expérience dans le domaine du gazogène à bois ; elle est, avec Rochet-Schneider, le seul constructeur de camions de la zone libre, très rationnée en pétrole. Ainsi, aussi bien en construisant des véhicules neufs, qu'en en transformant des anciens, Berliet connaît la prospérité : la firme emploie 7 500 ouvriers en 1940, contre 6 500 en 1939. Et elle n'a aucun problème de conscience, puisqu'elle travaille exclusivement pour la population civile, alors que les constructeurs du Nord de la France doivent livrer du matériel aux Allemands.

Mais cette situation idéale ne peut durer : les sous-traitants sont généralement concentrés dans la zone occupée, ce qui crée des difficultés d'approvisionnement ; il faut accepter une coordination de la production entre les deux zones : ce sera l'œuvre du Comité d'organisation de l'Automobile, dirigé par F. Lehieux ; une « *règle de compensation* », permettant d'échanger matières premières et obligation de travailler pour l'occupant, est définitivement mise en place en février 1941.

Une seconde période commence alors pour la firme ; elle durera jusqu'en novembre 1942. Malgré les nouvelles conditions où la S.A.B. se trouve placée, elle réussit à limiter à 25 % de son chiffre d'affaires les livraisons à l'occupant, et surtout à les restreindre aux seuls camions (pas de matériel de guerre). Mais les autorités, françaises ou allemandes, savent lui imposer leurs décisions (par exemple celle d'achever pour la Wehrmacht un camion porte-char commandé par l'armée française) ; le Rüstungskommando de Lyon demande à Berliet un rapport hebdomadaire ; des commissions allemandes de contrôle visitent périodiquement les usines ; les « *commissaires* » allemands sont tout-puissants dans les succursales de la zone occupée.

Dans le même temps, bien que les besoins restent très importants, la production diminue de moitié : matières premières et énergie sont rationnées ; la main-d'œuvre, en grande partie victime du S.T.O., se raréfie (6 800 personnes employées en 1941, 5 800 en 1942) ; enfin, les coûts de production ne cessent de monter, alors que les prix de vente fixés réglementairement, stagnent. D'où une détérioration sensible des résultats d'exploitation.

A partir de novembre-décembre 1942, la situation s'aggrave encore. Énergie, matières premières et main-d'œuvre (le maquis succède au S.T.O.) se font de plus en plus rares. Les événements d'Afrique du Nord privent la société d'un important marché. L'outillage s'essouffle : sa moyenne d'âge en 1944 est de 25 ans (!) et il est très mal entretenu. Les études et recherches sont complètement sacrifiées. Les livraisons aux Allemands sont de plus en plus importantes (60 % du chiffre d'affaires de la dernière année). Enfin, Berliet est victime d'attentats et de bombardements ; le principal est celui du 2 mai 1944, qui détruit une grande partie des usines (les Berliet, discrètement contactés par la Résistance, ayant refusé de « *fermer les yeux* » sur un sabotage ne portant que sur quelques organes vitaux). La production s'effondre ; les effectifs en 1943 sont de 4 500, et, au moment de la Libération, de 3 000, disséminés dans les équipes de déblaiement.

Marius Berliet, qui assiste à ce naufrage, tient par-dessus tout à assurer l'avenir : pour éviter d'être écarté de la direction par les occupants ou les libérateurs, il met en place un arsenal juridique très complexe, associant tous ses enfants et ses gendres à la propriété de l'entreprise et en empêchant toute vacance de la direction par la nomination de ses quatre fils comme co-gérants (le « *gérant principal* » devant être, en cas de décès du fondateur, Paul Berliet). On va voir que toutes ces précautions n'étaient pas inutiles.

## Berliet sans Berliet

Début septembre 1944, Lyon est libéré. Un commissaire de la République, Yves Farge, « *progressiste* », c'est-à-dire proche des communistes bien que non-membre du parti, s'installe à la préfecture du Rhône. Profitant du fait que les usines ont travaillé pour l'ennemi, il décide d'y tenter une expérience révolutionnaire. Il arrête et fait interner Marius Berliet pour collaboration, puis place l'entreprise, qu'il estime privée de ses dirigeants, sous administration-séquestre et nomme à sa tête un camarade de maquis, âgé de 38 ans, le communiste Marcel Mosnier ; enfin, il arrête et fait emprisonner les quatre fils Berliet.

C'est le point de départ de ce que l'on va appeler « *l'expérience Berliet* ». Des institutions simples et démocratiques se mettent en place : l'administration s'entoure d'un conseil de 4 membres nommés par l'État et représentant le personnel et les organisations syndicales, des « *comités du bâtiment* » sont élus dans chaque secteur de l'usine, et un « *comité patriotique* » réunit leurs délégués au niveau de l'entreprise. Le but de Mosnier est de faire travailler désormais Berliet non plus pour le Capital, mais pour la Nation, et d'en faire un exemple pour l'ensemble des entreprises françaises. Un mensuel, « *Contact* », est distribué gratuitement dans le personnel, pour rendre compte de l'activité industrielle et sociale de la firme, mais aussi pour publier des éditoriaux et de la propagande, exprimant le point de vue de la direction. Le comité d'entreprise, très actif, a de très nombreuses activités sociales (ferme, cantine, service médical, service d'assistance sociale, maison de convalescence, colonie de vacances, équipes sportives, etc.), mais il a aussi la responsabilité de l'apprentissage, et il concourt au développement de la production, en présentant toutes sortes de suggestions sur la marche de l'entreprise. Le personnel, à peu près unanime (du moins pendant les trois premières années) adhère sincèrement à « *l'expérience* », il ne mesure pas son travail et sa passion pour qu'elle réussisse, d'autant plus qu'il a encore en mémoire la guerre et le climat détestable entretenu par les gardes et les mouchards dans les usines ; d'ailleurs, il est syndiqué en quasi-totalité, et très largement politisé. Tout cela explique les excellents résultats obtenus par « *l'expérience Berliet* ».

Les conditions sont difficiles : les dégâts, aux usines de Vénissieux, sont considérables ; les machines sont vétustes, la stratégie à long terme de la firme est hypothéquée par son régime précaire ; la pénurie continue de régner pour les matières premières ; le dirigisme draconien entrave les initiatives ; de nombreux fournisseurs et clients n'ont aucune sympathie pour « *l'expérience* » ; enfin, la politique sociale de Mosnier coûte cher.

Pourtant, grâce au soutien des autorités, mais surtout à l'incroyable énergie du personnel (qui n'hésite pas à travailler bénévolement, le dimanche, pendant l'hiver particulièrement dur de 1944-1945, pour remettre les bâtiments de Vénissieux en état), la production repart vite et ne cesse de progresser. Les effectifs, tombés à 3 000 à la Libération, passent de 5 500 en décembre 1944, à 7 900 en 1947. La production mensuelle de véhicules, partie de 20 châssis en septembre 1944, s'élève à 350 en janvier 1947 ; les sorties dépassent largement les programmes imposés ; l'essentiel des fabrications porte d'abord sur les camions 5 t (GDC) et 7 t (GDR) ; en 1945, on entreprend la construction d'autocars, en 1946, de camions 10 t (FDM), en 1947, d'autobus et de trolleybus. Les pièces détachées, très demandées en raison de la reconversion des gazogènes en diesel, progressent selon une courbe parallèle ; ce sont d'ailleurs elles qui permettent de réaliser l'essentiel des bénéfices (qui passent, soit en réserves, soit en primes au personnel).

L'expérience Berliet, sur les plans économique et financier, est donc une réussite. Son bilan social, jusqu'en 1947, est remarquable ; mais, entre 1947 et 1949 la situation va se détériorer.

## Les batailles autour de l'expérience

La gestion de Mosnier n'est pas acceptée par tout le monde. Sur trois fronts, au Parlement, à l'intérieur même de l'entreprise et devant les tribunaux, ses adversaires ne vont pas tarder à se manifester.

La situation de Berliet étant provisoire, il faut lui donner un nouveau statut. Pour les forces de gauche, la nationalisation s'impose, et l'exemple de Renault les confirme dans leur opinion. Mais on décidera du sort de Berliet bien après celui de Renault : tant que la famille Berliet, propriétaire de la firme, n'est pas jugée, il est impossible de donner un nouveau statut à une société qui n'est en elle-même l'objet d'aucune poursuite ; et une mesure à la limite de la légalité, vu l'importance de Berliet, est moins utile que dans le cas de Renault. Après le procès, il sera juridiquement possible d'agir. Mais, à cette date, le rapport de forces entre partisans et adversaires de la nationalisation aura bien changé. En juin 1946, Marius, Jean, Paul, Henri et Maurice Berliet sont condamnés à des peines de prison allant de 2 à 5 ans, à la confiscation de tout ou partie de leurs biens, à l'indignité nationale à vie, et à une interdiction de séjour dans les régions parisiennes et lyonnaises. L'entreprise n'est plus « *privée de dirigeants* », puisque le reste des propriétaires n'est pas condamné. Plus rien ne justifie le maintien de Mosnier à la tête de l'entreprise. Les actionnaires présentent aussitôt un premier projet, qui accepte une participation ouvrière pour un quart du capital. Cette proposition est refusée par le personnel réuni en assemblée générale. Mosnier obtient du gouvernement, le 1<sup>er</sup> août 1946, d'être « *nommé administrateur provisoire* » ; mais il est urgent que l'Assemblée nationale, élue en novembre 1946, se prononce sur le statut de Berliet. Or, chaque parti a son projet. Les communistes souhaitent faire de Berliet une « *société nationale* » sur le modèle d'E.D.F.-G.D.F., les socialistes, une « *régie nationale* » sur le modèle de Renault ; le M.R.P. « *une société d'économie mixte* » à participation ouvrière. Tandis que les négociations s'enlisent en commission, la crise de la gauche ne

cesse de s'aggraver. Elle aboutit à la rupture entre communistes et socialistes en mars 1947, avant même que les projets aient été discutés devant les députés. La nationalisation paraît désormais impossible.

C'est d'autant plus vrai que la rupture du front commun de la gauche a des répercussions au sein même de l'entreprise : entre les ouvriers, qui trouvent en Mosnier leur porte-parole, et les cadres, menés par le socialiste Bardin, membre du comité de direction, la suspicion s'installe, les premiers accusant les seconds de vouloir saboter « l'expérience » et ceux-ci reprochant à Mosnier sa gestion politisée et totalitaire. La publication d'un article hostile à Bardin dans l'organe du parti communiste « *Mécano* » met le feu aux poudres. Mosnier est sommé de désavouer l'article ; il refuse ; un « comité de défense » des cadres se constitue ; les ouvriers se mettent en grève ; Mosnier démissionne Bardin, l'ensemble des cadres cesse alors le travail. Les ouvriers décident de faire fonctionner les usines sans eux, avec d'excellents résultats. Certains techniciens obtiennent alors de Mosnier un vote du personnel sur le renvoi de Bardin ; celui-ci est largement approuvé, mais seulement grâce aux ouvriers ; les techniciens le condamnent, et un quart d'entre eux entre à leur tour en grève. C'est alors que se produisent les grandes grèves de novembre 1947, organisées dans tout le pays par les cégétistes communistes ; leur échec consolide la position des socialistes : le ministre Lacoste peut réintégrer Bardin, suspendre Mosnier et Bardin, et nommer un nouvel administrateur, le socialiste Ansay, qui, inconnu du personnel, dirigera la firme depuis Paris, en s'efforçant de ne faire de l'entreprise « *qu'un lieu de travail* ».

« *L'expérience Berliet* » est déjà privée d'une grande partie de sa substance. La dernière bataille, judiciaire celle-là, va lui porter un coup fatal. Au lendemain du procès Berliet, Winckler, gendre de Marius Berliet et président du conseil de surveillance de la société, avait déposé devant le Conseil d'État un recours visant à annuler la nomination de Mosnier comme administrateur-séquestre, puisque la firme, grâce aux précautions prises par son fondateur en 1944, n'était pas privée de dirigeants ; il avait renouvelé sa démarche après que Mosnier eut été désigné administrateur provisoire. Après trois ans de délai, le Conseil d'État rend son verdict : s'il estime que Farge était compétent pour nommer Mosnier

en 1944, validant ainsi « *l'expérience Berliet* » pour toute la période antérieure au procès, il juge par contre que l'arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> août 1946 est « *entaché d'excès de pouvoir* », une assemblée générale des actionnaires s'étant réunie pour nommer un nouveau gérant, aussitôt après le procès. Après un baroud d'honneur du ministère Queuille, qui signe un arrêté confirmant Ansay à la tête de l'entreprise, annulé à son tour par le Conseil d'État, la société est rendue à ses actionnaires. L'assemblée générale du 17 août 1949, nomme Émile Parfait, ancien directeur de l'importante succursale de Courbevoie, président du conseil d'administration.

Marius Berliet est mort, d'un cancer de l'intestin à l'âge de 83 ans, le 17 mai 1949, en pleine action et en pleine lucidité, conscient de sa victoire prochaine. Mais son fils Paul, celui en qui il avait le plus confiance, a déjà bénéficié en 1948 d'une mesure de grâce ; bientôt, il rentrera au conseil d'administration de la société...

Gérard DÉCLAS

Note de l'auteur :

Pour les premières années, période que je n'ai pas étudiée, je me suis inspiré très directement des ouvrages de Michel Lafferrère « *Lyon, ville industrielle* » (Paris 1960) et de James M. Laux « *In first gear* » (Liverpool 1976).

Ensuite, j'ai résumé la première partie de mon travail « *Recherches sur les usines Berliet 1914-1949* », intitulée « *Histoire de la firme* », en lui apportant quelques compléments provenant de la 2<sup>e</sup> partie intitulée « *Vie des usines* ».

G.D.



# L'AVENTURE DE L'ILE SEGUIN...

Notre « *Bulletin* » (en juin 1975 et juin 1976) a retracé l'histoire de la blanchisserie Riffé et de la tannerie Seguin, premiers établissements industriels édifiés dans l'île Seguin. Nous évoquons aujourd'hui les origines de cette île, « *hérissée de cheminées, bordant mille hélices, (qui) entraîne la timide île Saint-Germain dans l'aventure* », pour reprendre l'expression de Jean Prasteau (*Iles de Paris*, 1957, p. 153) : aventure que nous allons tenter de remonter depuis le Moyen Age jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle !

## Le fleuve et les îles

Située dans la première grande boucle que dessine la Seine, à la sortie de Paris, l'île Seguin a dû être autrefois recouverte souvent par les eaux du fleuve, lors des inondations hivernales ou printanières.

En outre, plus encore que de nos jours, il est certain que d'autres îles existaient dans cette région. L'actuelle île Saint-Germain, en amont, fut longtemps entourée d'îlots minuscules. Plus en aval de l'île Seguin elle-même, une troisième île, située face au parc de Saint-Cloud, ne fut rattachée à la terre ferme (rive gauche) qu'au XIX<sup>e</sup> siècle.

Enfin, les basses eaux du fleuve - non dragué ou canalisé comme aujourd'hui - laissaient souvent à découvert des bancs de sable, atterrissements, alluvions, « *motteaux* », etc.

Ces « *motteaux* », généralement formés par des détritiques ou des branchages accumulés depuis longtemps, existèrent jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. On trouve ainsi (12 octobre 1778) : « *Le grand motteau* », « *Le motteau des jons* », « *Le dos d'asne* »<sup>(1)</sup>, etc. Mais la physionomie de tous ces lieux varie, au fil des ans, suivant la plus ou moins grande hauteur des eaux. Ce qui existe au Moyen Age disparaît au XVII<sup>e</sup> siècle... Rien n'est définitif : ces noms apparaissent

dans des actes de location, faits à des « pêcheurs en Seyne », rédigés au profit de l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés qui possède depuis l'an 558 la rive gauche du fleuve, « depuis Paris... jusqu'au ruisseau venant de Sèvres ».

Autres expressions, également courantes dans les actes du Moyen Age : la « *Petite Traverse* » ou la « *Grande Traverse* ». Ainsi, en 1463, où l'on voit plusieurs personnes prenant à titre de cens et rente, une partie « *d'isle et saulsoye, assize en la rivière de Seyne, en deux pièces : l'une au lieu dict la « Grant Traverse »..., l'autre au-dessus de la « Petite Traverse », tenant à la grant isle de Billencourt* »<sup>(2)</sup>. La « *Grande Traverse* » désigne évidemment le point où l'on traverse le plus facilement le grand bras du fleuve ; la « *Petite Traverse* » est donc un passage semblable sur le petit bras.

(1) Arch. nat., L 760, pièce 48.

(2) Bibl. Arsenal, mss 4099, fol. 243 v<sup>o</sup> ; Bertu (A.) et Tisserand (L.-M.), « Topographie historique du vieux Paris, région du faubourg Saint-Germain », 1882, p. 297.

Même en 1790, l'étudiant Edmond Géraud, empruntant la galiote de Sèvres et débarquant près de l'île, écrit : « La Seine, à certains endroits, est des plus périlleuses à traverser à gué ; ici elle n'a qu'un pied (0,33 m) de profondeur, à deux pas de là, elle en a soixante (20 m) »<sup>(3)</sup>.

## Origine de Billancourt

On sait que la Seine entoure sur trois côtés la plaine de Billancourt et le territoire de Boulogne. Mais l'urbanisation de la plaine elle-même est un phénomène récent. Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, ce territoire n'avait guère d'habitations et n'était composé que de prés et de champs, avec peut-être quelques minces bouquets d'arbres.

Par ailleurs, il est certain que nos bois de Boulogne, Saint-Cloud, Meudon ne sont que les résidus d'une immense forêt - appelée forêt de Rouvroy - qui exista au début de notre ère. Mais il n'est pas sûr que la plaine de Billancourt ait été recouverte par la végétation : le sol, peu fertile, resta couvert de marécages et nul document du Moyen Âge ne parle d'un défrichement quelconque...<sup>(4)</sup>.

Boulogne (les Menus, comme on disait alors) se trouvait donc groupé et relativement éloigné de Billancourt. Si donc ce dernier lieu n'a guère laissé de documents d'archives, comment veut-on trouver trace de l'actuelle île Seguin sise au sud de ce territoire ? C'est pourtant là que les mentions de l'île vont apparaître : car les moines de l'abbaye de Saint-Victor vont devenir les principaux possesseurs de la terre de Billancourt et leurs archives (mises sous séquestre sous la Révolution) garderont des actes relatifs à notre étude<sup>(5)</sup>.

Dès le VI<sup>e</sup> siècle, il semble bien que les religieux eurent quelques droits dans la région. Mais c'est seulement en 1150 qu'apparaît, pour la première fois, le nom de Billancourt - Bullencort - dans un document. Il s'agit d'une charte de Louis VII approuvant le don fait à l'abbaye de Saint-Victor par Arnold (ou Ansol), chevalier de Chailly, et sa femme Aveline, avec le consentement de leurs filles. Les donataires abandonnent leur domaine « tant pour eux que pour leur fils reçu comme chanoine régulier à l'abbaye »<sup>(6)</sup>.

L'acte est rédigé en latin : « Bullencourt, non loge a Parisiis, versus S. Clodoaldum, terram scilicet unius fere carruce, cum granchia et IV hospitibus, nec non etiam sex arpennos pratorum ibidem, assensu ambarum filiarum suarum, que omnia de regio feoda possidebant »<sup>(7)</sup>.

On voit que le terrain a environ une « carruée » (étendue mise en culture chaque année avec une charrue) ; la « granchia » a ici le sens de ferme et non celui de grange ; enfin les quatre « hospites » sont évidemment les quatre habitants qui résident dans la ferme et payent une redevance. La terre relève du roi.

Cette demeure et notamment les six arpents de prés cités vont former la ferme de Billancourt qui restera des siècles durant à peu près la seule habitation de la vaste plaine.

Son emplacement exact est situé dans le triangle dessiné actuellement par l'avenue Émile-Zola, les rues Yves-Kermen et Gustave-Sandoz (cette dernière englobée dans l'usine Renault)<sup>(8)</sup>.

## La « petite Isle »

Du XII<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle, l'abbaye va accroître ses possessions et la ferme elle-même sera louée, les moines de Saint-Victor n'exploitant pas eux-mêmes leur domaine. Baux ou contestations forment de nos jours une abondante documentation. Grâce à celle-ci, nous verrons mentionner deux îles : la « grande île de Billancourt » ou île de Longueignon, aux orthographes très variées ; la « petite île de Billancourt », sans autre précision, moins souvent citée. Il s'agit évidemment de nos îles Saint-Germain et Seguin. Mais comment les identifier d'une façon certaine ? Un bail de 1621 mentionne les deux îles, avec une surface totale de 50 arpents, ce qui est à peine le tiers de nos îles actuelles. Un arrêt de 1779 donne à l'une 38 arpents et demi et 34 à l'autre : ces chiffres seront souvent répétés, mais la différence est minime et cela peut donner lieu à des confusions<sup>(9)</sup>.

Les plans, surtout à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, confirment ce qui existe encore : à savoir que l'île Saint-Germain est la plus grande et que par conséquent l'île Seguin est celle qu'on désigne sous le terme de « petite île ». Malheureusement pour nous, les documents sur cette dernière sont beaucoup moins nombreux que ceux qui intéressent l'île de Longueignon, ou île Saint-Germain.

D'autres actes mentionnent une troisième île : l'île Rocherel - là aussi aux orthographes nombreuses. Mais il ne peut y avoir de doute, son nom restera tel jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, où il sera changé en « île de Monsieur », du nom du possesseur de Saint-Cloud. Il s'agit de l'île plus en aval et que nous avons citée comme ayant été rattachée à la rive gauche.

La « petite île de Billancourt » - ou île Seguin, objet de notre étude - sera peu mentionnée ici. On peut le regretter, car les actes concernant l'île Saint-Germain s'échelonnent sans interruption depuis l'an 1173. À dire vrai, il s'agit seulement de baux de location accordant la coupe des saules

(3) Maugras (Gaston), « Journal d'un étudiant (Edmond Géraud) pendant la Révolution, 1789-1793 », nouv. éd., 1910, p. 50.

(4) Couratier (E.), « Boulogne-Billancourt et son histoire », 1971, p. 10.

(5) Sauf indications contraires, nous avons utilisé le dossier S 2137 des Arch. nat., dont Penel-Beaufin, « Histoire complète et inédite... de Boulogne-Billancourt », t. 2, p. 240 et suiv. s'est également servi.

(6) Arch. nat., K 23, n° 15 (Necrol. Vict. Pridie Id. Julis) ; Fourier-Bonnard, « Histoire de l'abbaye... de Saint-Victor », t. 1, p. 202.

(7) Lebeuf (abbé), « Histoire de la ville et de tout le diocèse de Paris », éd. Cocheris, t. 4, p. 233.

(8) Hatry (G.), « L'affaire des rues Renault », dans « Bulletin de la Section d'histoire des usines Renault », p. 94.

(9) Couratier (E.), « L'île Seguin », dans « Bulletin municipal de Boulogne-Billancourt », n° 88, décembre 1958.

et la « tonture et dépouille » de l'herbe, faits essentiellement à des marchands de bétail ou à des bouchers. Il est vraisemblable qu'il en fut de même pour notre île Seguin, sans qu'il soit possible de le préciser autrement.

L'abbaye de Saint-Victor n'acquerra toutes les parcelles des deux îles que progressivement. Cela est confirmé par un cartulaire du XIII<sup>e</sup> siècle, au texte latin et à l'écriture gothique, très précieux pour les îles de la Seine. Les mentions y sont nombreuses : « de Bolencort », « de Longuegnon », « de Bulencort »<sup>(10)</sup>, etc.

En 1173, Saint-Victor reçoit un fief, dans l'île de Longuegnon (Longengnon, Longuegnon, Longuillum, Longuignon) ou « grande île de Billancourt » : la donation est faite par Pierre de Saint-Cloud et sa femme Guinebourg (Guineburc), devant Maurice, évêque de Paris.

En 1174, l'abbaye continue à acquérir des terres dans la même île, du chef de Mathieu de Pacy (Passy) ; un autre acte de la même année indique un engagement par « Robertus, filius Odonis de Clamart » (ou Enders de Colmart !). Il s'agit de terres situées dans l'île de Longuignon : « insula que vulgo dicitur Longuegnon..., Matheus quoque de Paci, de cujus feodo erat, hunc invadiationem laudavit... »<sup>(11)</sup>.

Les acquisitions se succèdent : Baudouin de Mesville et sa femme Oriola, ainsi qu'André de Merville sont vendeurs de parcelles (en 1180)<sup>(12)</sup>. Vital et sa femme Florial, ainsi que leur fils, vendent moyennant 7 l. parisis quelques biens dans l'île (en 1184).

Les religieux de Saint-Victor vont continuer à augmenter leurs possessions dans l'île de Billancourt, soit par don (en 1193 : *apud Bulleincort*), soit par achat (vente de 5 arpents de terre : *apud Bullencurt*, par Marie de Rodolio). Enfin, en 1196, un contrat d'achat, scellé par l'évêque Maurice, indique qu'André de Pacy et consorts cèdent tout ce qu'ils ont dans l'île (*insula de Longuignon*), moyennant 26 l. parisis. Ailleurs, on trouve les noms de Pierre de Pacei et Galon de Viledavrei : l'île est dite de Longeignon.

Puis, le 21 juin 1231, sous le scel de l'évêque Guillaume, Henry Parcheminier (*Henricus pergamenarius*) et sa femme Emmeline<sup>(13)</sup>, ainsi que leur fille Marie, vendent à Saint-Victor, pour 51 l., « une terre qui est située en la Grand Isle de Billencourt » (*in magna insula de Bulencort*). Interviennent Denis et Constance, parents d'Emmeline, ainsi que ses sœurs et beaux-frères. La terre relève de Thibault d'Issy (*Theobaldus de Issiaco*) et en arrière-fief de Barthélemy de Viroflay, chevalier (*Bartholomeus de Villar Offlein, miles*).

En 1277, un contrat d'échange a lieu entre Saint-Victor et quelques particuliers : « Arnalphus dictus Caourcin, de Balancuria » échange 5 quartiers de terres lieudits Chievre, Reu et Desgrues, chargés de 6 sous envers le chapitre de Saint-Cloud, contre une terre sise en l'île de Longuignon (*apud Longengnon*). L'acte est passé à l'officialité de Paris et Jean Thiboust, écuyer, est cité.

En mai 1289, « mardi après la feste Saint-Nicolas », une lettre de Pierre Sapinel, garde de la prévôté de Paris, fournit

quelques détails intéressants : Guillot Tibaut (ou Thibault), écuyer, fils de Jehan Tibaut Dissi (d'Issy), chevalier, perçoit 5 sous de cens que lui verse l'abbaye de Saint-Victor. Cette redevance concerne la « Grant Ile de Bullencourt » ou « grande île de Boulancourt ». En même temps, 3 arpents de prés, dans « l'isle de Racherer », sont amortis.

Les documents vont ensuite devenir plus précis. Dès juin 1357, nous connaissons un bail que les religieux de Saint-Victor font au profit de Philipot Jument, bourgeois de Saint-Germain-des-Prés, et à sa femme. Ceux-ci prennent « à ferme et moisson » le manoir et hôtel de Billancourt, avec terres, prés, etc., et « avec charge que lesd. preneurs doivent couper les saulx des îles a leurs cousts quand mestier seroit ». Les « saulx » sont évidemment des saules comme l'indique le « Littré ». Mais dans cet acte, il est question non seulement de l'île Saint-Germain actuelle (grande île), mais aussi de l'île Seguin, puisque l'on mentionne des îles.

## La pêcherie

Le jeudi 30 novembre 1357, l'abbaye acquiert « un gort que l'on dit le gort d'Espeulant (ou Despeullent), assis en la rivière de Saine, à l'endroit de la ville de Sevre ». C'est en réalité une pêcherie, ayant deux rangs de perches plantées dans le fond de la rivière et formant un angle dont un des côtés est fermé par un filet. Les vendeurs sont Regnaud Dacy (ou Regnault d'Acy), chevalier, et Jehanne, sa femme. Ils prêtent serment « aux saints Évangiles de Dieu et par la foy de leurs corps ». La vente est faite moyennant 10 l. tournois, en bonne et forte monnaie, reçue en florins d'or. Enfin l'acte est passé devant Dubelet Mutel et Macy de Baigneaux, clerks notaires jurés au Châtelet de Paris, et confirmé par Guillaume Staise, garde de la prévôté de Paris<sup>(14)</sup>.

Sitôt cette acquisition, les moines passent un bail à rente annuelle du gort, le samedi 21 avril 1358, en faveur de Jean Fromentin et Aveline, sa femme, pour 40 sols parisis, payables à la Saint-Martin d'hiver. L'acte précise que « le gort d'Espullant est sceant en la rivière de Seine, au-dessus d'une maison qu'ils sont assise à Bullencourt ».

Des actes ultérieurs vont préciser que cette pêcherie est rattachée à l'île Roncherel. Par conséquent, on peut certifier que la pêcherie se trouvait bien face à Sèvres, entre la

(10) Arch. nat., LL 1450-A (registre, 217 feuillets, fermoir métallique dans la reliure, texte latin en encre noire, titres en encre rouge, mention de 779 pièces, datées de 1113 à 1493) et LL 1450-B (tables chronologique, analytique et alphabétique). Analysé dans Lebeuf, éd. Cocheris, op. cit., t. 3, p. 606-608.

(11) Lebeuf, éd. Cocheris, op. cit., t. 4, p. 234.

(12) Arch. nat., L 893, doss. 22.

(13) Emmeline (dite aussi Hélène) était la belle-sœur de Bertin Poirée qu'une rue de Paris a rendu célèbre (Lebeuf, éd. Cocheris, op. cit., t. 4, p. 234).

(14) Arch. nat., S 2137 et S 2171-1, fol. 187.

pointe aval de l'île Seguin et la pointe amont de l'île Roncherel. En effet, le 23 juillet 1358, Guillot Thibault et Jean Prieur prennent bail de 3 arpents et demi de terre, « en isle, en la rivière de Seyne, en l'isle de Roncherel, à l'endroit du gord d'Espeullant » ; la location est faite pour 22 sols par an, payables à Jean Luillier, avocat au Parlement. Les propriétaires limitrophes sont cités : Baudet Chenard et les héritiers de Thumery.

## Échalas, saules et osiers

Plusieurs comptes de revenus mentionnent « l'isle de Boullencourt », notamment un acte où l'on voit Jehan Lasne verser chaque année 12 sols au frère Jehan Vollant, chambrier de Saint-Victor (1400-1401). D'autres relevés de recettes, pour fermages, s'échelonnent de 1400 à 1534. Un autre bail (10 janvier 1467), passé par frère Simon Pierrot, religieux, concerne « tous les saulx étans lors en une Isle..., appelée la grant isle de Billencourt ». Les frères Jehan et Colin Thevillart, laboureurs d'Issy, s'engagent à « copper les Eschalas desd. saulx..., les oziers..., avec les chastrures... ». La location est faite pour dix ans, moyennant 4 écus d'or chaque année. Les preneurs doivent livrer, dans les quinze jours, « sur le port de Meudon, à l'Endroit de lad. Isle », « trois cens et demi de javelles d'eschalas, cinquants, bons, loyaulx et venans de ceux de lad. Isle ». Enfin, ils s'engagent à planter des « plansons », à nettoyer l'île et à la « tenir et maintenir en bonne nature et estat ».

Les paiements sont faits le jour de Noël et dès la fin de 1467 nous avons le reçu des deux locataires : ils disent qu'ils tiennent à ferme « la tonture et despouilles des saulx de lad. Grand Isle ». Mais ils ne sont pas seuls, car un compte de 1468 signale que Jehan Le Drouans, de Boulogne, a la « tonture et dépouille de la Grand Isle », pour 8 écus par an. Il s'agit cette fois de ramasser l'herbe, mais dès 1470 le bail est réduit à 6 l., car « pour la fortune de la sécheresse, l'herbe n'a rien en tout valu ».

Un autre bail est rédigé à la Saint-Martin d'hiver 1485 : Henriet Lepelletier verse 16 l. parisis chaque année, et cela « pour neuf ans et neuf despouilles ».

Le gord que nous avons cité précédemment sera l'objet de contestations, car une sentence arbitrale du 25 mai 1476 est rendue par le Châtelet, au sujet d'une rente de 40 sols parisis. De même, en 1542, un titre signale que le gord et un demi-arpent de terre, « faisant partie de l'isle de Rocherel », sont chargés de 4 sols parisis.

Quant à l'île Rocherel, citons la sentence du Châtelet en date du 26 janvier 1427, adjugeant 3 mailles parisis de cens sur trois arpents « scis en ladite isle de Rocherel ». Mais l'acte du samedi 20 février 1506 est plus intéressant : trois laboureurs de Saint-Cloud déclarent qu'ils ont 4 arpents en pré, « assis au terrouër dud. Saint-Cloud, appelée l'Isle de Rochereté » ; chaque année, Saint-Victor y perçoit 1 denier obole parisis de cens et 12 sols parisis de rente, à la Saint-Martin d'hiver. Cet acte sera renouvelé le 9 octobre 1524.

A la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, une contestation éclate entre Saint-Victor et l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés. Celle-ci, arguant de sa possession de la rive gauche de la Seine, depuis Paris jusqu'à Sèvres, fit saisir les saules de l'île de Billancourt. Jean Cossart, frère Henry des Gres, Guillaume le Doyan et Jean Despues « estoient venus en la dite île, armés et garnis de haches, d'espées et d'autres armeures, et là, par force et violence, et en absence des dits de Saint-Victor, avoient copé rompû et arraché plusieurs et grant et petite des dits Saulx, qui étoient sur les bords et rives de la dite île ». Ils emportèrent aussi « grant et petite des dits Saulx qui avoient esté copés et ameublîs en la dite île et qui avoient été mis par les dits de Saint-Victor et leurs gens ».

L'affaire fut portée devant le prévôt de Paris et l'abbaye de Saint-Victor fit valoir qu'elle avait plusieurs baux, ainsi qu'un « ostel de Buleincourt et de l'île des prés assise en la rivière de Seine devant le dit hôtel ». Les religieux souhaitaient conserver les « Saulx et autres bois étans en la dite île et sur les bords et rives étans en icelle et spécialement des arbres et saulx qui avoient jetté leurs racines en la dite île ». Une première sentence fut rendue le jeudi 19 septembre 1381, mais le jugement définitif n'intervient que le samedi 22 mars 1382 : Saint-Victor obtint satisfaction et les moines de Saint-Germain-des-Prés furent condamnés à payer 50 l. parisis.

Plusieurs comptes de revenus vont ensuite mentionner la seule « isle de Boullencourt » (île St-Germain). Puis un acte, pour avril-décembre 1402, va citer Alain Le Garrier, comme versant 12 l. 15 s. « pour le louage de l'herbe de lisle aux vaches » (?).

Le mercredi 6 décembre 1402, Jacques Fornet, demeurant à « Boulogne la Petite », et Guillot Sacquet prennent « à ferme ou mois(s)on de grain », pour neuf ans, l'hôtel de Billancourt avec « la moitié de certaine isle ». Le bail du 11 mai 1426 décrit longuement la ferme et les « yles, seigneurîes saulsoys et autres appartenances..., assis sur et près de la rivière de Seine, lez la ville d'Autueil » (sic). Puis le 17 juin 1457, un bail est passé devant la prévôté de Paris et concerne « l'hostel de Billancourt » et « ensemble de la Petite isle étant sur la rivière de Seine » ; l'acte est fait pour six ans moyennant 4 l. chaque année - chiffre qui paraît ridiculement bas si la totalité de la ferme est comprise dans le bail. En tout cas, ce qui est intéressant, c'est de trouver cité pour la seconde fois la « petite isle », c'est-à-dire notre île Seguin.

Nous trouvons aussi, en 1493-1494, la recette de frère Jehan de Seve, chambrier et procureur de Saint-Victor : Il signe acquit de la veuve de Jehan-André Seville et de Denis, leur fils, pour avoir respecté les clauses de leur bail de l'hôtel de Billancourt avec les terres « et la Petite isle », soit 4 muids et demi de grain, mesure de Paris, payables le jour de la Saint-Martin d'hiver. L'abbaye déclare du reste avoir reçu, en cette année 1493, 9 muids 6 setiers de bled et 4 muids 8 setiers d'avoine. D'autres baux (1493 et 1498) concernent encore la ferme de la plaine de Billancourt « avec la petite Isle étant ».

En 1497-1499, c'est Girard Pichard, boucher au mont Sainte-Geneviève, à Paris, qui tient le bail de la « petite isle » et de la « grande isle ». Cette dernière est « nommée l'Isle de Billancourt, assise aud. Billancourt, devant la rivière de Sine, paroisse de Boulongne ». Le preneur doit verser

20 l. tournois par an et promet d'entretenir 825 « viels saulx » et 140 jeunes plants. A chaque « coppe », il devra en replanter 200. Il rendra l'île « verte et en nature », après avoir curé « le viel fosse estant au bout d'icelle grant isle ». Ce bail sera renouvelé le 22 septembre 1511 pour une durée de quatorze ans, mais le loyer sera porté à 25 l. tournois par an.

Mais dès 1512, Girard Picard sous-loue à Pierre et André de La Ruelle « la tenture (sic) des saulx et fruits des deux isles ». Les deux frères de La Ruelle obtiendront directement de l'abbaye « les fruits croissans et arbres fruitiers estans ez deux isles ». Ce nouveau bail est signé le 17 juin 1525, par Pierre Driart, chambrier de Saint-Victor, dont « la Chronique parisienne » forme un intéressant tableau pour les années 1522-1535 <sup>(15)</sup>.

Les frères de La Ruelle, dans leur compte de 1526-1527, disent qu'ils tiennent à ferme l'hôtel, la grange, les « Estableries et bergeries de Billancourt, la tonture, les saulx estant 2 isles », pour 60 l. tournois, 1 pourceau gras et autres choses ; ils ajoutent qu'ils ont versé 44 l. parisis valant 55 l. tournois.

En 1535, André de La Ruelle déclare tenir à louage l'hôtel de Billancourt et appartenances, « avec les Tontures des saulx étant aux isles dud. Billencourt, avec les fruits des arbres étant en icelles » ; il verse pour cela (Saint-Martin d'hiver 1535) 64 l. parisis, valant 80 l. tournois.

## Herbes et pâturages

Les baux se suivent à peu près identiques, tous les neuf ans : ceux des 3 février 1534 et 29 août 1542 concernent les prés, buissons, pâturages et coupe des saules des deux îles. D'autres noms apparaissent : tels ceux de Pierre et Jehan Denise, marchands de bétail, qui tiennent à louage les deux îles, moyennant 80 l. tournois par an ; ou bien encore André La Ruelle qui verse 42 l. 12 s. parisis et 1 porc gras, pour la ferme et « les tontures des saulx étans ez isles dud Billencourt, avec les fruits des arbres ».

Le 30 décembre 1542, c'est le marchand Pierre Denise, de Soisy-aux-Bœufs, qui obtient « la coupe, tonture et despeulle de deux ysles assises dedans la rivière de Seine, près et au-devant de la ferme des dits de Saint-Victor, appelée vulgairement Bulencourt ». Le loyer semble élevé, puisqu'il atteint 110 l. tournois par an. Le preneur doit tenir « les dites ysles nettes et en bonne nature de faulche ».

Si les îles offrent herbes et pâturages pour les bestiaux, ainsi que du bois, la Seine elle-même fait vivre bien des pauvres gens. Les pêcheurs y sont nombreux et l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés, notamment, prend bien soin d'accorder des autorisations de pêche, grâce à des brevets cédés moyennant rétribution. Il s'agit d'une véritable institution de maîtrise qui donne de forts intéressants détails.

Par exemple, le 10 février 1480, on accorde à un pêcheur un accensement de place d'eau. Ce pêcheur est dit « expert et ouvrier touchant le mestier de pescherie » ; il doit prêter

serment ; il est tenu de dénoncer aux autorités les malfaiteurs et délinquants « qu'il trouvera en nostre dicte rivière » ; enfin, il doit remettre toutes les « espaves » qu'il pourrait repêcher <sup>(16)</sup>.

En 1493, des « pescheurs à la verge » obtiennent le « droit de la pescherie à verge et ligne », sur la rive gauche du fleuve, entre l'île Seguin et le Bas-Meudon pour une durée de cinq ans, moyennant un loyer de 18 l. tournois par an <sup>(17)</sup>. Il s'agit là d'un exemple, car les actes sont forts nombreux : tout cela est bien banal et pourtant, de nos jours, le poisson a pratiquement disparu... Mais à cette époque, la pêche représente l'unique moyen de survivre pour beaucoup de malheureux. Sans doute le joug de l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés devient-il insupportable, car les « pescheurs de Saint-Cloud et aultres » provoquent un jour (le 2 juillet 1493) une véritable rébellion : on les surprend « leurs nasselles garnies de pierres, arbalestes, picques, javelines et aultres bastons... » <sup>(18)</sup>. Bousculades, cris et jurons contre les autorités, tout cela n'ira pas loin...

Peut-être la pêche n'est-elle pas le seul élément attirant les habitants de la région. On trouve en effet un bail, rédigé le 1<sup>er</sup> février 1756, accordant les îlots du Bas-Meudon à Levis Vaudron, vannier à Sèvres. Les roseaux, nombreux sur les bords du fleuve et des îles, l'avaient-ils attiré pour confectionner paniers et corbeilles ?

Une bulle du pape, du 4 août 1545, décrit la manse abbatiale de Saint-Victor et énumère ses revenus : Mennes, près Boulogne (les Menus, évidemment), Sèvres, la ferme de Billancourt avec les îles de la Seine <sup>(19)</sup>. Cela n'empêche pas les contestations classiques : en 1551, lors de la réformation générale des Eaux et Forêts, le procureur du roi fait saisir « l'isle de Longugnon (St-Germain) et (le) gort d'Espulan, étant assis en lad. rivière, en tirant des Bons hommes de Saint-Cloud » ; Saint-Victor n'a aucun mal à prouver son droit légitime.

## Messire de Rebours et ses chiens

Dorénavant, à partir de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, la ferme et les deux îles de Billancourt seront louées en totalité par l'abbé de Saint-Victor. Et, pour plus de simplification, les baux seront de longue durée. Le premier connu est du

(15) Bournon (P.), « Chronique parisienne de Pierre Driart, chambrier de Saint-Victor (1522-1535) », dans « Mémoires de la Société d'hist. de Paris et de l'Ile-de-France », t. 22, 1895, p. 67-178.

(16) Bertu (A.) et Tisserand (L.-M.), *op. cit.*, p. 302.

(17) Idem, p. 308.

(18) idem, p. 308-310.

(19) Fourier-Bonnard, *op. cit.*, t. 2, p. 47.

(20) Tabaries de Grandsaignes, « Quelques seigneurs de Billancourt », dans « Bulletin de la Société historique d'Auteuil et de Passy », 1912, p. 312-314.

(21) Labedollière (Émile de), « Histoire des environs du nouveau Paris », s. d. (1861), p. 26.

(22) Arch. nat., S 2171-2, fol. 101.

14 octobre 1581 ; il est fait par Charles de Lorraine, abbé de Saint-Victor, pour 29 ans. Nous n'avons pas son renouvellement, mais dès le 7 avril 1621, un autre bail, emphytéotique, c'est-à-dire à long terme (99 ans), est consenti par François de Harlay, archevêque de Rouen et abbé de Saint-Victor : le bénéficiaire est messire Germain de Rebours, conseiller du roi en ses Conseils d'État et privé, demeurant rue des Petits-Champs, paroisse Saint-Eustache, à Paris. Le sieur Rebours va donc obtenir la terre et seigneurie de Billancourt, consistant en haute, basse et moyenne justice, 60 arpents de terre sur la rivière de Seine, 26 arpents de sablons, « *ung gros buisson où il y a 3 arpens de pré et 2 de buissons, ung aultre buisson contenant 1 arpent et demi de pré et autant en buisson, le tout proche la maison cy après déclarée, plus 2 isles en la dite rivière contenant 50 arpens dont 30 ou 35 qui ont esté désertes et desfrichées et sont en bon labour et le reste en pré et espines* ». L'ensemble est dit situé en la paroisse d'Auteuil, mais cens, rentes, dîmes et la moitié des lods et ventes, ainsi que les amendes sont perçus au village de Boulogne. Enfin, réparations « *utiles et nécessaires* » doivent être effectuées.

En réalité, ce bail n'est que la continuation d'un bail précédent, fait le 10 avril 1620, pour six ans, à un nommé François Affray - dont nous n'avons aucune autre indication. Le point de départ avait été fixé à la Saint-Martin d'hiver 1622 et c'est donc Germain Rebours qui prenait la suite du sieur Affray ; le paiement est fixé à 600 l. tournois et les réparations prévues à la charge du preneur étaient limitées à 2 000 l. tournois <sup>(20)</sup>.

Germain Rebours reste peu d'année à la tête de la ferme ; dès 1635, on dit que c'est sa veuve, Madeleine Paquier, qui habite le domaine : en guise de police, de nombreux chiens la gardent et font entendre au loin leurs aboiements... Aussi, beaucoup plus tard, en 1861, É. de Labédollière écrira-t-il : « *Leurs aboiements troublaient le sommeil des voisins qui disaient proverbialement : il faut bien manger le soir pour ne pas être réveillé par les chiens de Billancourt !* » <sup>(21)</sup>.

Les Rebours avaient eu deux fils : Germain devient seigneur de Villiers ; l'autre, François, marié à Marguerite Charron, succède à son père dans la seigneurie de Billancourt.

La ferme elle-même s'améliore car un arrêt du Parlement, le 29 juillet 1651, condamne l'abbé de Saint-Victor à payer aux Rebours une somme de 14 446 l. 14 s. pour des réparations faites à la demeure <sup>(22)</sup>. Nous avons du reste une quittance de 20 247 l. à ce sujet, signée le 7 août 1653.

Puis, en 1669, le Parlement de Paris confirme que Saint-Victor pourra donner les deux îles à bail emphytéotique. Avant l'enregistrement, il fut ordonné une visite des lieux : celle-ci est exécutée par Jean Le Coq, conseiller, mais nous en ignorons malheureusement le procès-verbal.

Peu de temps après, un édit de 1672 ordonne une aliénation du domaine royal : un acte de 1781 (donc très postérieur) dit, sans autre précision, que plusieurs personnes firent des offres pour acquérir les îles de Billancourt ! Les commissaires des droits royaux décident en conséquence que la petite île (île Seguin) fait partie du domaine de la Couronne et l'adjudgent (le 6 novembre 1680) à Gabriel Delguy d'Auzits : l'acte est passé au Louvre, moyennant 3 600 livres ; l'île est dite avoir environ 36 arpents en pré.

L'abbaye de Saint-Victor proteste énergiquement, invoque ses cinq siècles de possession et demande la nullité de l'adjudication. Un arrêt rend justice aux religieux le 9 décembre 1681, mais la sentence définitive n'est publiée que le 20 mars 1683 ; Saint-Victor est maintenu et gardé en possession et jouissance des deux îles et le sieur Dausits est remboursé de ses 3 600 livres, plus 600 livres à titre d'intérêt.

(à suivre)

Pierre MERCIER

# confidences

Je suis arrivé à Paris le 11 novembre 1894<sup>(1)</sup> pour entrer au service de Mme Delpire, tante des trois frères Renault - Fernand, Marcel et Louis - 250, boulevard Saint-Germain.

En 1897, je quittais Mme Delpire, avec un bon certificat, pour revenir chez moi : je n'avais pas l'intention de rester à Paris puisque je n'avais pas de métier. Je décidais de faire mon apprentissage de mitron-boulangier, mais je ne pus continuer, n'étant pas assez fort pour pétrir la pâte.

Je revins à Paris, et j'allais voir mon ancienne patronne, avec qui j'étais resté en très bons termes. Elle me demanda ce que je désirais faire.

— « *Je désire apprendre le métier de serrurier* ».

— « *Tu sais* », me dit-elle, « *mon neveu, Louis Renault, qui est à peu près de ton âge, va faire une voiture sans chevaux* ».

Je me suis mis à sourire et elle me dit :

— « *Tu devrais aller le voir. Tu y allais assez souvent quand tu étais chez moi. Il pourrait peut-être te conseiller* ».

Et c'est à partir de là que ses frères, Fernand et Marcel, me demandèrent de rentrer chez l'un ou l'autre, comme valet de chambre et chauffeur. Je rentrais chez Marcel. Lorsque j'eus mon permis de conduire<sup>(2)</sup>, il me garda comme chauffeur personnel, mais je le conduisais tous les matins à l'usine, à 8 h, et le soir je le conduisais au théâtre, au Moulin Rouge. Je le conduisais dans un cab, le premier qu'on voyait.

## Vente d'un cab

J'ai du reste fait vendre ce cab à un Américain qui l'admirait et qui me demanda à qui il appartenait.

— « *A Monsieur Renault, qui est au Cercle* », lui dis-je.

Je demandais alors au chasseur de faire savoir à M. Renault que je désirais le voir. Je lui dis qu'un Américain demandait à acheter le cab, mais il voulait en savoir le prix.

— « *13 500 francs* », me dit M. Renault.

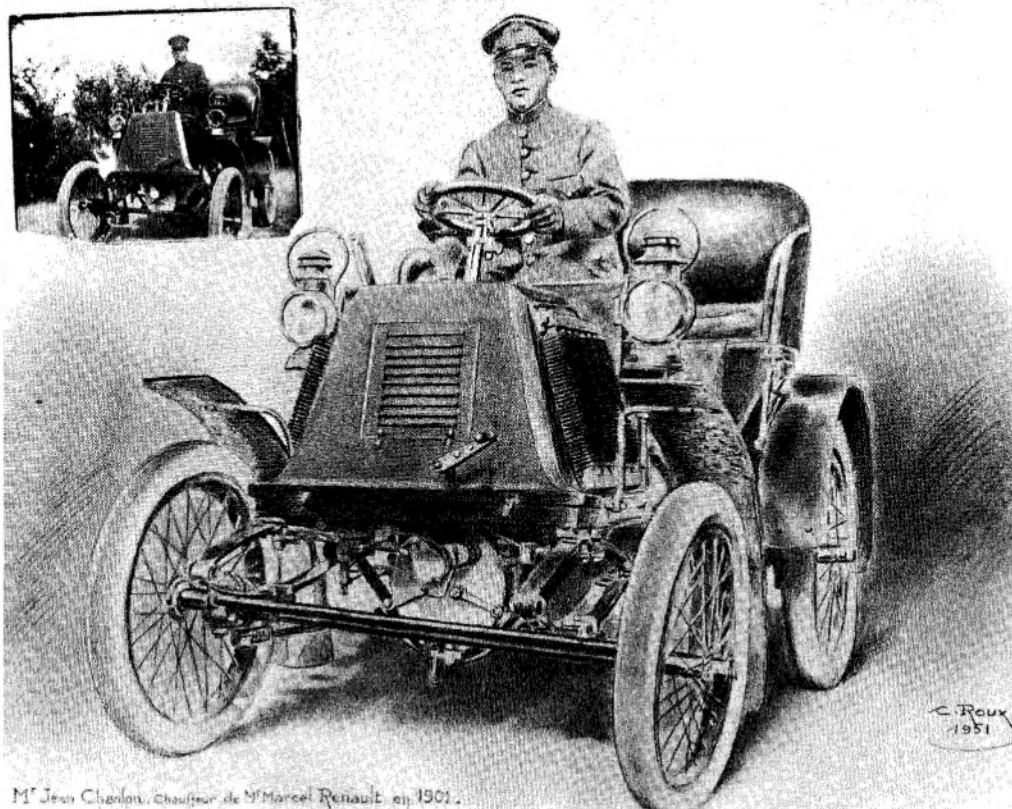
Je redescendis, et l'Américain, le comte de Frise, me régla le cab séance tenante. Je reçus 20 francs de pourboire. L'Américain voulait prendre immédiatement livraison du cab, mais à condition que mon patron me laisse à son service pendant quelque temps !

## L'automobile de la Belle Époque

Je quittai l'usine après le décès de mon patron. Je rentrais au service de la comtesse de la Baume, 51, rue de l'Université. Elle avait deux fils, Gontrand et Hervé, qui avaient acheté au Salon un châssis Renault 10 CV, deux cylindres, soupape automatique, bobine carpentier à trembleur, qu'ils firent carrosser en torpédo 4 places, sans capote ni pare-brise, par la Carrosserie de Boulogne. Je connus, à partir de ce jour, le bonheur d'être tombé dans cette grande et honorable famille ; ses deux fils étaient à peu près de mon âge et je voyageais pendant les trois années que je restais à leur service. Ils ne me considéraient pas comme un domestique ; ils étaient si bons et si bien élevés que j'étais avec eux comme un frère. Je les ai regrettés toute ma vie.

(1) *M. Chanlon, né le 11 avril 1882, avait alors 12 ans et demi.*

(2) *Le permis de conduire était appelé à l'époque « certificat de capacité », permettant d'être employé en qualité de conducteur d'un véhicule à moteur à pétrole. Le mot « pétrole » était rajouté à la main. M. Chanlon passa son permis le 6 août 1901, rue de Rennes, devant l'ingénieur-examineur M. Donat.*



M<sup>r</sup> Jean Chanlon, chauffeur de M<sup>r</sup> Marcel Renault en 1901.

De 1903 à 1909, j'ai parcouru toute la France, fait des voyages en Belgique, en Allemagne, en Espagne. Dans ce temps-là, on ne voyait, pour ainsi dire, pas d'auto, mais par contre des attelages à chevaux et du bétail en liberté. Cette année, 1909, je me mariais.

Je n'ai jamais eu le moindre accident, ni aucune contravention : pourtant la 10 CV atteignait la vitesse de 50 km à l'heure ; mais que de misères par les crevaisons de pneus sur la route, et que d'ennuis avec les cônes d'embrayage, qui patinaient dans les côtes des Pyrénées ou de Suisse. Les pneus étaient des Michelin assez bons, mais avec une toile trop faible, et on en consommait par éclatement malgré la vitesse modérée à laquelle on marchait.

L'essence coûtait 30 centimes. En Suisse, c'était le pharmacien qui la fabriquait ; on ne trouvait pas d'essence en bidon, sauf à Lucerne. Quand je partais de Paris pour rejoindre mes patrons en Suisse, je me souviens que, m'arrêtant à Autun, je déjeunais avec un ami à un petit restaurant ; repas succulent ; vin compris, je payais pour nous deux 1,80 franc. Il y avait beaucoup de curieux pour nous voir avec nos peaux de biques et nos lunettes qui nous masquaient les yeux et le visage.

## Les aléas de l'occasion

Je ne peux m'étendre sur les détails, ce serait bien trop long. Pour résumer, je suis entré aux usines en 1901, comme chauffeur, et j'ai été agent Renault, avenue de la Grande-Armée, à Paris, puis à Autun, où j'ai créé le garage Renault que j'ai revendu par la suite.

En 1935-36, je suis retourné à Paris, et j'ai collaboré au Garage de France, où j'avais retrouvé d'anciens camarades, Saradel et Lagan, qui vivent encore, je l'espère.

L'usine avait besoin d'une personne de confiance pour faire les reprises au Salon de l'auto, et me sollicita. Ce n'est pas ainsi que je gagnais beaucoup d'argent, car le plus souvent j'ai revendu les voitures ainsi acquises à perte, ou sans bénéfice. Sur le plan financier, ce fut mon plus mauvais Salon : je n'ai même pas gagné 5 000 francs.

## Une belle fin de carrière

Pour terminer, je remercie toute l'usine de se souvenir de moi. Je suis certainement le plus vieux des agents et le plus vieux permis de conduire de France, et peut-être de tous les autres pays. Je suis heureux de terminer mon existence sans avoir eu aucune contravention ni accident dans ma carrière. Je souhaite à tous les jeunes une pareille fin de carrière et toute ma reconnaissance à M. Dreyfus, le directeur de la Régie Renault de ne pas avoir oublié, probablement le doyen des agents, et le plus ancien permis de conduire.

Jean CHANLON

Le texte ci-dessus a été rédigé par Monsieur Jean Chanlon, décédé en août 1973. Il nous a été transmis par Mme Nicole Colletier, que nous remercions vivement.





Paul GRÉMONT

## à bâtons rompus

### L'HÉLICOPTÈRE

Il est parfois difficile de réaliser les idées les plus simples. Personne ne s'en étonne après coup, et pourtant !

Je m'étais dit, un matin, qu'il serait amusant de promener au-dessus de Paris une « 4 CV » suspendue à un hélicoptère. On avait déjà vu des banderolles publicitaires remorquées par un avion mais jamais encore une voiture en vraie grandeur. M. Lefauchaux s'enthousiasma pour cette idée et l'on convint qu'on ferait cela un dimanche pendant le Salon de l'Automobile aux environs du Grand Palais.

Les choses se compliquèrent lorsque je m'adressai à l'armée qui disposait seule à l'époque d'hélicoptères assez puissants. J'eus beau dire que j'avais vu au cinéma des canons transportés de la sorte, on me renvoya gentiment de bureau en bureau. On me pria même d'alléger la voiture en enlevant le moteur, ce qui ne se verrait pas. Je le fis mais je n'avais toujours pas l'autorisation. Le temps passait, la date du Salon approchait, si bien qu'au cours du traditionnel déjeuner de la presse, la semaine précédente, M. Lefauchaux me fit signe pour me présenter à un journaliste belge qu'il avait à sa table et à qui il venait de parler de l'événement publicitaire qu'on préparait en grand secret. L'homme voulait des précisions afin d'envoyer de Bruxelles un photographe. Force me fut d'avouer que j'étais au point mort, n'ayant pas encore pu trouver l'appareil. « *Qu'à cela ne tienne, s'écria le journaliste belge, j'ai de bons amis à la Sabena qui vient d'inaugurer une ligne régulière d'hélicoptères entre Bruxelles, Paris et Cologne. Je vais leur en parler et je suis sûr qu'ils seront enchantés de s'associer à cette expérience* ». Il me

sauvait la face et, dès le lendemain, je pris contact avec la compagnie qui ne fit en effet aucune difficulté. On me pria de confectionner, sur leurs plans, une sorte de trapèze accroché à un câble et on prit rendez-vous sur l'héliport de la porte Balard pour le dimanche suivant.

Mais la préfecture de police n'avait pas non plus répondu à notre demande de survol de la capitale. J'assurai que toutes les précautions étaient prises, qu'il n'y avait aucun danger, mais personne ne voulait signer un papier. Sur une vague autorisation verbale je pris donc le risque de m'en passer et fis savoir discrètement la veille à quelques journaux qu'ils feraient bien d'envoyer un photographe sur le pont Alexandre-III.

Il faisait un temps merveilleux, ce dimanche d'octobre. Tout le monde était dehors. Je retrouvai mon hélicoptère à Balard, mais le pilote me parut moins sûr de lui que ses patrons. Il ne me cacha pas qu'il se bornerait à survoler la Seine afin que, s'il arrivait quelque chose, il puisse aussitôt larguer la voiture. Comme de son côté la préfecture avait exigé le survol à une certaine altitude, je fis remarquer que cette précaution était bien inutile car la voiture manquerait certainement son objectif et irait tomber sur les quais noirs de monde. Bref, comme vous le voyez, il y avait tout pour me rassurer...

L'hélicoptère décolla enfin sans effort, la « 4 CV » se balançant doucement dans le vent et je demeurai sur le terrain à attendre dans l'angoisse. Mais tout se passa bien : les Parisiens, le nez en l'air, virent passer la voiture dans le ciel, sans grand étonnement je dois le dire, car il en faut plus désormais pour remuer les foules. J'eus mes photos dans la presse le lendemain et M. Lefauchaux me dit en souriant : « *Vous voyez que ce n'était pas si sorcier !* ».

## LE FICHIER

Quelle erreur de juger sur les apparences ! La vérité est tout autre mais le monde est ainsi fait et n'en veut pas démordre. C'est ainsi que jadis, les farfelus de la publicité avaient la réputation de vivre au milieu de jolies filles. Cela tenait à un fichier...

Comme tout fichier, ce fichier contenait des fiches : les fiches des modèles professionnels qui acceptaient de poser dans nos voitures au tarif syndical. Ces aimables personnes ayant l'habitude de déménager souvent, afin d'être sûrs d'en trouver 3 ou 4 pour une prise de vues, nous devions nous assurer d'une réserve importante de fiches à jour. Bien entendu, chaque fiche comportait une photo remise par l'intéressée, photo prise parfois dans une tenue légère s'il leur arrivait de poser pour des soutiens-gorge ou des savons pour le bain... En femmes de métier s'adressant à des photographes de métier elles n'y voyaient pas de malice et je dois à la vérité de dire que c'étaient presque toujours des filles sérieuses, jeunes figurantes ou artistes débutantes, qui recherchaient un complément bien légitime dans le modeste cachet que nous leur octroyions.

Ce fichier traînait parfois sur une table de notre studio et certains visiteurs avaient pris l'habitude de le consulter d'un doigt négligent. Ils entraient alors dans mon bureau, un sourire égrillard sur les lèvres, me disant : « *Vraiment, Grémont, quel beau métier vous avez !* ». J'avais beau dire que je n'assistais pas aux prises de vue et que je ne les connaissais pas personnellement, on ne voulait pas me croire et la réputation légère du service s'en trouvait de jour en jour mieux établie. Je finis par enfermer le fichier dans mon coffre et l'on me reprocha de garder pour moi les bonnes adresses !

Avant d'en arriver là, nous avions connu auparavant une période artisanale où nous faisons appel à de jolies secrétaires bénévoles que nous installions confortablement sur les banquettes de nos voitures. Hélas, nous avons dû renoncer rapidement à cette procédure économique qui soulevait des jalousies dans les services de la part des autres dactylos et même auprès de leurs patrons qui prétendaient qu'ils ne pouvaient plus ensuite leur faire la moindre observation. De plus, le résultat était assez navrant et certains dépliants publicitaires de l'époque ne se distinguent guère par l'élégance, l'allure ou le sourire niais de jolies filles peu photogéniques...

J'en excepte une seule qui montrait volontiers ses jambes en s'installant au volant, surtout lorsque le directeur commercial, secrètement averti, passait par hasard dans le studio pour s'assurer que la prise de vues répondait exactement à son argument de vente. Cela dura plus d'un an, jusqu'au jour où l'on dut convenir qu'on l'avait un peu trop vue sur nos annonces. Elle se reconnaîtra peut-être dans cette évocation car c'est toujours une excellente secrétaire d'un directeur qui n'est plus celui de l'époque...

## PORTE DE VERSAILLES

Avez-vous jamais reçu 3 000 personnes à dîner ? Moi, si : une fois. Ça fait du monde !...

A Paris, ne cherchez pas, il n'y a pas d'autre salle assez grande que le grand hall de la Foire de Paris. Pensez également, si vous faites cela au mois d'octobre, pendant le Salon de l'Automobile (qui se tenait alors au Grand Palais), qu'il est bon de réserver la date un an à l'avance car vous devrez mobiliser ce soir-là tous les « extras » disponibles, ce qui interdit toute autre réception le même jour.

Ceci dit, c'est vraiment un beau spectacle, 300 tables fleuries, alignées sous les oriflammes suspendus aux cintres, qu'envahissent peu à peu 3 000 agents dont la physionomie fait aussitôt reconnaître les tables de Bretagne ou celles du Roussillon. Sur une estrade, le grand orchestre joue des airs de folklore tandis qu'à l'extérieur l'immense parking accueille 1 000 voitures et 100 cars. Il ne fait pas très chaud, la nuit, en octobre, mais des radiants diffusent, au garde à vous dans les allées, une chaude ambiance que les vins du terroir rendront bientôt superflue.

Le spectacle des coulisses est plus impressionnant encore. Les cuisines du palais des Congrès étant distantes de plus de 500 mètres, un convoi de camionnettes délivrent derrière une tenture les 750 poulets rôtis qu'il faut découper à la chaîne et passer un instant sur des tables chauffantes avant que les 300 serveurs ne pénètrent à la file indienne dans la salle. La revue de détail des habits et des gants blancs aura précédé leur entrée en scène. Une autre, plus sévère, suivra le dîner pour s'assurer que l'argenterie ne s'est pas égarée dans la profondeur des poches ! Les sommeliers rendent compte des bouchons, mais une inspection des abords fera pourtant découvrir à minuit de nombreuses bouteilles de Beaujolais planquées sous les tentures...

Cependant, le ton monte dans la salle, des refrains sont repris en chœur jusqu'à l'heure des discours. Ce soir-là, un des ministres invités eut la maladresse de déclarer que les agriculteurs français avaient quelques raisons de choisir les tracteurs allemands, plus robustes et plus économiques ! Ce fut un beau chahut de réunion publique et M. Lefaucheur fut forcé de rappeler à l'auditoire que la bienséance exige qu'on « *n'engueule* » pas ses hôtes ! Je ne pense pas qu'au fond de lui il ait été si mécontent de cette conduite de Grenoble qui répondait à ses objectifs. Mais on ne renouela pas l'expérience d'une manifestation aussi nombreuse, s'achevant sur le spectacle pittoresque de 3 000 convives hilares, alignés le long des bâtiments de la Foire, les w.c. de fortune n'ayant pas une capacité suffisante pour accueillir tout ce monde, à l'issue d'un banquet bien arrosé.

## UN BANQUET

Les banquets ne bénéficient pas toujours de cette « chaleur traditionnelle » qu'on leur prête habituellement... Je me souviens notamment d'un déjeuner officiel qui rassemblait la haute direction au grand complet et qui se déroula dans un silence de mort.

C'était à l'occasion des 24 Heures du Mans, vers 19... L'année précédente, des pilotes amateurs, engagés à titre individuel, sans le soutien de la marque, avaient failli remporter leur catégorie dans les petites cylindrées. Ce que voyant, M. Lefauchaux avait décidé qu'une équipe officielle participerait à la prochaine épreuve et que Renault serait vainqueur, cela ne faisait de doute pour personne. Tout fut donc mis en œuvre, les voitures figolées, les meilleurs pilotes sélectionnés... et tout l'état-major convié à passer la nuit dans les stands, chronomètre à la main.

Las, au bout d'une heure, la première voiture abandonnait et de bonnes raisons techniques étaient aussitôt données aux journalistes de la tribune de presse. La seconde voiture s'arrêtait à son tour et l'énervement gagnait les techniciens, cependant que le speaker était prié d'annoncer au micro qu'il s'agissait d'un incident fortuit. La nuit commençait à tomber sur le circuit lorsque les deux dernières voitures, sans doute trop poussées, disparaissaient elles aussi discrètement de la course. Dans la consternation générale et pour esquisser les condoléances des petits concurrents ravis, les directeurs présents avec leurs épouses s'apprêtaient à regagner Paris sans tambour ni trompette, lorsque le patron fit savoir que rien n'était changé au programme du lendemain et que le diner prévu après la course aurait lieu quand même.

C'est ainsi que tout le monde se retrouva dans un château des environs et que, dans l'ordre protocolaire d'un plan de table minutieusement combiné, on écouta le discours de M. Lefauchaux déclarant que la préparation des prochaines 24 Heures commencerait dès le lendemain et que, cette fois, on gagnerait.

Sur ce, on attaqua les hors-d'œuvre en s'efforçant de trouver avec ses voisins des sujets de conversation anodins. Maintes fois, au cours du repas, un ange passa dans la salle à manger et, dès le café, on entendit des moteurs mis en marche discrètement sur le parking jusqu'au moment où, chaque invité prétextant un retour difficile par les routes encombrées, il ne resta plus au château que les malheureux responsables qui ne pouvaient plier bagage aussi rapidement.

Et personne, le lendemain, ne parla à l'usine du joyeux banquet du Mans.

## SURCOUF

Pour lancer la « *Frégate* », il fallait un marin. On s'avisa qu'un descendant du baron Surcouf habitait près de Saint-Malo et qu'il serait peut-être flatté de se voir livrer la première « *Frégate* ». M. Griveau, notre concessionnaire de Saint-Malo, ayant obtenu son accord, toute l'opération publicitaire fut montée sur ce thème : édition d'estampes d'époque, exposition de marine du premier Empire aux Champs-Élysées, appariteurs habillés en corsaires pour la remise de la voiture au baron Surcouf en présence de la presse et des actualités cinématographiques, diner chez Lapérouse comme il se doit... Un peu réticent au début devant les flashes et les projecteurs, notre victime se prit bientôt au jeu : gonflé de cette soudaine célébrité, il aurait dit tout ce qu'on voulait... Mais le clou de la manifestation fut le retour en Bretagne en grande pompe, accompagné d'une armada de « *Frégate* » toutes neuves où avaient pris place les journalistes. Nouvelles photos sur le port devant la statue du grand ancêtre sabre au clair, face au large et à l'Angleterre... Vint enfin le grand diner auquel assistaient les autorités locales. Un poète du cru, en costume de barde breton, dit des vers, le maire célébra Surcouf et la vieille cité corsaire. Bref, l'ambiance était telle, qu'avec discrétion le directeur régional de la Régie Renault crut bon de s'abstenir d'ajouter un nouveau discours à tous ceux qu'on avait entendus depuis 2 jours. C'est alors que Le Rouzic, qui « couvrait » le reportage pour la radio, se leva au dessert en déclarant à peu près : « *Monsieur le Baron, vous attendez un mot de remerciement de Renault. Puisque Renault se tait je me dois, au nom de la Bretagne, de vous dire tout l'honneur que vous nous faites...* ». Son improvisation, alimentée de nombreux toasts, dura 20 minutes dans l'hilarité générale sans que l'on sut, Surcouf tout le premier, s'il se moquait du monde ou s'il était sincère. Jamais on n'entendit meilleure réplique au canular célèbre des « *Copains* » de Jules Romains... Les lampions s'éteignirent fort tard dans la nuit, Surcouf rejoignit sa Malouinière, la tête gonflée de souvenirs et... la Régie Renault adressa le lendemain la facture de la « *Frégate* » au concessionnaire, estimant qu'il était largement rétribué par cette publicité gratuite !

Doit-on ajouter que, peu de temps après, Surcouf reçut la visite de l'agent d'une marque concurrente lui offrant de reprendre la voiture à son prix, à seule fin sans doute de laisser entendre qu'il n'en était pas satisfait. Mais Surcouf fut assez honnête pour refuser hautement, bien qu'il n'ait pas encore reçu le siège couchette annoncé sur le catalogue et qui avait emporté sa décision... mais que la Régie ne fabriquait pas encore !

Doit-on ajouter en outre que « notre baron » n'était peut-être pas le bon, car Renault reçut par la suite des lettres véhémentes d'un autre Surcouf, démontrant qu'il était le seul héritier du titre, le grand Surcouf n'ayant eu, en tout état de cause, que des filles !.. Il est vrai que ce dernier n'habitait pas Saint-Malo, ce qui n'aurait pas fait notre affaire.

## MOTIVATIONS

Je fus, pendant un temps, un fervent disciple du docteur Dichter qui, le premier, appliqua les méthodes de la psychanalyse au domaine commercial. Je prétendais, entre autre, que les consommateurs sont parfois inhibés (le mot n'est pas trop fort) par des barrières psychologiques difficiles à franchir et qu'on perd son temps à lutter contre de telles résistances. Il est préférable d'aller dans le sens des préjugés pour essayer de les réfuter par la bande. J'en eus la preuve, un jour, à propos de la « *Frégate* ».

En 1957 nous avons réalisé quelques petits films d'entracte, de conception très classique, montrant la voiture en action sur la route dans de beaux paysages de montagne, sur la corniche de la Côte d'Azur, etc. On me rapporta, dès la première semaine de programmation, que les gens riaient dans la salle aux Champs-Élysées. Le film ne comportant aucun gag, pour en avoir le cœur net je lançai, le même soir, tous mes collaborateurs dans les cinémas de Paris où passait le film. La réaction n'était pas partout la même mais ce phénomène d'hilarité se déclenchait, dans les quartiers élégants, lorsqu'on voyait la « *Frégate* » arrêtée derrière un passage à niveau, démarrer en flèche dès que la barrière était levée. Une petite enquête effectuée parmi les spectateurs à la sortie amenait des réflexions du genre : « *Vous exagérez. Vous prenez la « Frégate » pour une Mercedes !* ». Pourtant le film avait été tourné, je le jure, sans aucun truquage, à la vitesse normale de 16 images par seconde. Bien sûr, la direction commerciale mettait en accusation le réalisateur du film qui n'avait pas su exprimer l'argument qu'elle tenait à faire valoir, à savoir que la « *Frégate* » était une voiture brillante, une grande routière. Je proposai alors de faire l'expérience d'une enquête psychologique en profondeur, sous forme d'interviews de groupe. Je n'insiste pas sur la technique très simple de conversations à bâtons rompus avec une vingtaine de personnes que nous avions invités à passer la soirée au cinéma sans leur révéler l'objet de notre enquête. Très vite, les gens en arrivaient à parler de la voiture plutôt que du film en cause, plus ou moins influencés il est vrai par l'opinion des leaders qui se révèlent toujours dans un groupe. La conclusion de ces propos fut, sans conteste, que nous avions voulu trop prouver et pris, par conséquent, une position défensive contre les critiques habituelles dont souffrait la « *Frégate* ». Notre conviction de constructeurs, persuadés que ces critiques n'étaient pas fondées, venait buter contre l'attitude adoptée, une fois pour toutes, par une certaine clientèle, imperméable de ce fait à toute argumentation.

Je prétendais depuis longtemps qu'on ne peut réfuter le parti pris injuste et sectaire d'automobilistes qui n'étaient sans doute jamais montés dans une « *Frégate* ». Lorsque je questionnais mon fils de 11 ans, élève de 6<sup>e</sup> au lycée Janson de Sailly, il me répondit : « *La Transfluide ?* » Oh, tu penses bien que tout le monde est contre... » - « *Mais toi, tu sais tout de même que c'est une bonne voiture et tu la*

*défends devant les copains* » - « *Bien sûr, je la défends, mais je n'en pense pas moins* » - « *Mais enfin, pourquoi ? Tu sais que nous dépassons tout le monde sur la route* » - « *Oh ! non, pas tout le monde : dimanche dernier, une « DS » nous a doublés...* » Que dire pour le faire changer d'opinion puisque, de toutes façons, l'avis de ses camarades avait plus d'importance que son expérience personnelle ?

C'était justement le problème que nous avions à résoudre. Sans les ricanements soulevés dans le public par ce petit film nous aurions sans doute continué à nous battre en vain pour les performances (bien réelles) de la « *Frégate* ». On voulut bien admettre, après cette enquête, qu'on ne pouvait désormais que s'incliner devant une réputation bien établie et qu'il fallait faire valoir aux pères de famille que la « *Frégate* » était la plus sûre des grandes routières, ce qu'ils étaient prêts à admettre, sans pour autant s'en montrer flattés dans leur vanité de bons conducteurs.

C'est ainsi que, lorsqu'on décida d'arrêter la fabrication de la « *Frégate* », bien des gens la regrettèrent, avouant alors, mais alors seulement, que c'était au fond une excellente berline, robuste et confortable. Elle avait bien payé ses insuffisances du début et l'entêtement que nous avions mis à réfuter des motivations contraires.

## PRENEZ LE VOLANT

Il est devenu courant de confier une voiture d'essai à un client en puissance pour la durée d'un week-end afin qu'il puisse apprécier ses qualités en toute liberté. A l'occasion d'un salon de l'automobile, on permet même aux jeunes débutants de faire un tour de circuit au volant d'une vraie voiture. Il n'en a pas toujours été ainsi : il y a peu de temps encore, un essai comportait un luxe de précautions, soigneusement définies dans le manuel du vendeur et, s'il était interdit d'effrayer le client par une virtuosité excessive au cours de l'essai, il était également interdit de lui confier le volant.

La « *Frégate* » ayant injustement souffert, pendant de nombreuses années, d'une réputation de voitures aux reprises insuffisantes, on imagina d'inviter le public à faire un essai de cette voiture à Montlhéry en compagnie des champions de rallyes du moment. Après un tour chronométré sur la piste de vitesse on abordait le très difficile circuit routier où la « *Frégate* » bien conduite, étonnait tous ses passagers par sa tenue de route excellente dans les virages en épingle à cheveux et par ses accélérations en côte.

Un matin, un homme d'un certain âge se présenta en déclarant : « *Tout cela, c'est bien joli mais vos voitures d'essai sont truquées. Moi je possède une « Frégate » qui est un veau. Je voudrais donc faire un tour avec ma propre voiture conduite par qui vous voudrez* ». Le défi était lancé.

François Landon, chef du service compétitions, le releva en demandant seulement à notre client grincheux de prendre le temps de vérifier, en sa présence, l'état des freins et des amortisseurs, la pression des pneus et le réglage du carburateur. Un quart d'heure après, Landon prit lui-même le volant, le propriétaire à ses côtés et moi, assis à l'arrière avec son fils pour souligner, chemin faisant, les difficultés du circuit... Ce fut extraordinaire : Landon jonglait avec le levier de vitesses, faisait tourner le moteur au maximum de sa puissance et, sans se permettre aucun dérapage contrôlé, il sortait des virages bien en ligne, en pleine accélération. Notre homme, cramponné à la poignée, ne disait plus mot. Après un quart d'heure de ce cirque, il descendit de « sa » voiture en avouant honnêtement : « *J'ai mon permis depuis 20 ans et je dois reconnaître que je ne sais pas encore conduire ! C'est une voiture merveilleuse. Vous m'excuserez d'en avoir douté. Combien vaut le dernier modèle ? Je vais tout de suite vous signer un bon de commande...* ».

Combien existe-t-il de jolies conductrices qui croient encore qu'une boîte de vitesses, cela sert seulement à démarrer et, qu'une fois lancé en 4<sup>e</sup>, on y reste quel que soit le profil de la route ? Mais pourquoi, dites-moi, la boîte automatique a-t-elle tant de mal à se répandre ? C'est sans doute que trop de conducteurs s'estiment compétents à l'égal de notre automobiliste chevronné de Montlhéry.

## LES GRANDS RAIDS

Je suis tout de même trop jeune pour avoir vécu, autrement qu'en spectateur, les grands raids de l'époque héroïque : Croisière Noire, Croisière Jaune, Paris-Addis-Abeba, Paris-Tombouctou et naissance de la Transsaharienne. Ces expéditions étaient effectuées avec des véhicules à chenilles ou à 6 roues, spécialement conçus. Plus tard, ce sont des véhicules de série dont on prétendit prouver la robustesse en les lançant, sans grande préparation, sur les pistes des nouveaux continents. Il faut avouer d'ailleurs que, le plus souvent, l'initiative et tous les risques en revenaient à des aventuriers ayant bien de la peine à rassembler les concours nécessaires et que les constructeurs aidaient à peine de leurs conseils s'ils ne les décourageaient pas totalement. Au retour, par contre, nous étions trop heureux d'exploiter à des fins publicitaires les récits et les films des voyageurs en leur accordant quelques subsides et en les faisant connaître du grand public. Les explorateurs furent ainsi très à la mode pendant quelques années, le circuit de conférences « *Connaissance du Monde* » leur permettant de couvrir leurs frais et de préparer une nouvelle expédition.

Six jeunes scouts qui avaient déjà descendu en canoë le Mississippi, comme le père Marquette au 18<sup>e</sup> siècle, entreprirent le raid Terre de Feu - Alaska en utilisant nos robustes « *Colorales* ». Le chef de l'expédition, Jean Raspail, excellent

conférencier et bon écrivain, poursuivit par la suite une carrière de découvreur de terres vierges et de peuplades ignorées. Un de ses compagnons, le jeune Berrier, partit plus tard en... explorer le Tibesti, rapportant de belles photos. Le mécanicien de l'équipe, le Lyonnais... fut embauché chez Renault et devint chef d'après-vente.

Longtemps après, une équipe de 4 jeunes femmes entreprit le même raid Terre de Feu - Alaska avec des « *R4* » mais bénéficia de l'aide active d'un réseau commercial qui s'était implanté entre-temps en Amérique latine. Cela ne diminue en rien le mérite de ces faibles femmes qui surent se tirer d'affaires sur les pistes impossibles du Mato Grosso, au centre du Brésil. Leur dynamisme et leur séduction firent le reste jusqu'après leur retour en France où des rivalités entre elles firent un peu jaser les fervents supporters des « *4 Elles* ».

La réputation de Mahuzier fut un peu ternie lorsqu'on apprit qu'il avait continué de tourner jusqu'au bout la séquence d'un de ses porteurs noirs tombé à l'eau parmi des crocodiles avant de lui porter secours. C'était pourtant un explorateur professionnel, d'une race exceptionnelle, puisqu'il emmenait avec lui dans ses voyages, sa femme et ses 6 enfants à qui il faisait la classe chemin faisant. Nous lui prêtâmes à plusieurs reprises des camionnettes tôlées 1 000 kilos dont il montrait chichement le comportement dans ses films à la stricte mesure de notre concours...

Mais l'itinéraire le plus fréquenté à l'époque fut sans conteste celui d'Alger au Cap. Il y avait un record à battre dans les deux sens et nous engageâmes des véhicules de différents modèles dans un rallye officiel qui prit parfois l'allure d'un tour de force de dépannages. Chaque matin la radio diffusait les résultats de l'étape et parfois, faute de renseignements précis, je brodais des commentaires épiques que je téléphonais à l'aube au speaker de service afin que Renault ne soit jamais oublié. Le film du rallye fut tourné en réalité au retour, dans les passages les plus durs repérés à l'aller. L'état des crues avait varié, mais on pouvait toujours trouver d'autres rivières à traverser en bac. Le potopoto du Congo, le sable du Sahara, la tôle ondulée du Niger... tout fut utilisé pour dramatiser le parcours avant l'arrivée triomphale de notre caravane au grand complet à Capetown, la seule vue véritablement tournée pendant le rallye. Nous avions pris la précaution d'offrir une place à bord d'une voiture à un excellent journaliste, Bucchianeri, dont la plume exaltée et colorée fit merveille dans le récit de nos aventures.

L'année suivante, voulant reprendre le record une nouvelle fois, nous corsâmes la chose en partant de l'extrême nord de la Norvège afin de baptiser le raid « *du Cap Nord au Cap de Bonne Espérance* », ajoutant ainsi aux difficultés africaines les rigueurs de la neige et du froid. Ce fut une organisation très lourde, couronnée elle aussi d'un plein succès, mais les temps avaient changés et il en fallait plus désormais pour étonner les gens !

Paul GRÉMONT

# ACTION DE RÉSISTANCE DU GROUPE O.C.M. DES USINES RENAULT AU COURS DE L'OCCUPATION

## PRÉSENTATION

Le document qu'on va lire est le compte rendu de l'activité de la section O.C.M. des usines Renault, établi au lendemain de la libération, le 15 novembre 1944.

Qu'était l'O.C.M. (Organisation Civile et Militaire) ?

Un des principaux réseaux de la résistance, membre du conseil national de la résistance. Résumons rapidement son histoire.

Peu après la signature de l'armistice de juin 1940, de nombreux opposants à la politique d'abandon du gouvernement de Vichy se rapprochèrent, le plus souvent dans le cadre de leur profession, ou de leurs associations d'avant-guerre ; les étudiants dans le groupe « *Maintenir* », les officiers de cavalerie dans l'association des anciens de Saumur présidée par Louis Rouzée depuis sa création en 1934, les officiers des services de renseignements, les journalistes autour de Claude Bellanger, les hauts fonctionnaires autour de Maxime Block Mascart, vice-président de la confédération des travailleurs intellectuels.

En mars 1941, Maxime Block Mascart et le capitaine Arthuys choisissent le titre d'Organisation Civile et Militaire (O.C.M.) pour caractériser le mouvement de résistance de la zone occupée qui s'est constitué autour d'eux, surtout par relations personnelles.

Dès le départ l'O.C.M. est un mouvement de cadres aussi bien civils que militaires qui recrute dans la haute bourgeoisie des industriels, des grands commis et des officiers que la politique de collaboration avec l'ennemi a éloignés de Vichy.

Au cours de l'année 1941, nombreuses sont les adhésions qui viennent de tous les horizons politiques, administratifs, industriels, sociaux.

Hommes de droite :

— le colonel Heurteaux, as de la guerre de 1914-18, le lieutenant-colonel Alfred Touny (alias Langlois), administrateur de sociétés, sorti major de Saint-Cyr en 1906 - Croix de Feu, puis cagoulard, chef du 2<sup>e</sup> bureau de la IV<sup>e</sup> armée en 1939 ;

— Louis Rouzée, ingénieur des Arts et Métiers, industriel à Paris, ancien des Jeunesses patriotes et des Croix de Feu - Président des anciens de Saumur ;

— André Postel-Vinay, polytechnicien (5<sup>e</sup> bureau) qui a la liaison avec Londres par un major canadien, qui a choisi comme pseudonyme « *Ma chérie* », établi à Marseille où il s'occupe d'embarquer pour l'Angleterre les évadés ;

— Roland Farjon (alias Gallois) de la firme Baignol et Farjon, qui a appartenu aux troupes de choc du Parti Social Français, libéré en juin 1941 sur une liste de Vichy.

Hommes de gauche :

— Jean Henri Simon (alias Sermoy), avocat au conseil d'État et à la Cour de cassation, radical-socialiste ;

— Jacques Rebeyrøl (alias Robin), avocat, socialiste S.F.I.O., amène Georges Izard, avocat, député socialiste de Meurthe-et-Moselle ;

— Marcel Berthelot (alias Lavoisier), professeur agrégé d'allemand, ancien attaché à l'ambassade de France à Berlin.

En décembre 1941, André Postel-Vinay, présente au colonel Touny, qui préside l'organisation Pierre Lefauchaux (alias Gildas), ingénieur E.C.P., secrétaire général de la compagnie des Fours et son épouse Marie-Hélène Postel-Vinay.

L'année 1941 a été bonne pour le recrutement en hommes de qualité, mais elle a été lourde en arrestations : Heurteaux en mars, Arthuys en décembre 1941 (déporté, mort à Hintzert en septembre 1943), Postel-Vinay, le 13 décembre 1941.

Fin 1941, Block Mascart prenait contact avec Ribière et Cacailles de Libé-Nord. L'organisation de la résistance en zone occupée s'élargissait.

De même, début 1942, le colonel Touny rencontrait le général Cochet du groupe « COMBAT » à Chamailères. La liaison s'étendait à la zone non occupée.

Le début de l'année voit l'arrivée à l'O.C.M. de André Bouloche, recruté par André Postel-Vinay, qui amène avec lui Pierre Pene (alias colonel Perico) et son collègue Bertin, tous ingénieurs des Ponts et Chaussées du département de l'Aisne et Michel Pasteau qui avait dirigé le chemin de fer franco-éthiopien.

Au printemps de 1942, l'O.C.M. comprend :

— un groupe d'études qui sous l'égide de Block Mascart travaille sur l'organisation de la France après la libération, sur les plans politique, économique et social ;

— un réseau de renseignements dont les sources nombreuses très diversifiées et bien informées apportent une masse de renseignements qui, malheureusement, peuvent difficilement passer de l'autre côté de la Manche - les liaisons ayant été successivement coupées :

- par l'arrestation de Heurteaux qui passait par des compli-  
cités à Vichy ;

- par la mutation en Afrique du Nord du commandant Baril  
du 2<sup>e</sup> bureau de l'état-major ;

- par l'arrestation de Postel-Vinay (la liaison par « *Ma chérie* » demandait plusieurs semaines).

Restait celle :

- par Claude Bellanger, trop sporadique pour la masse de documents à transmettre.

Fort heureusement, en avril 1942, une rencontre est organisée par Berthelot par l'intermédiaire de Pierre Brossolette (alias Pedro), normalien, rédacteur avant 1939 de politique étrangère du « *Populaire* » <sup>(1)</sup> - entre le colonel Rémy (Gilbert Renault) qui anime le réseau « *Confrérie Notre-Dame* » (C.N.D.) et le colonel Touny - les deux hommes décident de collaborer, en créant le réseau de renseignements « O.C.M. - Centurie » qui acheminera ses informations par C.N.D. Par un heureux hasard, au même moment, un

agent de Marcel Girard qui de Caen dirige le réseau O.C.M. qui couvre la côte normande de Cherbourg au Havre, Duchez, peintre en bâtiment, dérobe dans le bureau de l'organisation « *TODT* » la carte (3,00 x 0,70 mètres) de ce que sera le mur de l'Atlantique de Deauville au Cotentin et le colonel Rémy l'emportera à Londres dans ses bagages.

A son retour en France, à l'automne de 1942, Rémy écrira « *Les fonds que j'ai remis à Touny ont été bien employés - son O.C.M. se montre très vite active* » <sup>(2)</sup>.

Le recrutement après les catastrophes de décembre 1941 a repris activement au sommet de la pyramide sociale et sous l'impulsion de L. Rouzée parmi les officiers de réserve.

En avril 1942, Jacques Piette (alias colonel Personne) rentre au bureau d'« O.C.M. Centurie » et se spécialise dans les renseignements économiques.

En juin 1942, publication du premier cahier de l'O.C.M. qui traite de l'organisation politique de la France après sa libération. « *La résistance n'est pas communiste, mais elle refuse de faire de l'anticommuniste une base d'union et d'action* » <sup>(3)</sup>. On y trouve l'ébauche d'une constitution d'un régime présidentiel (un président élu au suffrage universel) avec une forte organisation régionale comportant, 19 régions.

En juillet 1942, création de l'O.C.M. Pas-de-Calais, autour d'éléments résistants d'Arras : Lucien Delassus, cheminot qui distribuait la « *Voix du Nord* » imprimée à Lille, de Guy Mollet (alias Laboule), professeur, et de Pierre Baudel, secrétaire national du syndicat des instituteurs.

En septembre 1942, au moment où le gouvernement Laval déclenche les déportations d'ouvriers en Allemagne (S.T.O.), se crée l'O.C.M.J. (jeunes) sous l'impulsion de Charles Verny (passeur d'hommes et récupérateur d'armes) qui organisera la résistance à la déportation en fournissant des retraites en province, des fausses cartes d'identité et d'alimentation à ceux qui refusent d'obéir aux ordres de Vichy.

Fin 1942, Pierre Lefauchaux amène Aimé Lepercq (alias commandant Landry), ingénieur des Mines, jusqu'en 1938, directeur pour le groupe Schneider des usines Skoda en Tchécoslovaquie, qui préside le comité d'organisation des houillères.

Georges Izard présente à J.-H. Simon, le docteur Jacques Richier (alias Duroc), chirurgien oto-rhino à l'hôpital Boucicaut, qui travaillait dans le réseau « *Jade-Fitzroy* » (émission le dimanche).

Dès le début de 1943, parallèlement au travail d'études et de recherches sur la future société française, et à la quête et transmission des renseignements vers Londres et Alger, l'organisation pour l'action combattante se poursuit et s'accélère, dans le but de préparer le combat sur les arrières de l'ennemi lors du débarquement des armées alliées.

Pierre Lefauchaux organise militairement le 7<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

(1) « On l'appelait Pierre Brossolette » (Éditions Albin Michel - 1976).

(2) « Mémoires d'un agent secret de la France libre » par le colonel Rémy (Édition France-Empire).

(3) Notes sur l'O.C.M. par A. Calmette (Presses universitaires de France - 1961).

En mars 1943, le colonel Passy (Devawrin), chef du B.C.R.A. à Londres, vient en France inspecter les réseaux. Il visite, en compagnie de Farjon, la région A, (Nord) et écrit <sup>(4)</sup>

« Je rentrai à Paris, avec la certitude qu'il suffirait de quelques semaines d'effort pour que la région A fut prête à accomplir toutes les tâches que nous pourrions lui demander, même si l'armée secrète dans cette région devait être réduite aux seules forces de l'O.C.M.

En avril 1943, A. Lepercq entre au comité directeur de l'O.C.M. qui compte 11 membres.

En juin 1943, le colonel Touny évalue les effectifs de l'armée O.C.M. à 32 000 hommes ; dans le Nivernais : 2 000 hommes prêts à se battre, commandés par Napo, dans la région parisienne : 2 300 dans la Seine, plus 200 dans les usines d'automobiles, 400 en Seine-et-Oise, 300 en Seine-et-Marne, 1 000 dans l'Oise, grossis des ouvriers qui ont pris le maquis, Londres enregistre plus de 65 000 sous le drapeau O.C.M. à l'automne.

En mai 1943, publication du 3<sup>e</sup> cahier de l'O.C.M. qui traite des réformes économiques et sociales.

A. Lepercq et J. Piette ont collaboré aux considérations générales.

P. Lefauchaux et A. Deschamp au chapitre sur la production industrielle.

L'organisation sera celle d'un régime socialiste, dirigiste, planiste, contractuel. Ce cahier donne l'ébauche des statuts d'un nouveau type de société appelé à faire collaborer à la gestion avec le capital, le personnel et les représentants des clients. C'est de ce statut dont sortira en janvier 1945 le statut de la Régie Nationale des Usines Renault <sup>(5)</sup>.

Au début de cette année 1943, dans le même but de préparation de l'avenir, le général de Gaulle avait créé, en France occupée, le Comité Général d'Études (C.G.E.) auquel participent A. Parodi, R. Lacoste, P. Bastide, F. de Menthon, P.-H. Teitgen, Courtin et Pierre Lefauchaux.

Fin septembre 1943, A. Lepercq devenait président du comité parisien de libération, et était publié le cahier de l'O.C.M. n° 4, qui abordait la politique extérieure de la France en préconisant la constitution d'une fédération de l'Europe de l'Ouest.

L'O.C.M. n'a pas de journal clandestin. Elle diffuse dans son réseau « Résistance » du docteur Renet (alias Jacques Destrée fondateur du réseau « Valmy », « L'Avenir » (16 numéros du 15 août 1943 à la libération) et « l'Effort » - 2 numéros en 1944.

Fin 1943, P. Lefauchaux entre au comité directeur de l'O.C.M.

Avec le début de l'année 1944, commencent les arrestations massives. La gestapo a été mise en possession des listes d'adhérents de la région du Nord, puis de l'organisation centrale, (175 noms). Les soupçons les plus graves se portent sur Roland Farjon, arrêté le 23 octobre 1943 puis libéré par les Allemands, et qui assiste à certains interrogatoires <sup>(6)</sup>. Il se serait suicidé le 25 juillet 1945, pour échapper au châtement.

Le 12 janvier 1944, André Bouloche, de retour en France après un bref passage à Londres, est arrêté et blessé en cours de sa tentative de fuite.

Le 25 février 1944, c'est l'arrestation de A. Lepercq, A. Touny et L. Rouzée. A ce moment, le commandement des F.F.I. de la région parisienne était composé de Pene, Rol (Tanguy), liaison avec les F.T.P., colonel de Marguerite, avec comme chefs de subdivision P. Lefauchaux, A. Lepercq et A. Bouloche.

Jacques Piette remplace A. Lepercq à la présidence du comité parisien de libération et à la direction des affaires militaires de l'O.C.M.

En mars 1944, 8 sur 12 des membres du comité directeur sont dans les mains de la gestapo.

Le 4 avril 1944, c'est le tour du docteur Richier, de J.-H. Simon et de Pene.

Le 5 avril 1944, P. Lefauchaux est nommé chef des F.F.I. de la région parisienne en remplacement de Pene.

Le 3 juin à 15 heures, il est arrêté au poste de commandement du 86, rue Lecourbe avec les neuf chefs présents à la réunion, il sera déporté à Buchenwald début août, et libéré en septembre par un coup de bluff de son épouse Marie-Hélène <sup>(7)</sup>.

Le colonel Lesage (alias Lucien) lui succède mais s'éloigne de Paris, et le colonel Rol Tanguy des F.T.P. prend la suite. C'est lui qui commandera des F.F.I. parisiens au moment de la libération de la capitale.

Pendant toute la période de libération de la France, les troupes armées de l'O.C.M. ont participé aux combats sur les arrières de l'ennemi, dans toutes les régions et particulièrement en Normandie, en Bretagne et dans le Centre.

Aimé Lepercq, Louis Rouzée sont libérés le 17 août de Fresnes par l'ouverture des portes suite aux négociations du consul de Suède Nording. Aimé Lepercq passe chez lui, et prend à l'hôtel de ville de Paris la tête des insurgés encerclés. Il sera le premier ministre des finances du gouvernement provisoire nommé par le général de Gaulle.

Après la libération de Paris, le « Parisien Libéré », qui prend la suite du « Petit Parisien » interdit pour sa collaboration avec l'ennemi, est mis à la disposition de l'O.C.M. La direction en est confiée à Claude Bellanger, membre de l'O.C.M. depuis 1941.

Le 26 juin 1945, sur le plan politique, l'O.C.M. crée l'Union Démocratique et Socialiste de la Résistance (U.D.S.R.) dont le comité directeur était composé de G. Izard, J. Piette, Rebeyrol. Ce parti enlevait 27 sièges à l'assemblée constituante élue le 21 octobre 1945.

Fernand PICARD

(4) « Missions secrètes en France » par le colonel Passy (Éditions Plon).

(5) « L'épopée de Renault » par F. Picard (Éditions Albin Michel - 1976).

(6) « La longue traque » par Gilles Perrault (Éditions Jean-Claude Lattes - 1975).

(7) « De Renault Frères. à Renault Régie Nationale » - Numéro 14.



## INTRODUCTION

C'est une tâche difficile que d'écrire l'histoire de la Résistance dans un milieu aussi complexe et aussi vaste que les usines Renault. Par sécurité, les principaux acteurs n'ont pu conserver aucun document susceptible d'apporter les précisions nécessaires à un exposé rigoureux. Il nous faudra donc uniquement nous baser sur les souvenirs et les témoignages de nos membres.

Ces témoignages ont été faits sous la foi du serment. Nous connaissons les hommes pour les avoir appréciés dans les moments difficiles et nous pensons pouvoir leur faire confiance.

Nous chercherons d'ailleurs le plus souvent possible à recouper les dépositions pour leur donner une valeur indiscutable.

Enfin, si aucun des membres de notre groupe des usines Renault n'est resté dans les mains de la gestapo, il nous faut songer à ceux de l'extérieur avec qui nous étions en liaison, actuellement déportés en Allemagne. Nous les nommerons simplement par leur pseudonyme ou leur matricule. Les hostilités terminées, nous pourrions, dans un additif à ce travail, préciser leur identité.

L'action aux usines Renault n'a eu, à aucun moment, le caractère d'un combat violent. Elle fut toujours une résistance passive, un sabotage perpétuel, une lutte sourde mais continue menée avec une volonté farouche sans répit ni défaillance.

Nous examinerons d'abord quelle était l'origine du groupe O.C.M. des usines ; comment il s'est constitué au cours des quatre années d'Occupation suivant la pente des sympathies personnelles. Puis nous étudierons quelle fut son action. Nous ne pourrions qu'en retracer les grandes lignes, la décrire en détail demanderait un volume. Nous n'insisterons pas sur l'action personnelle de tel ou tel d'entre nous. Le résultat seul compte. Notre résistance fut un travail d'équipe qui nous engageait tous. Enfin, nous relaterons les difficultés que nous avons éprouvées au contact des 300 agents de la gestapo qui nous épiaient et les arrestations qui en résultèrent.

## Organisation du groupe O.C.M.

Dès l'automne de 1940, un certain nombre d'entre nous qui n'avaient pas accepté la défaite et l'armistice de la trahison, prirent contact pour échanger leurs vues et constituer l'embryon d'une organisation de résistance. Il est difficile de préciser ce que fut leur action pendant l'hiver 1940/1941. Ils ne purent que lutter par la parole - malgré tous les dangers que cela comportait - contre l'action dissolvante de tous ceux qui voyaient en Pétain le sauveur de la Patrie et se faisaient les propagandistes de la collaboration.

Nous devons nous contenter de rapporter, le plus fidèlement possible, au cours des conversations avec nos collègues, les nouvelles qu'apportait chaque soir la radio de Londres, et de faire l'éloge de l'action du général de Gaulle et de la France libre.

Cette propagande française fut souvent ardente et entraîna des discussions violentes. De vieilles amitiés et sympathies d'avant-guerre y succombèrent.

Début 1941 vint la phase de l'organisation. Les sympathies nées d'une identité de vues et d'une communauté d'espoirs se resserrèrent. Plusieurs petits groupes se constituèrent pour organiser l'action de résistance. Ces petits groupes, autonomes, au hasard de leurs relations extérieures, prirent contact avec des éléments résistants locaux et s'affilièrent à eux. Nous ne nous occupons ici que de ceux qui se trouvèrent rattachés à l'Organisation Civile et Militaire, soit par le capitaine Duval, soit par le lieutenant Motte, soit par le capitaine Nevers.

Suivant scrupuleusement la loi impérieuse de la clandestinité que la sécurité imposait, ils poursuivirent pendant quatre ans leurs tâches parallèles sans chercher à prendre plus de contact avec leurs voisins que la nécessité n'obligeait. Entre agents d'exécution poursuivant une même tâche, des rapports s'établirent, mais disciplinés, aucun n'essaya de remonter la filière, tenant à conserver intact en cas d'alerte, le maximum de l'organisation.

Peu de temps avant l'insurrection, ces divers groupes se fondirent en un groupe unique O.C.M. qui aborda avec discipline les épreuves finales.

Pour les raisons énoncées ci-dessus, nous trouverons trois groupes distincts par leur position dans la hiérarchie de l'usine :

- 1° un rassemblant les éléments résistants des cadres supérieurs des usines ;
- 2° un groupant des agents de maîtrise et de fabrication ;
- 3° un groupant surtout des ouvriers et employés.

Tous trois s'employèrent avec une ardeur égale à la tâche commune et obtinrent dans l'exécution de leur mission d'importants résultats.

1° le groupe des chefs de service comprenait à l'origine : Astolfi, de Longcamp, Picard, Riolfo, qui se réunirent, à partir du printemps de 1941, à intervalles réguliers dans le bureau d'Astolfi, chef du département moteurs. Presque de suite vinrent s'y joindre : Courtes, ingénieur au service moteurs, Lhomme, agent de maîtrise, Leroux chef de fabrication des moteurs Diesel.

En avril 1941, par l'intermédiaire de Wintenberger (O.C.M. - XVI<sup>e</sup>), Picard était mis en rapport avec Félix, agent de renseignements de l'Intelligence Service dans la région parisienne. Les 3 pilotes du groupe Caudron-Renault : Delmotte, Fouquet, Clément ayant manifesté à Picard leur volonté de passer en Angleterre, furent mis en contact avec Félix qui leur conseilla de demeurer en France et de lui transmettre des renseignements sur l'activité industrielle.

Dans l'intervalle, Astolfi était entré en contact avec Duval, vice-président du groupe O.C.M. de Boulogne-Billancourt, ce qui assurait la liaison avec un groupe organisé de résistance, d'où nous pourrions par la suite recevoir des mots d'ordre et peut-être des armes.

De son côté, fin 1941, de Longcamp prenait contact avec « Thomine » qui appartenait à « Brandy-Nord », organisation qui s'occupait de faciliter le passage en Angleterre de spécialistes de l'aviation et de la marine.

Début 1942, Dupuich, chef du service des renseignements techniques aux usines, rentra de zone libre où il avait été chargé, en liaison avec l'état-major français, de dissimuler les véhicules de l'armée française. Il entra en rapport avec Wintenberger et amena avec lui Perrin, chef du service des marchés.

Dupuich était, de son côté, en liaison avec « Duroc » (O.C.M. - XVI<sup>e</sup>) qui abritait chez lui « Sermoy », membre du comité directeur de l'O.C.M.

Il y eut entre Dupuich, Perrin, Picard, Wintenberger, quelques réunions au cours desquelles l'action à l'intérieur des usines fut examinée. Il paraissait indispensable de se procurer d'abord des armes pour pouvoir constituer un groupe de choc. C'était la question la plus difficile à résoudre.

A la même époque, Picard était entré en liaison avec un de ses amis du Nord, immatriculé « 7 575 » dans une organisation parfaitement au point, en rapport avec l'état-major de la France combattante, ce qui fournissait une possibilité de plus d'acheminer les renseignements aux Alliés.

En novembre 1943, le chef pilote Delmotte entra, comme agent de renseignements, au Bureau Central des Renseignements Alliés (B.C.R.A. réseau Masséna), où il était inscrit sous le pseudonyme « Gastounet » et le matricule « R.J. 1 202 ». Il était en liaison à l'usine pour cette tâche avec Picard et Riolfo qui lui apportèrent de nombreux documents entre mars et août 1944.

2° Parallèlement, depuis décembre 1940, des éléments isolés se groupaient autour de Cassagnes. Il s'agissait de : Sançon (agent technique au chronométrage), Polet (contremaître) qui avait milité depuis 1940 dans un groupe de résistance présidé par Pierre Grenier, chef de service à la mairie de Boulogne-Billancourt, fusillé par les Allemands en mars 1942 et avait fait passer de nombreux prisonniers évadés en zone libre. Il venait à l'O.C.M. après la destruction totale de l'organisation dont il faisait partie, lui seul ayant réussi à échapper aux griffes de la gestapo.

Cutard (agent de production), Dick (ajusteur) qui groupaient pour leur service en cloison étanche plus de 160 agents de renseignements dont : Cardinal (dessinateur au bureau d'études outillage), Clees (ajusteur), Chirat (chauffeur), Delettre (pompier), Duchez (dessinateur au bureau d'études installation), Félix (chef d'équipe), Gougne (menuisier), Gros (chef d'équipe), Monard (agent technique à la réparation), Mme Clees (tireuse de bleus).

Cassagnes était en rapport avec Duval, vice-président de l'O.C.M. de Boulogne-Billancourt et le lieutenant Motte du Service des renseignements généraux avec qui il avait des contacts fréquents. Les renseignements qu'il avait à faire parvenir aux Alliés étaient transmis par l'intermédiaire de Moron de Bougival à Hyacinthe (Pointeau) qui était en contact depuis avril 1942 avec Wertemer, agent de l'Intelligence Service. Hyacinthe appartenait au groupe clandestin du 2<sup>e</sup> Bureau à Paris, sous le matricule « Provel 202 » (groupe dirigé par M. Croland jusqu'à son arrestation, puis par M. Pigagnol).

3° Bozzalla, agent de maîtrise, eut une action parallèle à celle de Cassagnes. Il travailla à partir de la fin 1940 à former une équipe qui se proposait d'accomplir la même tâche. Elle fut composée des chefs de secteur dont les noms suivent : Baur, Bourrelly, Bonhomme, Chirat, Clause, Clees, Delettre, Duchez, Hanauer, Lhomme, Pauch, Pollet, Ratier, Sançon.

Il se tenait, par ailleurs, en contact avec :

- Raynaud, chef du service décolletage qui, sans prendre une part active, l'aida dans l'exécution de sa mission ;
- Mesdames Morel et Touche ;
- Imbernotte, gardien, qui laissait entrer librement dans l'usine.

Bozzalla était à l'extérieur en rapport avec le capitaine Nevers (O.C.M.) qu'il rencontrait couramment deux fois par semaines et qui le mit en rapport avec Félix et Jean Berliet.

Les renseignements et documents furent transmis par le capitaine Nevers et par Hyacinthe.

Quand Bozzalla fut arrêté le 1<sup>er</sup> avril 1944, il fut remplacé comme chef de groupe par Bonhomme, contremaître, qui au moment de l'insurrection prit le commandement des F.F.I. de Boulogne-Billancourt.

Appuyée sur ces différents éléments, notre organisation de résistance agit au maximum jusqu'à la libération. Avant l'insurrection les différents noyaux O.C.M. de l'usine se réunirent et formèrent le groupe O.C.M. dont on trouvera plus loin la composition.

## Travail accompli par la section O.C.M. au cours de l'occupation

L'organisation, en dehors de l'action individuelle de ses membres à l'extérieur des usines, se proposait comme tâches principales :

- 1° de renseigner les armées alliées sur l'activité des usines et le résultat des bombardements effectués par la R.A.F. et l'aviation américaine ;
- 2° de freiner au maximum la production au service de l'ennemi ;
- 3° de diminuer la qualité du matériel livré ;
- 4° de lutter contre les déportations d'ouvriers en Allemagne ;
- 5° de favoriser, par tous les moyens en son pouvoir, la résistance au boche et à Vichy.

### 1° RENSEIGNEMENTS :

Les renseignements sur l'activité des usines Renault fournis à l'état-major allié portaient sur :

- le détail du programme de fabrication ;
- les chiffres de production en camions et en pièces détachées ;
- les difficultés d'approvisionnement en matières premières ;

- l'activité des filiales du Mans, de Saint-Étienne et Saint-Michel-de-Maurienne ;
- l'activité de Caudron-Renault ;
- l'activité des principaux fournisseurs des usines ;
- le moral du personnel.

Tous les échelons de l'organisation y participèrent, souvent indépendamment les uns des autres, suivant les possibilités individuelles de transmission. Les moyens ont évidemment variés dans le temps, les arrestations de la gestapo ayant souvent interrompu nos liaisons avec Londres et Alger.

Le groupe de renseignements organisé par Bozzalla et Cassagnes comprenait un grand nombre d'agents informateurs répartis dans la plupart des services de l'usine : dessinateurs, ouvriers, contremaîtres, agents de fabrication, chauffeurs, pompiers, gardiens, tireuses de bleus. Il lui parvenait ainsi une foule de renseignements dont la valeur était, par origine, très variable. Bozzalla transmettait documents et informations au capitaine Nevers au cours des visites bihebdomadaires qu'il lui rendait. Celui-ci assurait leur transmission. Beaucoup de ces renseignements passèrent à Londres par Wertemer qui les recevait de Hyacinthe.

En dehors de ce réseau d'agents de renseignements, des informations nombreuses furent transmises par des voies diverses. Les informateurs touchant à la direction des usines, ces renseignements étaient précis et d'une portée générale.

— Wintenberger fournit à différentes reprises, d'avril 1941 à mai 1942, puis au cours de l'année 1944, des renseignements sur la production et les programmes à Félix (Intelligence Service) qui les passait directement à Londres. Pendant l'interruption de mai 1942 - janvier 1944, où Félix recherché par la gestapo dut prendre la fuite, ces renseignements passèrent par Rouzée (O.C.M.).

— Dupuich, de mars 1942 à octobre 1943, transmet par l'intermédiaire de « Duroc » (O.C.M. - XVI<sup>e</sup>) tous les renseignements généraux qui lui étaient demandés sur l'activité des usines et tous les programmes de fabrication dont il avait connaissance. Il signala à « Clément » (O.C.M.) la nécessité de saboter les usines françaises et de détruire les usines allemandes de roulements à billes.

— Picard transmet de janvier 1942 à mai 1943 à chacun des voyages à Paris de « 7 575 », tous les documents et renseignements qu'il pouvait se procurer. L'arrestation de « 7 575 » interrompit cette liaison mais, à partir de mars 1944, une nouvelle fut établie, beaucoup plus fréquente, par l'intermédiaire de Delmotte du B.C.R.A.

Les bombardements de 1942 et 1943 donnèrent lieu à un travail très précis d'information qui prit, comme le précédent, une forme individuelle.

#### a) Bombardement du 3 mars 1942 :

Après le bombardement du 3 mars 1942, toutes les voies énumérées ci-dessus furent utilisées pour transmettre à l'état-major de Londres les renseignements les plus précis sur l'efficacité du bombardement, l'ampleur des dégâts causés et la répartition des points de chute.

Sançon prit 20 clichés. 18 000 épreuves furent tirées et réparties parmi le personnel des usines qui les diffusa à l'extérieur, ce qui permit de contrecarrer la propagande de la presse et de la radio de Vichy qui affirmaient que, seule, la population civile avait été atteinte.

Des collections de ces photographies furent transmises à Londres par « 7 575 » qui les tenait de Picard, par Michaud (I.S.) qui les recevait de Gros et par d'autres voies que nous n'avons pu identifier.

La gestapo, alertée par les collections qui circulaient dans le public, fit des descentes chez les photographes de Boulogne-Billancourt. Le commissaire de police rechercha activement les clichés. Sançon, alerté à temps par Laurent (atelier 307) arrêta le tirage pendant un mois et mit en sécurité les clichés.

Riolfo avait pris lui aussi des photographies qui furent transmises à « 7 575 » qui, du Nord, avait un moyen de les faire parvenir en Angleterre.

A la première tentative de passage, les photos tombèrent à la mer. De nouvelles épreuves furent envoyées par la même voie en mai 1942.

« 7 575 » était venu spécialement à Paris après le bombardement. Picard lui facilita la visite des usines afin qu'il établisse le rapport des dégâts causés.

A partir de mai 1942, Hyacinthe transmet à Wertemer des rapports très complets - venant de Cassagnes et Bozzalla, et qui lui furent remis par Moron, sur les travaux de déblaiement et la remise en état des ateliers.

#### b) Bombardement du 4 avril 1943 :

Après le bombardement du 4 avril 1943, Sançon prit à nouveau de nombreuses photographies des dégâts. Ces documents furent diffusés au nombre de 32 000. Ils furent transmis à Londres par les mêmes voies et par Dupuich.

« 7 575 » fit à nouveau un voyage à Paris et remporta des renseignements précis sur les effets du bombardement.

Wintenberger, de son côté, avait fait parvenir à l'état-major allié, par l'intermédiaire de l'O.C.M. des réductions photographiques du plan des points de chute dans les usines et dans Boulogne-Billancourt. Les mêmes plans furent transmis par Hyacinthe qui les avait reçus de Bilquey.

Peu après, un message venant de Cassagnes fut transmis par l'intermédiaire de Wertemer. Ce message demandait à l'état-major des forces alliées de renoncer aux raids, l'usine étant gravement touchée et la population ayant cruellement souffert.

Afin d'éviter le retour de tels bombardements, il fut envisagé d'arrêter toute l'activité de l'usine en sabotant les deux centrales et le poste de jonction avec la centrale de Gennevilliers. Nous reviendrons sur cette partie de notre action dans le chapitre « Sabotage ».

c) Bombardement du 15 septembre 1943 :

Le même travail de renseignements fut fait après le bombardement du 15 septembre sur l'usine O où étaient concentrées les fabrications d'aviation.

## 2° FREINAGE DE LA PRODUCTION :

Le freinage de la production fut la partie la plus importante de l'action de notre groupe au cours de l'occupation. Il prit des formes multiples à tous les échelons de la hiérarchie. L'action la plus efficace fut effectuée au point de départ même par l'effort combiné du bureau d'études et des départements chargés de l'exécution du travail.

Nous exploitâmes au maximum, dans ce but, la complexité de la réglementation allemande. Chaque fois qu'une commande de pièces détachées destinées à du matériel allemand était envisagée, nous cherchions à reculer le moment où la commande effective serait passée par les services allemands, en prenant prétexte de la destruction des dossiers de dessins lors du bombardement du 3 mars 1942, des réglementations en usage dans la Wehrmacht, de la pénurie de métaux non ferreux et d'aciers spéciaux, de la réglementation sur l'emploi de ces matières.

Connaissant la répugnance des Allemands à prendre des responsabilités personnelles, nous avons toujours tenu à leur faire endosser celle du changement de matériaux ; dans les entrevues que nous avions avec eux, nous leur marquions la gravité des décisions qu'ils avaient à prendre, si bien que pour des affaires secondaires, des commissions de spécialistes furent envoyées de Berlin à Paris. Ceux-ci hésitaient à leur tour à prendre position.

Nous citerons quelques exemples de cette action de retardement.

Une commande urgente de pièces détachées pour réparation de chars R. 35 pour laquelle la direction des usines fut vivement sollicitée début octobre 1942, ne fut jamais passée. En mars 1944, après de multiples voyages, discussions, essais et atermoiements, nous fûmes avisés que le matériel était déclassé et que la commande envisagée était désormais sans objet. On trouvera en annexe l'historique détaillé de cette affaire.

Il en fut de même chaque fois que des spécialistes allemands firent des propositions pour économiser les matières premières rares. Sauf dans le cas où l'adoption d'une matière de remplacement amenait une baisse de qualité telle qu'elle entraînait la mise hors de service rapide de ce matériel, aucun changement de matière n'a été spécifié dans la demande d'essai d'endurance prolongée, qui en retardait sérieusement l'application.

Tous les motifs pour reculer l'exécution des pièces d'essai étaient invoqués, en particulier, les destructions dues aux bombardements, les difficultés d'approvisionnement et de transport.

Nous insisterons notamment sur le cas de 3 commandes de matériel passées en 1941 et qui n'avaient subi, au moment de la libération, qu'un début d'exécution.

Il s'agit de :

— 1 000 groupes marins de 150 CV destinés primitivement à l'équipement de péniches de débarquement qui devaient être construites par les chantiers Blhom et Voss à Hambourg ;

— 200 moteurs 300 CV destinés à l'équipement de bateaux d'assaut ;

— 145 groupes électrogènes destinés à des groupes de D.C.A. qui devaient être construits par la société Siemens.

La discussion de la commande des 1 000 groupes marins commença le 15 septembre 1941. Les premiers de ces groupes devaient être livrés en mars 1942, la totalité avant mars 1943.

L'action de freinage décrite plus haut fut menée dans cette affaire parallèlement par Picard du bureau d'études et Astolfi, chef du département moteurs, aidé de Leroux, chef de fabrication.

Les discussions sur les substitutions de métaux et les caractéristiques techniques du matériel traînèrent d'abord en longueur, puis l'exécution des prototypes fut retardée sous le prétexte que le bombardement du 3 mars 1942 avait détruit une grande partie des pièces en fabrication. En mai 1942, se rendant compte des difficultés qu'elle avait pour obtenir un résultat des usines, la Kriegsmarine réduisit la commande de 1 000 à 300 unités.

Fin juillet de la même année, l'O.K.M. de Paris intervenait énergiquement auprès de la direction des usines pour que les essais du moteur prototype soient enfin entrepris. De nouveaux retards furent apportés sous prétexte du manque de gas-oil et d'huile de graissage, quoique les stocks de l'usine aient été suffisants pour mener à bien ces essais.

Le moteur prototype ne fut mis à la disposition de la Kriegsmarine qu'en octobre 1942.

Pour freiner la sortie de la série, Astolfi alléguait le manque d'outillage, des destructions de pièces dues aux bombardements des 3 mars 1942 et 4 avril 1943. Il fit rebuter, pour des causes multiples, des pièces qui, en temps normal, eussent été utilisées ; si bien que, fin juillet 1944, 73 moteurs seulement étaient livrés sur les 1 000 commandés.

La commande de 200 moteurs 300 CV destinés aux péniches d'assaut subit des retards du même ordre et pour les mêmes raisons. Les défauts du moteur, qui avait été corrigés avant mai 1940, réapparurent et les remèdes trouvés alors ne furent pas appliqués. Les contrôleurs allemands se désespéraient quand ils constataient que les segments des pistons étaient rayés. Aucune solution ne fut proposée. Sur les 200 moteurs commandés en octobre 1941, 21 seulement furent livrés.

L'action de freinage de la production prit, dans les ateliers, des formes multiples.

En 1941, au service décolletage, sous l'impulsion de Bozalla, de nombreuses machines furent immobilisées par manque de pièces de rechange, les commandes de ces

pièces étant oubliées systématiquement ou retardées dans leur exécution. 60 tours Gridley furent arrêtés par défaut de pignons de rechange.

Au département Artillerie, des machines à rectifier R.P.V. travaillant sur les vilebrequins de char Edelstahlwerke furent sabotées par addition d'iode et de poudre d'émeri à l'huile de graissage.

### 3° SABOTAGE DE LA PRODUCTION :

Le sabotage de la production fut mené, lui aussi, à tous les échelons de l'usine. Il consista, pour les services techniques, à n'appliquer aucune des modifications que l'expérience révélait indispensables à un bon usage du matériel, et à retarder au maximum celles que les services techniques allemands imposaient. Nous citerons quelques exemples.

Les véhicules étaient munis d'un silencieux-filtre d'aspiration suffisant pour l'utilisation en Europe occidentale. Dès les premiers jours de l'emploi du matériel en Russie, des usures considérables de moteurs se révélèrent par défaut de filtrage de l'air aspiré. Les services techniques ne prirent aucune initiative et attendirent que les Allemands imposent un filtre à air de conception allemande. La mise en fabrication de ce filtre dura plus d'un an pendant lequel les véhicules livrés continuèrent à s'user avec une rapidité déconcertante.

En décembre 1942, la Wehrmacht demanda que tous les véhicules fussent munis de dispositifs assurant une étanchéité parfaite à la poussière, suivant le règlement D. 635/50 « Équipement tropical ». Cette application fut retardée jusqu'en novembre 1943 ; la campagne d'Afrique était terminée depuis longtemps quand les premiers véhicules entrèrent en service.

En avril 1942, après la désastreuse campagne de Russie de 1941/1942, des missions vinrent à Paris pour nous imposer le montage, sur les camions, d'un équipement d'hiver destiné à faciliter la mise en route par grand froid. Cet équipement ne fut appliqué sur le matériel de série qu'en mars 1943.

Enfin, en février 1943, l'O.K.M. exigea le montage, sur tous les camions 3,5 t d'un réchauffage de cabine destiné à rendre le véhicule plus habitable pour la troupe par très grand froid. Après de multiples discussions et essais, cet appareillage fut monté en série en mars 1944.

De même, les défauts que révéla l'utilisation en tous terrains d'un matériel conçu et exécuté pour rouler sur bonne route, ne furent corrigés qu'après de très longs délais. Nous exploitâmes, dans ce but, la réglementation allemande qui exigeait que toutes les propositions de modification fussent approuvées par Berlin.

Entre Dupuich et Picard, il avait été convenu un circuit d'arrivée et de départ des notes allemandes qui, sous prétexte d'organisation, compliquait et retardait considérablement la transmission. Les notes étaient rédigées de façon telle que des compléments d'information étaient toujours nécessaires ; ce qui, étant donné la longueur des

courriers entre Paris et Berlin, retardait les décisions. Ensuite, tous les motifs étaient invoqués pour allonger les délais d'exécution des décisions prises. C'est ainsi que des accidents de pont arrière qui se révélèrent dès l'automne 1941, ne furent jamais corrigés.

Sous prétexte que les roulements à galets que l'on trouvait en France étaient de mauvaise qualité, ces pièces furent commandées à Schweinfurt. Les bombardements massifs de l'aviation américaine sur les usines de cette ville retardèrent les livraisons ; aucun roulement ne parvint à Billancourt.

Au département moteurs, en octobre 1941, Astolfi fit utiliser pour la fabrication des ressorts de soupape, des couronnes de fil qui avait été attaqué par l'oxydation. Systématiquement ces ressorts cassèrent et nous reçûmes les plaintes les plus amères du haut commandement allemand. Au cours de la retraite de Russie de l'hiver 1941/1942, de nombreux véhicules furent abandonnés par suite de cet incident.

De nombreux ouvriers sabotèrent leur travail, surtout les opérations de montage. Fréquemment de la limaille fut trouvée dans la graisse des roulements à billes et des moyeux de roues. Des huiles de qualité non appropriée furent utilisées dans les boîtes de vitesse et les ponts arrière. L'exemple le plus marquant de ce sabotage fut, au printemps de 1941, le graissage des coussinets de pompe à eau avec de l'huile fluide au lieu de graisse. Ce sabotage entraîna de graves difficultés pour le déplacement des divisions allemandes vers la Normandie au moment du débarquement de juin. La division SS « *Gotz von Berlinchingen* », partie de Paris avec 200 camions A.H.N. neufs, n'arriva à Thouars qu'avec 7 véhicules seulement. Les 193 autres restèrent en panne, soit par grippage des pompes à eau, soit par destruction des garnitures de frein qui avaient, elles aussi, été l'objet d'un sabotage.

Ce fut un des rôles les plus délicats du service technique de l'usine et de Picard de prouver aux autorités allemandes, chaque fois qu'un sabotage était découvert, qu'il s'agissait d'incidents dus à la baisse de qualité des matières premières et des lubrifiants utilisés. Le manque de compétence des officiers allemands chargés de ces enquêtes, permit, dans tous les cas, d'éviter des sanctions sur le personnel des usines.

En mars 1944, sous l'impulsion de Bozzalla et de Cassagnes, le sabotage des deux centrales électriques de Billancourt, des transformateurs des ateliers annexes Renault de Saint-Denis et de la S.A.P.R.A.R. fut préparé. Ce sabotage avait pour but d'éviter un nouveau bombardement de la région de Boulogne-Billancourt. Au cours de cette préparation, Bozzalla fit visiter les abords de la centrale au capitaine Nevers, à Félix et à Jean Berliet. Jamais l'ordre ne fut donné d'opérer cette destruction.

### 4° LUTTE CONTRE LA DÉPORTATION DU PERSONNEL EN ALLEMAGNE :

A partir de septembre 1942, notre section O.C.M. entreprit la lutte contre la déportation en Allemagne du personnel.

Nous nous organisâmes pour :

— favoriser le départ en Angleterre d'ouvriers spécialistes qui y faisaient défaut ;

— procurer des fausses cartes d'identité et de faux certificats de travail à tous ceux qui voulaient échapper aux recherches de la gestapo ;

— placer en province, chez des fermiers ou des garagistes, les ouvriers dont la situation de famille ne permettait pas de prendre le maquis.

Cette action fut menée par tous les agents de notre organisation. Il est impossible de dénombrer aujourd'hui la quantité des fausses cartes d'identité et des faux certificats de travail qui furent délivrés. Ces pièces nous arrivèrent d'abord de l'extérieur de l'usine, par l'intermédiaire de Wintenberger, de Longcamp, Jean Berliet, Félix. Puis, elles furent fabriquées à l'intérieur de l'usine. Les timbres furent dessinés à la main jusqu'au jour où nous pûmes nous procurer des timbres caoutchouc.

Le passage en Angleterre des spécialistes était opéré par l'organisation « *Brandy-Nord* » avec qui nous fûmes mis en contact par de Longcamp. Astolfi et Leroux se chargèrent d'assurer la liaison entre l'usine et cette organisation. En février 1943, par cette voie, Picard permit à Fouquet, pilote de la société Caudron, de passer en Afrique du Nord. Il était le cinquantième spécialiste qui utilisait cette filière.

Ce fut de Longcamp qui se chargea de placer en province les réfractaires. Visitant, par suite de sa fonction de chef de service des tracteurs agricoles, de nombreux agents et cultivateurs, il put mettre sur pied un réseau de dispersion du personnel à travers la campagne, qui fonctionna très efficacement de septembre 1942 à juillet 1943. Mentionnons, en particulier, l'aide que nous apporta dans cette tâche M. Lecat, agent Renault à Tours.

## 5° PROPAGANDE ET INTENSIFICATION DE LA RÉSISTANCE :

Tous les membres de l'organisation entreprirent, par la parole, autant que les circonstances le permettaient, une active propagande contre l'Allemagne et la politique du gouvernement de Vichy.

A partir de 1943, la distribution des journaux clandestins et des tracts fut organisée dans l'usine par Bozzalla et Cassagnes. Mensuellement 4 000 numéros de « *L'Avenir* » et 4 000 de « *L'Effort* » furent distribués dans l'usine par les différents agents O.C.M. Ces journaux étaient livrés au domicile de Bozzalla et rentraient à l'usine par mesdames Morel Hélène et Touche Marguerite.

En 1944, Bozzalla entra en rapport avec Claude Desjardins pour collaborer à la rédaction de « *L'Avenir* » et de « *L'Effort* ».

## Répression

Au cours de ces 4 années de lutte, nous eûmes constamment à nous garder contre l'action des 300 agents de la gestapo disséminés parmi le personnel de l'usine. La souplesse de notre organisation permit d'effectuer notre tâche avec le minimum de dommages.

En 1942, Delettre fut arrêté par la police judiciaire et transféré à la gestapo qui le remit en liberté après deux jours de cellule et une sévère correction.

En septembre de la même année, la gestapo perquisitionna chez Hyacinthe. A l'issue de cette opération, il fut emmené à la Kommandantur de la mairie de Montrouge et sauvagement frappé au visage. Il fut libéré sur l'intervention personnelle du colonel Heurtaux.

Le 19 mai 1943, Riolfo et Courtes furent arrêtés par la gestapo, incarcérés à la prison militaire du Cherche-Midi et inculpés de « *reproduction et diffusion de tracts gaullistes* ». Malgré les perquisitions faites à domicile et l'interrogatoire de la dactylo qui avait reproduit les tracts, la gestapo ne put faire la preuve de l'accusation. La machine à écrire qui avait servi à cette opération avait été changée en temps voulu par les soins d'Astolfi. Riolfo et Courtes furent relâchés le 3 juillet 1943.

En septembre 1943, la gestapo perquisitionna sans résultat au domicile de Leroux. Dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2<sup>e</sup> avril 1944, Bozzalla, Duchez, Maresquet, Delettre, Sançon et Mme Morel, furent arrêtés pour infraction aux lois des 27 octobre 1940 et 25 octobre 1941.

Notre service de sécurité ayant normalement joué, les preuves furent détruites avant les perquisitions. Tous les inculpés furent mis en liberté surveillée après une détention à la Santé variant de 4 jours à 2 mois et demi.

A aucun moment cette action répressive ne ralentit l'activité des agents de l'O.C.M. On peut estimer qu'étant donné le travail effectué, nos difficultés avec la gestapo et la police de Vichy furent réduites au minimum. Ce résultat remarquable fut obtenu grâce au cloisonnement de nos différents éléments à l'intérieur des usines. De nombreux agents travaillèrent côte à côte sans soupçonner, à aucun moment, quelle était leur action réciproque et qu'ils agissaient pour une organisation commune. Les réunions indispensables entre les membres de l'état-major se faisaient dans le cadre de l'activité professionnelle, afin d'éviter tout soupçon de la part des agents de l'ennemi.

## Période d'insurrection

Après le débarquement, l'O.C.M. étendit son réseau. Bozzalla avait donné pour mission à chaque chef de secteur de former 10 hommes, chacun de ceux-ci devant, à son tour, en recruter 10 autres.

Le déclenchement de l'insurrection, en pleine période de désorganisation de l'usine par suite de l'ouverture de chantiers extérieurs, mise en congé du personnel au mois, difficultés de transport, et le manque d'armement ne permirent pas d'entreprendre à l'intérieur des usines l'action qu'on aurait pu espérer.

Cependant, le 21 août au matin, sur l'initiative d'Astolfi et sous le commandement du lieutenant Motte, les portes de l'usine furent occupées par le corps-franc F.F.I. de l'O.C.M. de Boulogne-Billancourt.

Au cours de cette période se distinguèrent particulièrement : le sergent-chef Félix, le sergent Gros, le caporal-chef Gougne.

# AVENIR

Quand une Nation  
s'appelle la FRANCE,  
elle ne capitule pas  
pour trois batailles  
perdues.

N° 1 - 20 Août 1943

CLEMENCEAU

Journal provisoirement clandestin destiné aux Jeunes de France

## LE SENS DE LA RESISTANCE

Résister c'est d'abord refuser ne pas admettre, savoir dire non.

Non à la défection à la lacheté, au déshonneur.

Non à la soumission : On peut subir le mal, on ne doit jamais l'accepter. Une erreur si elle réussit ne devient pas vérité et la victoire de l'Allemagne n'a pas rendu juste sa cause. Collaborer c'est se souiller car on ne pactise pas avec un fléau, on le détruit.

Résister c'est ne pas s'avouer vaincu, ne pas abandonner.

C'est « tenir le coup », farouchement férocement. C'est continuer la lutte même si elle paraît inutile : « Plutôt périr que faillir »... C'est aimer son pays jusqu'à donner sa vie pour lui... et le prouver.

Résister c'est continuer la France d'hier et permettre celle de demain. Nous ne voulons pas faire œuvre purement destructive : Par delà la défaite de l'Allemagne c'est le salut de la France que nous poursuivons. C'est pour elle que nous nous battons, pour la rendre plus forte et plus belle, libre et respectée, égale en dignité à toutes les autres nations. Nous aussi, nous voulons établir un régime nouveau, mais un régime qui permettra le libre épanouissement de l'homme et le respect de sa dignité dans la nation organisée.

La Résistance porte en elle l'avenir du pays. Unissant dans la même lutte tous les patriotes, ceux de France et d'Afrique, ceux de tous les partis et de toutes les conditions, elle rend possible l'union de tous plus tard. Grâce à elle nous ne désespérons pas. Mais pour que demain la France compte parmi les grandes puis-

(Suite page 4)

## MESSAGE DE FIDÉLITÉ

" AVENIR " : assure le Comité Français de Libération Nationale de son indéfectible attachement et de sa foi inébranlable dans la délivrance du pays et sa reconstruction.

Salut en la personne du Général de Gaulle, l'Organisateur de la Résistance et le promoteur d'une France libre de toute entrave.

Voit dans le Général Giraud l'héritier de toutes les traditions militaires françaises.

Souhaite que les Gouvernements, et Peuples alliés reconnaissent le Comité d'Alger comme une autorité pouvant traiter avec eux sur le pied de parfaite égalité qui seul convient entre nations libres et unies.

## AVENIR ...

Après de nombreux autres clandestins. Après Francs-Tireurs, Libération, Résistance, Défense de la France, F. U. I. Combat, La Voix du Nord, Bir-Hachim, France. Et de nombreux autres.

Voici un nouveau journal secret.

Dont nous voudrions vous dire.

Ce qu'il représentent ou plutôt ceux qu'il représente.

Pourquoi il a été créé.

Destiné à tous les Jeunes, AVENIR représente les jeunes qui depuis longtemps déjà militent dans les groupements de résistance et assurent souvent des besognes adaptées à leur âge où aussi parfois, ils prennent des responsabilités et des risques qui semblent à d'aucuns disproportionnés avec leur jeunesse.

(Suite page 3)

Le détachement F.F.I. assura la police et la garde des usines pendant toute l'insurrection, en liaison et sous le contrôle des formations F.F.I. de Boulogne-Billancourt.

Dans la nuit du 24 au 25 août 1944, des Allemands en retraite s'étant infiltrés dans l'usine, un groupe composé de : sergent-chef Félix, sergent Durin, caporal-chef Gougne, quartier-maître Carpentier, 2<sup>e</sup> classe Minne, 2<sup>e</sup> classe Auger, 2<sup>e</sup> classe Albert, 2<sup>e</sup> classe Lhuillier partit à leur recherche et parvint à les désarmer. 12 prisonniers furent faits dont un capitaine.

Neuf Allemands qui s'infiltrèrent par la suite furent à leur tour désarmés après échange de quelques coups de feu.

Les membres de notre organisation qui étaient éloignés des usines par suite des circonstances, se mirent à la disposition des unités F.F.I. de la région où ils se trouvaient.

De Longcamp, chargé par Dominique Tinchebray d'organiser les F.F.I. dans la région de Longny (Orne) se consacra, à partir de la fin juin, à cette tâche. Il organisa la réception des armes parachutées, les dissimula dans sa propriété et commanda l'insurrection de cette région au moment du soulèvement d'août.

Cassagnes fut affecté par le capitaine Jacquinot du sous-secteur n° 8 de Rosay-en-Brie, au groupe Goussard de Lumigny où il participa avec l'armée américaine aux opérations du 27 au 30 août (citation).

Bozzalla, qui après sa libération de la Santé avait rejoint le maquis d'Auvergne (section Thiers), agit dans cette région où il fut nommé sous-lieutenant à la milice patriotique. Delettre collabora avec les premiers chars alliés à l'action contre les centres de résistance de la Tour Maubourg et de l'École militaire.

Leroux servit en qualité de franc-tireur dans un groupe franc en liaison avec les F.F.I. de la région de Saumur, du 15 août au 2 septembre, et participa au nettoyage de groupes isolés dans les villages de Gennes, Milly, Louerre, Sarrau.

Le capitaine Bonhomme, Monard, Cardinal, Duchez, Gros intervinrent activement sous les ordres du commandant Duval et du lieutenant Motte, dans les combats des barricades dressées dans les rues de Boulogne-Billancourt les 24 et 25 août, et particulièrement à l'action du pont de Saint-Cloud.

Le capitaine Bonhomme et Hanauer ont contracté un engagement dans la division Leclerc et sont actuellement engagés sur le front des Vosges.

Le 15 novembre 1944

Dans notre prochain numéro nous publierons les différentes annexes jointes à ce rapport sur l'action de l'O.C.M. pendant les années d'occupation.



TABLES  
DU TOME III

# Table par auteurs

---

	Pages
<b>A</b> <b>ALEXANDRE (Carmen)</b> A la recherche de Jeanne Pallier	272
<hr/>	
<b>B</b> <b>BLAISE (Joëlle)</b> Hommage à François Szisz	175
Randonnée en Val de Loire	111
<b>BRIERE (Jean)</b> Une histoire de N.N.	226
<hr/>	
<b>C</b> <b>CADILHAC (André)</b> Le Laboratoire central	11 et 79
<b>DE CASTELET (Gaëtan)</b> A l'assaut des records du monde	1
<b>CHANLON (Jean)</b> Confidences	340
<hr/>	
<b>D</b> <b>DAIN (François)</b> Le concours international de l'U.R.S.S. en 1934	148
<b>DÉCLAS (Gérard)</b> Les usines Berliet	264 et 326
<b>DELINGETTE (Capitaine)</b> D'Oran au Cap en six roues	75
<b>DOLET (Gérard)</b> Les Gordinistes	182
<hr/>	
<b>F</b> <b>FEILLARD (Béatrix)</b> La belle N.N.	180
<b>FLORIS (Georges)</b> Maurice Marelle, ouvrier militaire	218
<b>FRIDENSON (Patrick)</b> La bataille de la 4 CV	257
La liberté de réussir	186
<hr/>	
<b>G</b> <b>GILOT (Anne-Marie)</b> Monsieur Serre, mon père	204
<b>GRÉMONT (Paul)</b> A bâtons rompus	285 et 342
<b>GUITTARD (Jean)</b> A propos des records du monde des 40 CV	96

---

<hr/>		
<b>H</b>	<b>HATRY (Gilbert)</b>	
	A l'assaut des records du monde	1
	La conquête du Hameau fleuri	61
	La défaite de Dieppe	125
	Renault et l'aviation (1907-1914)	189
	Victoire de la surpuissance et de l'aérodynamisme	249
	Visite aux U.S.A.	313
	<b>HENNEBICQUE (Alain)</b>	
	Renault usine de guerre (1914-1918)	291
<hr/>		
<b>L</b>	<b>LAROUSSINIE (Roger-Pierre)</b>	
	Corre : un cas pour Renault	19
	<b>LAUX (James M.)</b>	
	Les premiers constructeurs	8
	<b>LEFAUCHEUX (Marie-Hélène)</b>	
	La libération du commandant Gildas	50
	<b>LEFAUCHEUX (Pierre)</b>	
	Discours du 10 novembre 1944	118
	<b>LE MAITRE (Claude)</b>	
	Histoire de la renaissance d'une 4 CV	116
	Petite histoire du C.A.A.R.	46
	Le siège de Billancourt	222
	<b>LEMASSON (Henri)</b>	
	Au service de la publicité Renault (1928-1934)	89
	<b>LUKES (Harry O.)</b>	
	Renault au Royaume-Uni	141, 210, 281
<hr/>		
<b>M</b>	<b>MERCIER (Pierre)</b>	
	L'aventure de l'île Seguin	334
	<b>MOULINIER (Marcel)</b>	
	Une anecdote	87
<hr/>		
<b>P</b>	<b>PICARD (Fernand)</b>	
	Journal clandestin	30, 99, 161, 227, 293
<hr/>		
<b>S</b>	<b>SCHWEITZER (Sylvie)</b>	
	Les ouvriers de Renault et la guerre civile espagnole	134
<hr/>		
<b>T</b>	<b>TAUVERON (Marcel)</b>	
	La 4 CV dans les départements de carrosserie et montage	183
	<b>TOUBLAN (Georges)</b>	
	Étude du marché de la 4 CV	238
<hr/>		

---

<b>T</b>	<b>TRIBOT-LASPIERE (Jack)</b>	
	Renault et la pénétration africaine (1924-1925)	69
<hr/>		
<b>V</b>	<b>VOGEL (Martin Alois)</b>	
	Renault et la philatélie	21, 208
<hr/>		
<b>W</b>	<b>WINTENBERGER (Robert)</b>	
	ADH tous chemins	221
	Action de résistance du groupe O.C.M. des usines Renault au cours de l'occupation, présentation par Fernand Picard	348
	Les usines Renault en 1918, notes de Patrick Fridenson	304

---

# Table alphabétique

---

	Pages
<b>A</b>	
Action de résistance du groupe O.C.M. des usines Renault au cours de l'occupation	348
ADH tous chemins	221
Anecdote (une)	87
Assaut des records du monde (A l')	1
Aventure de l'île Seguin (L')	334
<hr/>	
<b>B</b>	
Bataille de la 4 CV (La)	257
Bâtons rompus (A)	285
Belle N.N. (La)	180
<hr/>	
<b>C</b>	
Concours international de l'U.R.S.S. en 1934 (Le)	148
Confidences	340
Conquête du Hameau fleuri (La)	61
Corre : un cas pour Renault	19
<hr/>	
<b>D</b>	
Défaite de Dieppe (La)	125
Discours du 10 novembre 1944	118
<hr/>	
<b>E</b>	
Étude du marché de la 4 CV	238
<hr/>	
<b>G</b>	
Gordinistes (Les)	182
<hr/>	
<b>H</b>	
Histoire de la renaissance d'une 4 CV	116
Histoire de N.N.	226
Hommage à François Szisz	175
<hr/>	
<b>J</b>	
Journal clandestin	30, 99, 161, 227, 293
<hr/>	
<b>L</b>	
Laboratoire central (Le)	11, 79
Libération du commandant Gildas (La)	50
Liberté de réussir (La)	186
<hr/>	
<b>M</b>	
Maurice Marelle, ouvrier militaire	218
Monsieur Serre, mon père	204

---

<b>O</b>	Oran au Cap en six roues (D')	75
	Ouvriers de Renault et la guerre civile espagnole (Les)	134
<b>P</b>	Petite histoire du C.A.A.R.	46
	Premiers constructeurs (Les)	8
	Propos des records du monde des 40 CV (A)	96
<b>Q</b>	4 CV dans les départements de carrosserie et montage (La)	183
<b>R</b>	Randonnée en Val de Loire	111
	Recherche de Jeanne Pallier (A la)	272
	Renault au Royaume-Uni	141, 210, 281
	Renault et la pénétration africaine	69
	Renault et la philatélie	21, 208
	Renault et l'aviation (1907-1914)	189
	Renault usine de guerre	291
<b>S</b>	Service de la publicité Renault (1928-1932) (Au)	89
	Siège de Billancourt (Le)	222
<b>U</b>	Usines Berliet (Les)	264, 326
	Usines Renault en 1918 (Les)	304
<b>V</b>	Victoire de la surpuissance et de l'aérodynamisme	249
	Visite aux U.S.A.	313



---

**SUPPLÉMENT AU COURRIER DE L'A.G.R.**

N° 69 — Décembre 1979

**PRIX** (pour les membres de l'A.G.R. et leurs amis) 15 francs

Le Gérant : M. SINET

---