

II/ La défaite et réorganisation des usines : la remise en place d'une industrie aéronautique

A/ L'industrie aéronautique : une prise de guerre pour l'Allemagne

Les ouvriers sont sommés de revenir à Paris dès le début de juillet. L'intention de la direction était de laisser en sommeil la fabrication des avions⁶⁵. Le Ministère de l'Air fait savoir à M. Verdier que les usines sont réquisitionnées et déménagées par les Allemands qui prennent pour prise de guerre ce qui s'y trouve⁶⁶. D'ailleurs les Allemands dressent des cartes pour mieux comprendre et situer le potentiel industriel français⁶⁷. M. Verdier doit aviser sur place la reprise de possession des usines. Il n'est pas encore question de reprendre le travail. Les usines sont toutes contrôlées par les Allemands.

Le 13 juillet 1940, une rencontre au Service du ministère de l'Air allemand se déroule⁶⁸. Elle doit statuer « [la reprise éventuelle du travail dans les usines de Gnome et Rhône](#) ». On y explique que les ordres de Goering sont qu'« [aucune entreprise en France, ayant travaillé pour l'aviation, n'est autorisée à reprendre son activité. La reprise du travail dépend uniquement du résultat des délibérations et clauses fixées par les délégations allemandes et françaises à Wiesbaden](#) ». Les réquisitions de machines se poursuivront encore pendant quelques jours selon le rapport (elles ne s'arrêtent que le 29 septembre 1940) « [mais ne sera nullement poussée au point de démunir entièrement les industriels](#) ». Selon un ingénieur allemand, ces machines prises doivent fournir à l'équipement de nouvelles bases d'aviation qui se trouvent plus proches des centres français que des usines allemandes. Au cours de l'entrevue citée plus

⁶⁵ Procès-Verbal des dépositions de M. Germinet, 2 mars et 11 avril 1945, Archives Nationale, Boite Z/6NL/654 : dossier 15832, doc 15.

⁶⁶ Rapport d'un avocat sur les témoignages de M. Verdier, 9 décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 39.

⁶⁷ Plan de la France et plan de la région parisienne (voir page 41).

⁶⁸ Rapport d'entrevue aux Services du ministère de l'Air allemand, 13 juillet 1940, Archives de Villaroche, Boite 424 AH4, doc 83.

haut, la permission est donnée de réembaucher des ouvriers pour la remise en état du matériel (200 hommes pour Kellermann, 100 hommes pour Gennevilliers et 100 hommes pour Arnage). Cependant ces travaux ne doivent pas causer de « frictions ou des incidents entre nos équipes et celles occupées au démontage et emballage des machines récupérées ou le personnel non encore engagé »⁶⁹.

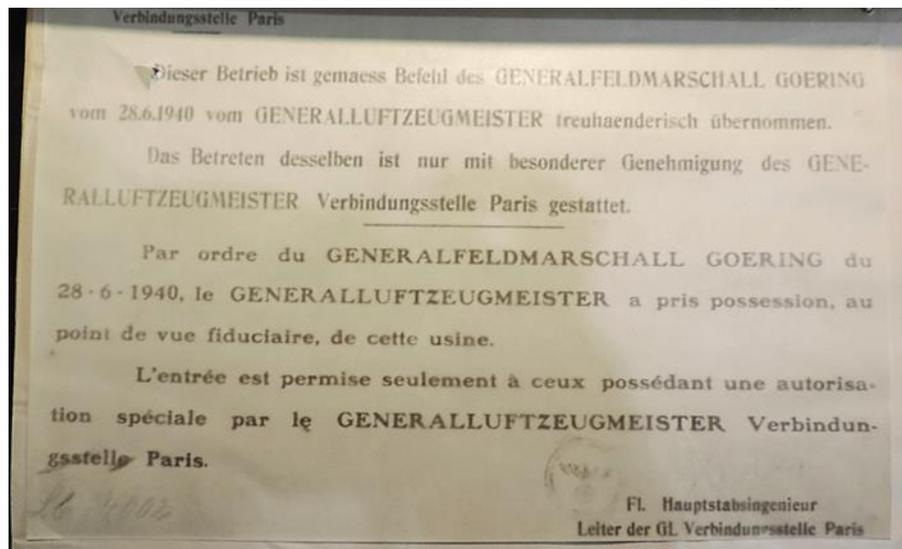


Figure 15- Panneau à l'entrée des usines⁷⁰

Le 5 août 1940, M. Verdier se rend à Kellermann. Personne ne peut y pénétrer. L'usine de Kellermann est interdite aux dirigeants de Gnome et Rhône. Il faut une autorisation spéciale. Un ingénieur allemand dirige le déménagement des machines-outils et de l'outillage et tout part en direction de l'Allemagne. La réquisition est d'environ 1 200 machines-outils⁷¹. Les chiffres sont difficilement accessibles. La proportion est d'environ 10 % de l'ensemble des machines-outils. Les machines sont descellées et en voie d'enlèvement⁷². Un rapport du Préfet de la Seine aux ministres de l'Intérieur, des Finances et de la Guerre écrit que

⁶⁹ Rapport d'entrevue aux Services du ministère de l'Air allemand, 13 juillet 1940, Archives de Villaroche, Boite 424 AH4, doc 83.

⁷⁰ Panneau d'interdiction d'entrée, rapport du 12 novembre 1946, Archives Nationales, Boite Z/789/5615 : liasse 6, doc 149.

⁷¹ Témoignage d'un ingénieur, 18 novembre 1945, Archives Nationales, Boites AN Z/789/5616 : liasse 7, doc 157.

⁷² Procès-verbal d'interrogatoire de M. Verdier, 14 octobre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 82.

pour les usines l'enlèvement de plus de la moitié du matériel s'élève à une facture entre 100 millions de francs⁷³ et 400 millions de francs⁷⁴. Quand M. Verdier s'y présente, il est reçu dans la loge du concierge et éconduit. On lui dit : « Vous n'avez plus rien à faire ici, Gnome et Rhône ne fera plus d'aviation ». M. Verdier se rend à la préfecture de la Seine, on s'occupe de la levée des scellés, mais l'entrée lui est encore interdite⁷⁵.

Lors de la conférence avec les Autorités allemandes et le Préfet, il est convenu que chaque usine doit être examinée en particulier⁷⁶. Comme il est écrit dans le document : « Il n'était pas question de fabrications de guerre pour le compte des Allemands. Les arguments invoqués par nous se rapportaient à la nécessité de donner du travail aux ouvriers et de satisfaire aux besoins de la population civile ».

⁷³ Gérome, *De Gnome et Rhône à la SNECMA, la traversée de la guerre*, le temps des Cerises, 140 pages.

⁷⁴ Audition d'un ingénieur du ministère de l'Air, 12 janvier 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 76.

⁷⁵ Lettre de M. Verdier au préfet de la Seine, 19 août 1940, Archives Nationales, Boite Z/788/5615 : liasse 5 : doc 140.

⁷⁶ Déposition du sous-directeur du Cabinet du Préfet de la Seine, 4 novembre 1946, Archives Nationales, Boite Z/788/5615 : liasse 5 : doc 139.

Destins ouvriers dans une industrie en guerre : le cas de Gnome et Rhône

Plan de la France et plan de la région parisienne (fait, mais à rajouter)

Les usines de Gennevilliers sont également inaccessibles. Elles sont placées sous une garde allemande. Les ateliers ont été pillés d'abord par les troupes françaises de passage et les civils pendant l'exode puis par les Allemands. Un ingénieur allemand donne l'ordre de continuer la fabrication des motos 800 cm³. La forge et la fonderie sont arrêtées. Pour éviter aux ouvriers le chômage, M. Germinet cherche des commandes civiles comme des poêles, des essieux de camions... Il demande aux Allemands et obtient l'autorisation de reprendre le travail : « [Ils ont fait quelques difficultés puis inquiets eux aussi du retour des ouvriers ils nous ont autorisés. À ce moment-là, je crois, ils n'ont pas posé tout de suite la condition de travailler pour eux](#) » écrit, M. Germinet⁷⁷. L'usine du Mans est aux mains d'un ingénieur de la firme B.M.W.⁷⁸ qui déménage tout.

Pour Gnome et Rhône, il y a deux solutions : la première est de demeurer inerte devant les Allemands, de laisser partir les machines et laisser les ouvriers subir le chômage puis la déportation et de laisser détruire l'industrie française conformément au plan allemand. La seconde solution est de s'efforcer d'arrêter le départ du matériel et des stocks, de maintenir les ouvriers et les cadres en France et de conserver l'outil industriel. Il faut obtenir la levée des réquisitions, l'arrêt du pillage et fournir du travail aux ouvriers. Pour obtenir la libération des usines par les Allemands, M. Verdier accepte de travailler pour l'Allemagne et donc de réaliser les commandes allemandes. Le 15 août 1940, le ministère de l'Air demande aux industriels de ne pas traiter directement avec les Allemands. Le 16 août 1940, M. Verdier devient directeur général adjoint puis le 1^{er} janvier 1941 il est nommé administrateur provisoire de la Société Gnome et Rhône.

Une circulaire du Préfet de la Seine du 29 juillet 1940⁷⁹ relative à la réouverture des usines demande à tous les établissements commerciaux ou industriels de rouvrir dès qu'ils ont la possibilité matérielle de reprendre leur activité. Il est demandé de sauvegarder le « [bien général](#) ». Les dirigeants d'entreprise doivent reprendre leur place : « [le retour dans la zone occupée et la remise en route des](#)

⁷⁷ Déposition de M. Germinet, 1^{er} décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 41.

⁷⁸ *Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft* (BMW AG): Manufacture bavaroise de moteurs.

⁷⁹ Circulaire de réouverture des établissements de Gnome et Rhône, 26 juillet 1940, Archives Nationales, Boite Z/789/5615 : liasse 6 : doc 150.

[usines fermées est un devoir impérieux](#) ». M. Verdier va faire des démarches auprès des autorités d'occupation pour faire changer la situation. M. Verdier et M. Hamp se rendent au Service du Ministère de l'Air allemand. Ces démarches illustrent ce qu'est en 1940 la politique de Vichy qui développera pendant l'Occupation l'idée de sauvegarder l'indépendance nationale alors qu'ils vont entrer dans la collaboration comme le démontre le nombre de moteurs d'avions militaires livrés entre 1941-1944. Les Allemands demandent un programme d'accord de fabrication le 19 septembre 1940. Ce programme contient la fabrication de bicyclettes, de vélomoteurs, de gazogènes...

Les Allemands proposent une commande de moteurs comme condition de la levée des réquisitions⁸⁰. Après acceptation de ce contrat, il y a une levée des scellés le 24 septembre 1940. De plus, des colonnes allemandes sont organisées pour récupérer les convois d'évacuations s'ils s'y trouvent des machines pouvant intéresser les directeurs d'usine. Le préfet de la Seine, prenant en compte le fait que l'usine de Kellermann a retrouvé du personnel et le matériel nécessaire, confirme l'arrêt de la mesure de réquisition et autorise la réouverture des usines⁸¹.

Les Allemands demandent l'exécution du premier moteur commandé : le moteur B.M.W. 800⁸² (moteur de 1 000 chevaux). L'engagement doit être réalisé sinon « [tous les moyens de coercition seront employés](#) ». Cela étant, la mise en route est lente et cette commande n'est pas exécutée (la fabrication est défectueuse). Cette commande est remplacée par une commande de pièces de moteurs B.M.W. 801 (moteurs de 2 000 chevaux qui équipent les chasseurs *Focke Wulf 190*) et de moteurs B.M.W. 132. Cette commande de B.M.W. 132 fait l'objet de retards et de malfaçons très importants⁸³. M. Verdier déclare à propos du B.M.W. 132 « [C'était du matériel de guerre et tous mes efforts ont rendu à](#)

⁸⁰ Déposition de M. Verdier, 23 juillet 1946, Archives Nationales, Boite Z/788/5615, liasse 5, doc 142.

⁸¹ Lettre du Préfet de la Seine au directeur de Kellermann, 3 septembre 1940, Archives Nationales, Boite Z/789/5615 : liasse 6 : doc 151.

⁸² Rapport d'un avocat sur les témoignages de M. Verdier, 9 décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 39.

⁸³ Procès-verbal d'interrogation de M. Verdier, 6 avril 1946, Archives Nationales, Boites Z/788/5615, liasse 5, doc 146.

empêcher cette fabrication. Cela a été toute mon action jusqu'à la mi-1942, époque à laquelle les Allemands ont fini par abandonner leur projet »⁸⁴. Ce moteur devait d'abord être fabriqué par les usines Voisin dont Gnome et Rhône avait le contrôle technique, mais cela laissait libres les usines Kellermann où pouvait être entrepris l'outillage et la fabrication du B.M.W. 801 et donc M. Verdier soutient que Voisin n'était pas outillé pour cette production et obtient cette fabrication.

L'enlèvement des machines ne s'arrête que le 29 septembre 1940. C'est aussi cet enlèvement des machines qui fait que les retards sont réels. Le potentiel des usines en est réduit. Selon les Allemands, l'enlèvement des machines ne peut nuire, car à ce moment il n'y a ni charbon ni électricité⁸⁵. M. Verdier a selon des témoignages tout fait pour empêcher la fabrication dans les usines⁸⁶. En effet, le moteur B.M.W. 801 présente comme caractéristique le pilotage automatique et cela donne une grande supériorité au pilote. M. Verdier donne toutes les raisons pour ne pas construire ce moteur : pas de fonderie de magnésium, pas d'approvisionnement en France, difficulté de la construction, charge des machines suffisante avec le programme⁸⁷... En 1941, les ingénieurs de B.M.W. tentent d'installer à Argenteuil 15 bancs d'essai pour arriver à une production de 400 à 500 moteurs par mois dans cette usine. M. Verdier demande pour cela une modification des installations qui demande une quantité telle de matériaux que les Allemands abandonnent la production du moteur B.M.W. 801 au début de l'année 1942.

Pour reprendre la production, M. Verdier doit accepter les conditions des Allemands : cela peut permettre la sauvegarde des usines françaises.

⁸⁴ Procès-verbal d'interrogation de M. Verdier, 19 octobre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1, doc 80.

⁸⁵ Rapport sur la société de Gnome et Rhône, 1945, Archives Nationales, Boite Z/789/5615 : liasse 6, doc 148.

⁸⁶ Déposition d'un chef d'atelier, 24 juillet 1945, Archives Nationales, Boites Z/787/5615, liasse 2, doc 95.

⁸⁷ Procès-verbal de M. Verdier, 27 janvier 1945, Archives Nationales, Boites Z/787/5615, liasse 2, doc 112.

B/ La sauvegarde des usines françaises

Ce qui apparait dans les archives est le fait que le gouvernement et les directeurs d'usines l'ont fait « à regret », qu'ils ont dû « s'y résigner » pour se justifier. Il fallait surtout « arracher aux mains des Allemands les usines qu'ils occupaient pour éviter qu'ils ne se servent eux-mêmes ou qu'ils les pillent [...] il ne me semblait pas douteux que la reprise du travail sous la direction française, était de nature à donner des résultats qui ne fourniraient pas aux Allemands le rendement qu'ils auraient pu obtenir par une exploitation sous leur direction, car je suis persuadé que les Allemands auraient pu fort bien organiser eux-mêmes le travail et la production dans nos usines »⁸⁸ comme l'explique un administrateur de Gnome et Rhône.

De plus, 14 000 ouvriers travaillent dans ces usines. Avec leur famille cela fait 30 000 personnes qui survivent grâce au travail fourni par les usines de Gnome et Rhône. Les directeurs d'usines ne peuvent pas les « abandonner »⁸⁹. En effet, les ouvriers sans travail risquaient d'être déportés en Allemagne ou soumis à un travail intensif en France par les Allemands⁹⁰. Dans un rapport, on explique que « le premier souci de ceux de vos administrateurs et Directeurs demeurés et revenus à Paris a été de préparer et de hâter la reprise du travail et de rendre leur emploi dans la plus large mesure, à ceux, ouvriers, employés, ingénieurs qui étaient les collaborateurs de votre Société et faisaient partie de notre grande famille de Gnome et Rhône »⁹¹.

⁸⁸ Déposition d'un administrateur de Gnome et Rhône, 23 décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 37.

⁸⁹ Déposition d'un administrateur de Gnome et Rhône, 15 décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 38.

⁹⁰ Déposition d'un administrateur de Gnome et Rhône, 28 novembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 42.

⁹¹ Procès-Verbal des dépositions de M. Germinet, 2 mars et 11 avril 1945, Archives Nationales, Boite Z/6NL/654, dossier 15832 : doc 15.

Dans un rapport⁹², il est écrit « Nous avons pensé que la meilleure façon de servir notre pays en même temps que vos intérêts était de mettre toute notre énergie à sauvegarder et à remettre en valeur nos industries qui font partie intégrante du patrimoine national ». Dans un autre document, il est précisé : « Notre intention était alors d'utiliser ces ouvriers (14 000 personnes) à des fabrications autres que des armes de guerre »⁹³. Les problèmes sont avant tout moraux pour cette remise en marche de l'industrie aéronautique.

Dans un premier temps, il faut remettre en ordre les usines. En effet, toutes les machines modernes sont prises par les Allemands⁹⁴. Des travaux de nettoyage et de remise en ordre sont faits. De plus, M. Verdier et M. Hamp font l'inventaire des machines restantes et du matériel présent⁹⁵. Il faut reconstituer la capacité de production de Gnome et Rhône. Gnome et Rhône absorbe la S.N.C.M.⁹⁶ d'Argenteuil en 1941⁹⁷, contrôle la S.G.M.A.⁹⁸, Peugeot et absorbe l'A.I.A.⁹⁹ de Limoges¹⁰⁰. Gnome et Rhône prend les machines d'Hispano-Suiza et fait travailler plus de quinze sous-traitants pour elle pendant l'Occupation. Gnome et Rhône devient l'entreprise qui contrôle l'industrie de construction de moteurs d'avions. Cela se transforme en trust de fabrication des moteurs d'aviation¹⁰¹.

⁹² Rapport du Conseil d'Administration, 5 janvier 1942, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1, doc 31.

⁹³ Procès-verbal d'un administrateur de Gnome et Rhône, 28 juin 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2 : doc 99.

⁹⁴ Déposition d'un chef d'atelier, 24 juillet 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 2, doc 94.

⁹⁵ Déposition de M. Hamp, 8 février 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2, doc 108.

⁹⁶ S.N.C.M. : Société National de Construction de Moteurs. Déposition d'un ingénieur de la S.N.C.M., 22 octobre 1945, Archives Nationales, Z/787/5615, liasse 2 : doc 87.

⁹⁷ Audition d'un ingénieur au Ministère de l'Air, 12 janvier 1945, Archives Nationales, Z/787/5615, liasse 1 : doc 76.

⁹⁸ S.G.M.A. : Société Générale de Mécanique et d'Aviation.

⁹⁹ A.I.A. : Atelier Industriel de l'Air

¹⁰⁰ Extrait du registre de la Commission Nationale d'Epuration, 26 octobre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1, doc 29.

¹⁰¹ Déposition d'un dessinateur, 21 juillet 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2, doc 96.

Les Allemands donnent l'ordre de reprendre les fabrications et exercent une étroite surveillance sur l'usine.

Cette sauvegarde des usines, des hommes et du matériel doit s'organiser par des accords franco-allemands pour une production prévue.

C/ Les accords franco-allemands pour la production

Le 15 octobre 1940, les trois usines : Kellermann, Gennevilliers et Arnage sont « libres ». Le principal actionnaire des usines reste l'État français. La S.M.G.R reste privée. Les actionnaires recevront leurs dividendes. Malgré cela, les Allemands considèrent les usines de Gnome et Rhône comme une filiale de la firme allemande B.M.W.¹⁰². Le même jour, Vichy promulgue une loi ordonnant aux industriels français de demander les licences pour la fabrication et le transport du matériel de guerre¹⁰³. Les licences doivent être signées par les ministres intéressés d'une part et d'autre part visées par la commission allemande d'armistice de Wiesbaden. Ces licences permettent d'éviter que les enquêteurs allemands ne considèrent les fabrications comme clandestines, ce qui aurait entraîné la réquisition, l'enlèvement des machines en Allemagne et la déportation des ouvriers en Allemagne.

Le 16 octobre 1940, la loi interdit la fabrication de matériel de guerre, mais aussi l'importation et l'exportation de matériel de guerre. Les accords Wiesbaden autorisent la reprise des fabrications aéronautiques françaises pour rééquiper l'armée de l'Air de Vichy. Ces accords interdisent au gouvernement français la fabrication de moteurs d'études de petite série. Les commandes allemandes passent par M. Verdier puis par le Service des Commandes puis par le Ministère

¹⁰² Procès-Verbal des dépositions de M. Germinet, 2 mars et 11 avril 1945, Archives Nationales, Boite Z/6NL/654, dossier 15832 : doc 15.

¹⁰³ Procès-verbal du directeur de la Compagnie des Tramways de Marseille, 14 mars 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2, doc 105.

de l'Air puis au Comité d'Organisation de l'Aéronautique qui a été organisé en 1941 par les Allemands qui veulent directement traiter avec les industriels¹⁰⁴.

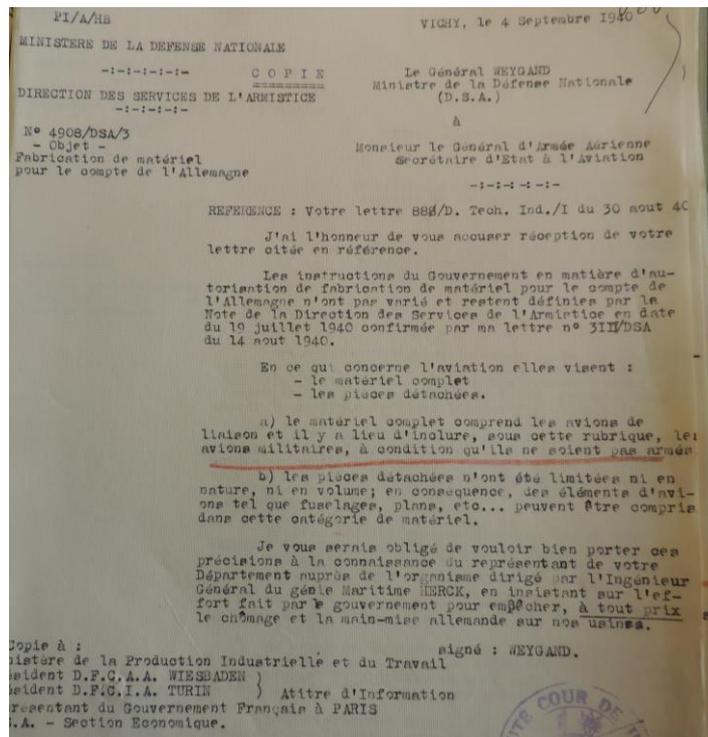


Figure 16- Autorisation de fabrication et de réparation de matériel¹⁰⁵

Les commandes allemandes ne sont exécutées que si elles sont autorisées par le ministre de l'Air et les hauts fonctionnaires. Il va y avoir la création du Service des Commandes allemandes au Ministère de la Production Industrielle¹⁰⁶. De plus, les commandes sont réalisées à une cadence réduite en travaillant au ralenti¹⁰⁷. Le 20 novembre 1940, un procès-verbal du Comité au contact de la Chambre Syndicale des Constructeurs de moteurs d'avions précise : « M. Verdier rapporte de Vichy les indications suivantes : le Ministère de l'Air estime que les usines situées en zone libre ne doivent pas accepter de commandes allemandes

¹⁰⁴ Commission rogatoire d'un ingénieur général du ferré maritime, 20 février 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2, doc 106.

¹⁰⁵ Autorisation de fabrication et de réparation de matériel, 4 septembre 1940, Archives Nationales, Boite Z/788/5615, liasse 5 : doc 137.

¹⁰⁶ Commission rogatoire du juge d'instruction, 13 novembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1 : doc 78.

¹⁰⁷ Rapport sur la société Gnome et Rhône pendant l'Occupation, 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 2, doc 114.

et que les usines en zone occupée ne doivent le faire que lorsqu'elles ne peuvent faire autrement »¹⁰⁸.

Les moteurs construits¹⁰⁹ sont :

- le moteur 14 M monté sur des avions bimoteurs de transport *Henschel 129* (avions utilisés en soutien d'infanterie et mis en ligne en Russie) construits à Kellermann. Ce moteur possède 660 chevaux.
- le moteur 14 N monté sur *Messerschmidt 323* (le plus grand avion de transport allemand qui a servi à l'invasion de la Tunisie) construit à Kellermann.
- le moteur B.M.W. 132 monté sur des appareils *Junkers 52* (avions-trimoteurs de transports). Ce moteur possède 420 chevaux. Les pièces détachées sont construites à Voisin. Les moteurs construits à Kellermann.

Ces moteurs sont des commandes allemandes en matériel de type bénin¹¹⁰. Vichy n'autorise que des commandes de matériel de guerre à caractère passif, mais est hostile aux réparations de matériel de guerre ayant un caractère agressif pour les raisons citées plus haut¹¹¹. « [Aucun moteurs d'avion de chasse ou de bombardement n'a été construit par Gnome et Rhône, cependant quelques pièces du B.M.W. 801, avions de chasse, ont été fabriquées dans les ateliers de Gnome et Rhône avant qu'il ne soit fait complètement échec à cette production](#) » précise un document¹¹².

¹⁰⁸ Rapport sur la société de Gnome et Rhône, 1945, Archives Nationales, Boite Z/789/5615 : liasse 6, doc 148.

¹⁰⁹ Extrait du registre de la Commission Nationale d'Épuration, 26 octobre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1, doc 29.

¹¹⁰ Audition d'un ingénieur au Ministère de l'Air, 12 janvier 1946, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1, doc 76.

¹¹¹ Lacroix-Riz, *Industriels et banquiers. La collaboration économique avec le Reich et Vichy*, Paris, Armand Colin, 1999, 661 pages.

¹¹² Procès-verbal de M. Verdier, 27 janvier 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2 : doc 112.

L'ingénieur général Leroux le 7 juillet 1941 en visite dans les usines de Gnome et Rhône explique qu'il « faut faire comprendre à tous qu'en travaillant sur les commandes allemandes, on travaille indirectement pour l'Aviation française et le relèvement du Pays ». M. Verdier ajoute : « au point de vue psychologique, pour tout le personnel, il serait souhaitable que du travail pour l'aviation française soit confié dans une certaine proportion aux usines de la zone occupée. En effet, si la direction et les cadres comprennent le rôle qui leur est dévolu en exécutant les commandes allemandes, il n'en est pas toujours de même pour les ouvriers. Un léger pourcentage de fabrication réservé à l'aviation française aurait sur eux un bienheureux effet ». L'Allemagne contrôle sévèrement les deux zones. Les Allemands se rendent en zone libre en civil¹¹³. Les commandes sont centralisées par le Comité des Industries aéronautiques. Ce n'est qu'en juillet 1941 que les autorisations de commandes et la licence de fabrication sont fournies.

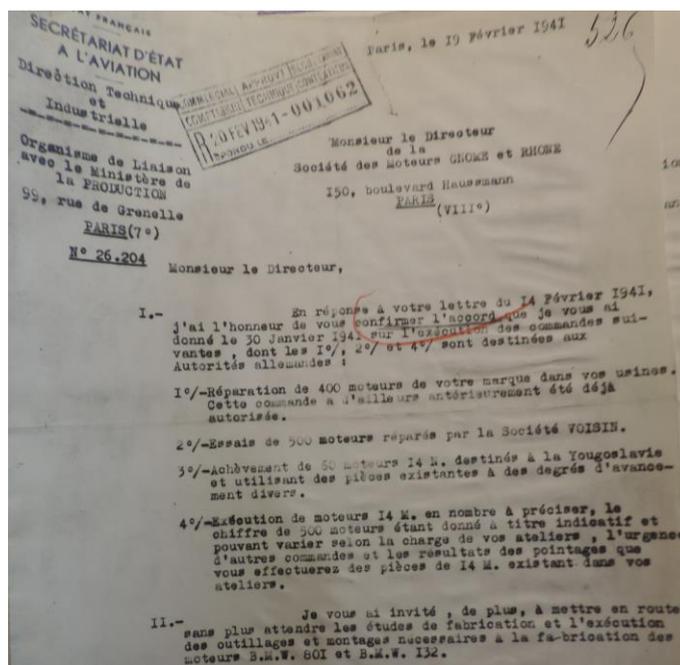


Figure 17- Confirmation d'accord de commandes¹¹⁴

¹¹³ Rapport sur la société de Gnome et Rhône, 1945, Archives Nationales, Boite Z/789/5615 : liasse 6, doc 148.

¹¹⁴ Confirmation d'accord de commandes, 19 février 1941, Archives Nationales, Boite Z/788/5615, liasse 5 : doc 145.

Dans un rapport, il est précisé que ce programme et cette politique sont une « politique de travail, de sacrifices, mais aussi nous le croyons fermement, une politique de vie et d'avenir »¹¹⁵. Dans le domaine des fabrications, par le réaménagement des usines en fin 1940, par les dispositions prises en zone libre, le potentiel de production est diminué, mais intéressant et utilisé en zone libre et occupée pour l'exécution du programme approuvé par le gouvernement français. Les pourparlers commencent le 4 décembre 1940. Ils aboutissent le 27 juillet 1941 à la signature de la convention Bergeret-Udet. Bergeret est le Secrétaire d'État à l'aviation française et Udet est son homologue allemand. À partir de ce moment-là, les fabrications sont imposées aux usines de Gnome et Rhône dans le cadre d'un programme commun franco-allemand imposé à tous les industriels français.

¹¹⁵ Rapport du conseil d'administration, 5 janvier 1942, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1, doc 31.

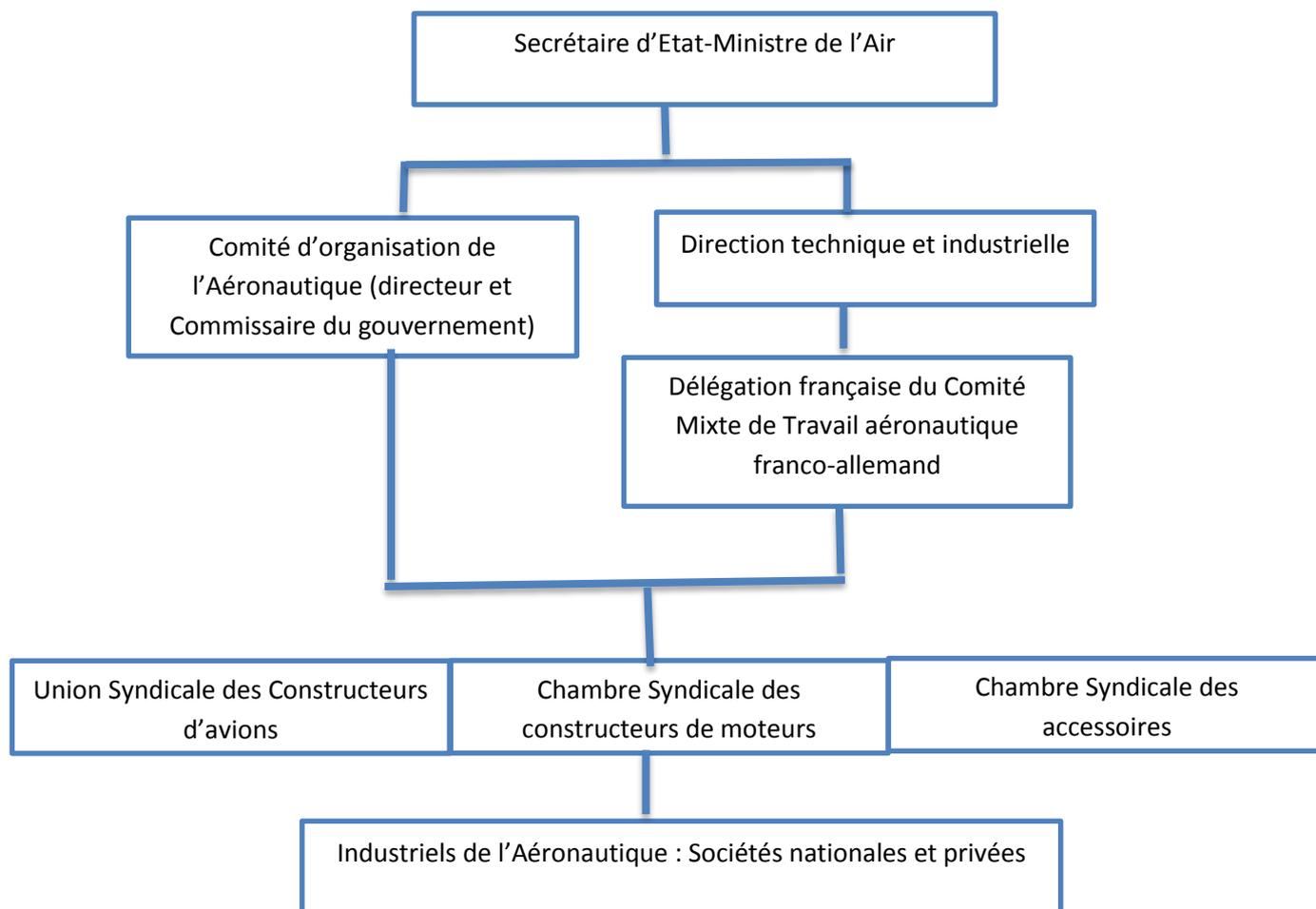


Figure 18- Organigramme de la prise, de la répartition et du contrôle des commandes de l'aéronautique¹¹⁶

Ce programme de coopération interfirmes commence par : « Le gouvernement allemand se propose de passer des commandes à l'industrie aéronautique française pour construction de matériel aérien. Il reconnaît en même temps au Gouvernement français une certaine participation dans ces constructions pour ses buts propres. Le programme de chacune des deux parties intéressées ne peut être réalisé qu'en étroite collaboration »¹¹⁷. Les directives sont nombreuses. Les commandes sont consignées dans un programme. La convention entérine les projets de contrats discutés avant sa conclusion par les industriels et qui n'ont

¹¹⁶ Organigramme de la prise, la répartition et le contrôle des commandes de l'aéronautique, Archives Nationales, Boîte Z/789/5615 : liasse 6, doc 152.

¹¹⁷ Programme franco-allemand de constructions aéronautique, 27 juillet 1941, Archives Nationales, Boîte Z/789/5615 : liasse 6, doc 153.

pas encore été autorisés. Les commandes supplémentaires aux prévisions demandent une autorisation spéciale. Le Gouvernement français fixe le matériel dont il a besoin. Les matières premières (aluminium, alumine, magnésium et bauxite) sont livrées par l'Allemagne. L'exécution de ce programme doit se faire par tous les moyens disponibles aussi bien en zone libre qu'en zone occupée au point de vue matériel, personnel ou financier. La France peut fabriquer des avions à la condition que pour 1 avion français, elle en sorte 5 pour l'Allemagne. Cette proportion fonctionne pour les moteurs, les pièces détachées, les accessoires...

Les retards ou les accélérations de la part allemande du programme commun entraîneront une diminution ou une augmentation proportionnelle de la participation française. Le Gouvernement français est libre de construire les modèles d'avions qui répondent aux besoins réels du ravitaillement. Si le gouvernement français désire faire construire à la place des modèles d'avions français, des modèles allemands, le gouvernement allemand examinera la question. Les remises en état d'avions réalisées dans les usines françaises sont exécutées sous la surveillance des Commissions de Contrôle allemandes ou italiennes. Le contrôle technique des commandes de la part pour l'Allemagne est exercé par la Délégation allemande du Comité du Travail. Le Comité d'Organisation de l'Industrie aéronautique française spécial est conçu comme devant servir d'intermédiaire entre le Comité de Travail et les firmes de l'Industrie aéronautique française. Les propositions et les décisions du Directeur du Comité d'organisation ont force de loi. C'est le gouvernement allemand qui donne son approbation pour la nomination au poste de Directeur du Comité d'Organisation et de chef de la Délégation française auprès du Comité de Travail.

De plus, les firmes allemandes de l'industrie aéronautique peuvent à tout moment négocier directement avec les firmes françaises. Les installations dans les usines d'aviation de la zone libre ne doivent pas être utilisées pour des fins aéronautiques (alors qu'à l'Atelier de Limoges, Gnome et Rhône fait le contraire). Le Gouvernement allemand va examiner dans quelle mesure des machines-outils réquisitionnées, dans les usines aéronautiques de la zone occupée et de la zone libre, ont un besoin urgent et qui ne peuvent être remplacées par des machines-outils françaises, peuvent être restituées.

De même, le Gouvernement français va examiner dans quelle mesure les machines-outils qui ont été envoyées en zone non occupée après le 10 mai 1940, devront être retransférées. Elles ne seront pas réquisitionnées. Le Gouvernement français s'engage à sauvegarder les brevets et marques déposées allemands qui seront utilisés par les maisons françaises pour que ceux-ci ne soient pas lésés. Une demande de brevet doit être faite même pour les inventions. Le Gouvernement allemand a le droit de nommer les Présidents des Conseils d'Administration et les Directeurs généraux. Les entreprises à participation majoritaire de l'État et les Conseils d'Administration doivent avoir leur siège en zone occupée.

Ce programme commun va modifier l'organisation interne des usines de Gnome et Rhône.

D/ Les nouvelles conditions de travail : Charte du travail, corporatisme et intensification de la production

Le travail ne reprend pour la plupart des ouvriers qu'en octobre 1940¹¹⁸. M. Verdier augmente le potentiel de Production sous « l'égide et l'Appel du Maréchal »¹¹⁹. Il écrit : « nous nous sommes efforcés de limiter pour notre Société, élément important de l'économie nationale, les conséquences de la guerre. Le travail acharné de tous nous a permis, au cours de ces derniers mois, de reconstituer dans une mesure appréciable notre capacité de production »¹²⁰. Confirmant ses choix, il faut rappeler qu'en 1940, la production est de 600 à 1 000 moteurs par mois environ (8 000 moteurs par an). L'Allemagne souhaite arriver à une production de 1 400 moteurs par mois. Dans les usines, l'intensification de production tient aux demandes des Allemands, mais aussi du

¹¹⁸ Déposition d'un chef d'atelier, 24 juillet 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2, doc 95.

¹¹⁹ Extrait du registre de la Commission Nationale d'Épuration, 26 octobre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1, doc 29.

¹²⁰ Rapport du Conseil d'Administration, 5 janvier 1942, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1, doc 31.

fait que les systèmes de fabrications (imposés par les Allemands) sont plus modernes qu'avant.

Les usines sont décrites en fonction des machines qu'elles contiennent :

- Kellermann : 2 400 machines
- Arnage : 400 machines
- Gennevilliers : 500 machines
- Limoge : 500 machines
- Argenteuil : 1 150 machines
- Filiale Voisin : 600 machines¹²¹.

Il faut pour fabriquer un moteur, 4 machines de fabrication de série et un personnel de 12 hommes au moment de l'armistice. Même si les Allemands tentent d'intensifier la production, on retrouve le fait que pendant l'Occupation Gnome et Rhône et ses usines n'ont pas travaillé à leur plein potentiel. En effet, les usines Gnome et Rhône peuvent usiner selon un rapport¹²² 10 000 moteurs par an. La production s'approche plutôt de 2 000 moteurs par an¹²³ pendant l'Occupation. Selon la direction et le conseil d'administration, le « [potentiel de production est diminué mais intéressant](#) »¹²⁴ pour les constructions de moteurs. Le secteur des forges et des fonderies est aménagé pour être adapté aux nouveaux matériaux.

Il y a de nombreuses directives faites par l'État pour l'industrie aéronautique¹²⁵. « [L'intention du gouvernement français est d'obtenir, le plus rapidement possible, une reprise générale de l'activité économique du pays. Cette reprise, en fournissant du travail aux ouvriers et employés, en produisant les richesses nécessaires à la population, est indispensable à la vie de la nation. En outre, si](#)

¹²¹ Déposition d'un syndiqué, 29 janvier 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2 : doc 110.

¹²² Résumé des faits par un avocat, 9 avril 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2 : doc 104.

¹²³ Procès-verbal d'un administrateur de Gnome et Rhône, 28 juin 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 2 : doc 98.

¹²⁴ Rapport du Conseil d'Administration, 5 janvier 1942, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, liasse 1 : doc 32.

¹²⁵ Note d'information pour les groupements professionnels, Archives Nationales, Boite Z/788/5615, liasse 5 : doc 136.

elle n'est pas effectuée promptement, la main-mise des autorités d'occupation sur l'économie française s'accroîtra, et risquera de léser aussi bien les intérêts des industriels que ceux du pays ». C'est le début de cette note d'information. Ensuite, cette note explique qu'il faut remettre en place les dirigeants des entreprises et les cadres techniques. Le gouvernement souhaite passer de l'économie de guerre à une « économie nouvelle ».

Pour cela, l'État verse une indemnité égale à l'allocation des réfugiés pour tous les salariés qui ont été pendant l'exode inemployés. Le gouvernement liquide les marchés de guerre. De plus, le gouvernement demande la constitution de groupements professionnels dans chaque branche d'activité. Un bureau représentera toutes les entreprises d'une branche et ce bureau sera seul habilité à recevoir les commandes allemandes. À la fin de l'année 1941, les Allemands demandent une intensification de la production. Un procès-verbal du Comité franco-allemand de travail indique : « On était convenu qu'on pouvait augmenter les commandes allemandes de 15 % [...] M. Verdier a demandé que d'autres commandes soient passées, car autrement l'usine n'est pas suffisamment occupée. La société allemande de contrôle B.M.W. a confirmé ce point de vue après examen minutieux »¹²⁶.

En 1940, les confédérations syndicales ouvrières et patronales sont dissoutes par décret comme nous l'avons déjà mentionné. Le personnel syndiqué s'engage dans l'action clandestine. Il crée des comités populaires devenus des structures de résistance, de sabotage et capables à la libération de substituer l'appareil vichyste. Deux structures existent :

- le comité syndical de coordination soutient le ministre du Travail René Belin, prône la politique de présence et défend les principes d'un corporatisme syndical.
- le comité d'études économiques et syndicales, à l'origine du *Manifeste des douze*, signé par 9 cégétistes ex-confédérés et 3 syndicalistes chrétiens, réaffirme des valeurs constituant un désaveu de Vichy.

¹²⁶ Rapport sur la société de Gnome et Rhône, 1945, Archives Nationales, Boite Z/789/5615 : liasse 6, doc 148.

Le système corporatiste transforme les relations professionnelles et associe les patrons, les cadres et les ouvriers au sein d'organisations verticales pour défendre selon Vichy la « profession organisée ». Cela permet la suppression des libertés syndicales et interdit les grèves. Mais ce système n'a jamais réellement vu le jour¹²⁷. Ce système met en place la Charte du Travail qui propose « l'organisation sociale des professions ». Les syndicats existants, leurs fédérations, unions locales et départementales échappent provisoirement à la dissolution. Les syndicats sont remplacés par des associations professionnelles. L'adoption de la Charte du travail se fait le 4 octobre 1941 et il y a l'instauration de syndicats uniques en août 1942. La Charte du Travail interdit les grèves. Le corporatisme est lié à la Charte du Travail : on y supprime la lutte des classes pour des « rapports harmonieux et justes » entre les patrons et les ouvriers¹²⁸.

Le monde Vichy pèse sur le monde du travail grâce à cela. La Charte permet que l'État soit omniprésent dans les relations professionnelles par le contrôle sur la composition et le fonctionnement de nouveaux organes sociaux comme les Comités d'organisation qui recueillent des informations, coordonnent les approvisionnements et rénovent les méthodes de production... Vichy utilise le paternalisme et par cela veut éviter la résistance en intégrant si possible le monde du travail. Des Comités Populaires vont se mettre en place dans les quartiers et les usines autour des militants de la C.G.T. et du Parti Communiste clandestin. C'est le cas de Gnome et Rhône. Se forment des cadres pour le regroupement de ceux qui ne souhaitent pas rester passifs dans cette situation¹²⁹. Ils diffusent des moyens d'agir collectivement sur les conditions de la vie quotidienne. A Kellermann, un premier groupe d'organisation spécial embryon des F.T.P.¹³⁰ se crée.

¹²⁷ Chevandier et Daumas (dir.), *Travailler dans les entreprises pendant l'Occupation, Actes du Vème colloque du GDR du CNRS « Les entreprises françaises pendant l'Occupation » en 2006*, Franche-Comté, Presses universitaires de Franche-Comté, 2007, 523 pages.

¹²⁸ Le Crom, *Syndicats nous voilà ! Vichy et le corporatisme*, Paris, Les éditions de l'Atelier, 1995, 410 pages

¹²⁹ Gérome, *De Gnome et Rhône à la SNECMA, la traversée de la guerre*, le temps des Cerises, 140 pages.

¹³⁰ F.T.P. : Franc Tireurs partisans.

Au plan national, une déclaration commune intitulée *Manifeste du Syndicalisme Libre* souvent dénommé *Manifeste des douze* entre militants de la C.G.T. et de la C.F.T.C.¹³¹ en novembre 1940 dénonce le régime vichyste et est considéré comme la première affirmation d'un appel syndical à la lutte clandestine commune.

Dans les années 1930, l'aéronautique évolue d'abord par les avancées sociales de 1936 puis par la remise en cause de ces avancées sociales pour remettre à niveau l'industrie aéronautique française. Des luttes ouvrières se jouent en 1938, mais les grèves ne font pas oublier aux ouvriers qu'il faut se défendre contre l'Allemagne. Après la défaite et l'Armistice, il faut réorganiser les usines pour travailler sous le joug allemand mais cela ne veut pas dire qu'aucune action n'est possible. À partir de maintenant, il va falloir travailler dans les usines de Gnome et Rhône pour produire des moteurs pour l'Allemagne. Déjà les premières réticences à l'égard des autorités allemandes et vichystes se font jour. L'ensemble des ressources et des capacités économiques étant mobilisé au service de l'Occupant, les travailleurs sont frappés de plein fouet. Les difficultés rythment alors leurs vies quotidiennes. Les conditions de vie vont changer.

MCours.com

¹³¹ C.F.T.C. : Confédération Française des Travailleurs Chrétiens.