

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

## Chapitre 1 : L'avant-guerre, l'entrée en guerre et la défaite (1938-1940)

### I/ L'avant-guerre et l'entrée en guerre

#### A/ Les usines et les conditions de travail dans les années 1930

À Kellermann, il y a la mise en place d'une « **usine-vitrine**<sup>12</sup> » de la firme. C'est là où l'on fait la construction des moteurs d'avions. Sa superficie est de 36 000 mètres carrés en 1935. L'usine de Kellermann est spécialisée dans l'usinage, le traitement thermique, l'ajustage des pièces, le montage et les essais de moteurs. Un département annexe construit des motocyclettes<sup>13</sup>. Cette usine en 1935 emploie 2 000 ouvriers et manœuvres, 200 employés et 50 ingénieurs. Paul-Louis Weiller est un ingénieur issu de l'École Centrale, d'abord secrétaire général puis administrateur délégué. C'est un ancien pilote de guerre pendant la guerre de 1914 et 1918. De 1922 à 1940, il est le directeur de la Société Gnome et Rhône<sup>14</sup>.



**Figure 4- Le site de Gnome et Rhône bd Kellermann<sup>15</sup>**

<sup>12</sup> Gérome, *De Gnome et Rhône à la SNECMA, la traversée de la guerre, le temps des Cerises*, 140 pages.

<sup>13</sup> Voir plan du site de Kellermann (page suivante).

<sup>14</sup> Procès-Verbal de M. Verdier, 22 septembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 84.

<sup>15</sup> Gnome et Rhône, boulevard Kellermann, Archives de Villaroche, doc 103, Réf. : SAF2012\_0017471, copyright : Espace Patrimoine Safran.

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

**Plan de Kellermann (fait, mais à rajouter)**

L'usine de Gennevilliers comporte deux parties : l'usine de motocyclettes et l'usine de forges et de fonderies. Elle est « l'usine clef »<sup>16</sup> puisque c'est là que sont fondues et forgées toutes les pièces utilisées par les autres usines de Gnome et Rhône pour les moteurs d'aviation. À l'usine de Gennevilliers, les forges et les fonderies supplantent la construction de moteurs<sup>17</sup>. Il y a de nombreuses annexes comme les ateliers d'outillages, d'ébarbage<sup>18</sup>, de modelage. Les activités de prestige y sont très présentes : le bureau d'études, les laboratoires de recherche, les bancs d'essai spéciaux... En 1934, sa taille est de 220 000 mètres carrés<sup>19</sup>. Cette usine emploie 800 ouvriers et employés. L'usine de Gennevilliers est dirigée depuis 1920 jusqu'en août 1944 par Émile Germinet. Il est ingénieur issu de l'école des Arts et Métiers d'Aix en Provence.



**Figure 5- Le site de Gnome et Rhône à Gennevilliers<sup>20</sup>**

---

<sup>16</sup> Déposition de M. Germinet, 1<sup>er</sup> décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615, laisse 1 : doc 41.

<sup>17</sup> Voir plan du site de Gennevilliers (page suivante).

<sup>18</sup> Ebarbage : éliminer à la lime, au burin ou à la meule des défauts de surface d'une pièce de fonderie cf. Larousse).

<sup>19</sup> Revue *Gnome et Rhône* d'octobre-novembre 1934, Archives du musée aéronautique et spatial, copyright : Espace Patrimoine Safran.

<sup>20</sup> Le site Gnome et Rhône à Gennevilliers, Archives de Villaroche, doc 120, Réf. : SAF2012\_0019199, copyright : Espace Patrimoine Safran.

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

**Plan de Gennevilliers (fait, mais à rajouter)**

L'usine d'Arnage au Mans est « l'usine à la campagne ». Elle est achevée en juin 1939 : le souhait de l'État est d'y produire des pièces détachées. En réalité, il n'y a que des logements pour les travailleurs de Gnome et Rhône et une fabrication de dalles.



Figure 6- Le site de Gnome et Rhône à Arnage<sup>21</sup>



Figure 7- Dessin de l'usine de Kellermann<sup>22</sup>

Ces informations sont rédigées dans la revue *Plein Ciel Gnome & Rhône* et la revue qui la précède *Gnome et Rhône*. Ce sont des revues d' « information ». La diffusion est externe. Cette revue donne de précieuses informations même s'il

---

<sup>21</sup> Le site de Gnome et Rhône à Arnage, Archives de Villaroche, doc 124 : Réf.: SAF2012\_0019512, copyright : Espace Patrimoine Safran.

<sup>22</sup> Dessin de l'usine de Kellermann, Archives de Villaroche, doc 105 : Réf.: SAF2012\_0017472, copyright : Espace Patrimoine Safran.

faut évidemment prendre les informations avec beaucoup de prudence, car cette revue est avant tout « publicitaire » et politique. Leur devise est « Patrie, travail, famille ». Cela peut nous rappeler la devise qui va se mettre en place sous Vichy.



Figure 8- Le logo du journal *Gnome et Rhône*<sup>23</sup>



Figure 9- Le logo du journal *Plein Ciel*<sup>24</sup>

Un fait très important est qu'il y a beaucoup d'œuvres sociales comme un service social, des colonies de vacances, un dispensaire avec un service médical, une coopérative, des restaurants d'usine et un centre d'apprentissage en 1928 dont Henri Bourrillon dit Pierre Hamp sera le directeur<sup>25</sup>. Ces œuvres sociales seront le socle du comité d'entreprise. Il y a donc une culture d'entreprise. On voit grâce à cela le développement du paternalisme d'usine. Il faut rappeler que la Société

---

<sup>23</sup> Logo du journal *Gnome et Rhône*, Archives du musée aéronautique et spatial, Revue *Gnome et Rhône* de juin-juillet 1934, copyright : Espace Patrimoine Safran.

<sup>24</sup> Logo du journal *Plein Ciel*, Archives du musée aéronautique et spatial, Revue *Plein Ciel* de janvier-février 1938, copyright : Espace Patrimoine Safran.

<sup>25</sup> Pierre Hamp est l'auteur de *Moteurs* dans Guyot (dir.), *Pierre Hamp, Inspecteur du travail et écrivain humaniste (1876-1962)*, Paris, Mémoires du travail, Harmattan, 2005, 252 pages. Pierre Hamp est un ouvrier devenu ouvrier puis écrivain puis inspecteur du travail.

des Moteurs Gnome et Rhône est une entreprise très prospère avant la guerre<sup>26</sup>. Ce qui est intéressant c'est de comparer les salaires des travailleurs de l'aéronautique à ceux des autres professions. Paul-Louis Weiller explique qu'un ouvrier qualifié de cette branche gagne un salaire de base minimum de 12,20 francs de l'heure soit 1952 francs par mois. Il gagne donc 18,3 % de plus qu'un commissaire de police, 30 % de plus qu'un inspecteur des finances, 34,5 % de plus qu'un instituteur, 39,4 % de plus qu'un sous-lieutenant, 50 % de plus qu'un commis d'ordre de ministère, 91,5 % de plus qu'un auxiliaire du ministère<sup>27</sup>... Du fait de leur salaires, les ouvriers de Gnome et Rhône participent peu aux grèves de 1936.

Ces usines des années 1930 changent de façon rapide selon la demande du gouvernement pour moderniser la production de l'aéronautique.

## **B/ Le programme de réarmement et la modernisation de la production**

En juin 1937, sous le gouvernement Chautemps au pouvoir, Paul Ramadier est le ministre socialiste du Travail. Au plan économique et social, la situation est tendue. Les conflits augmentent dès 1937. Le coût de la vie est en progression. Dans les entreprises de la métallurgie dont fait partie Gnome et Rhône, les grèves se multiplient. Il y a de plus une montée du chômage. En mars 1938, une grève a lieu qui dure plusieurs jours par le personnel de Gnome et Rhône. On demande une augmentation des salaires. En 1936, Paul-Louis Weiller s'oppose à la nationalisation comme le prévoyait le Front populaire. Par suite de son action qui crée une nouvelle organisation patronale, la Société reste privée. La S.M.G.R.<sup>28</sup>, qui n'a pas été nationalisée comme d'autres en 1936, demande un renouvellement de la convention collective, des hausses de salaires et la défense des acquis de 1936.

---

<sup>26</sup> Chadeau, *De Blériot à Dassault : histoire de l'industrie aéronautique en France : 1900-1950*, Paris, Fayard, 1987, 552 pages.

<sup>27</sup> Pierre Hamp est l'auteur de *Moteurs* dans Guyot (dir.), *Pierre Hamp, Inspecteur du travail et écrivain humaniste (1876-1962)*, Paris, Mémoires du travail, Harmattan, 2005, 252 pages.

<sup>28</sup> S.M.G.R. : Société des Moteurs Gnome et Rhône.

Léon Blum constitue le 13 mars 1938, un gouvernement « d'unité nationale autour du Front populaire ». Le 15 mars 1938, a lieu une réunion entre un représentant Albert Sérol (nouveau ministre du Travail), Paul-Louis Weiller et des délégués ouvriers de la C.G.T<sup>29</sup> (qui est à l'époque le seul syndicat). La direction va développer le travail aux pièces : « Tout ouvrier qui produira plus de pièces gagnera plus d'argent ». De plus, on met en avant le fait que les ouvriers de Gennevilliers produisent plus que ceux de Kellermann augmentant les conflits entre les ouvriers et la direction.

Léon Blum obtient un accord des syndicats, avant les décrets-lois de Reynaud, pour un allongement du temps de travail qui passe à 45 heures. Dans la *Vie ouvrière* (organe de la C.G.T.) du 7 avril 1938 on peut lire : « [Tous les postes importants sont occupés jour et nuit : le dépôt d'essence, les bancs d'essai, les machines aussi sont objets de soins et de surveillance. Partout règne la propreté. Mieux, les travailleurs en lutte ont compris la nécessité qu'il y a d'assurer à notre fabrication de guerre une certaine continuité aussi les prototypes sortent des usines. Les équipes spécialisées pour les essais peuvent se rendre librement sur les terrains d'aviation. La solidarité ouvrière n'a pas manqué](#) ».<sup>30</sup> Les ouvriers ont conscience de la gravité de la situation de leur pays. Ils ne refusent pas de travailler pour la Défense nationale mais ils veulent préserver les meilleures conditions de travail. Le 8 avril 1938, 13 000 ouvriers de Gnome et Rhône sont en grève.

Les décrets-lois Reynaud (président du Conseil) des 12 et 13 novembre 1938 augmentent les impôts, assouplissent le contrôle des prix, suppriment le régime des 40 heures etc. Les ouvriers protestent ceux-ci qui portent atteinte à la limitation de travail à 40 heures. Le 21 novembre 1938, un mouvement de grève et d'occupation des usines a lieu. Les ouvriers ne critiquent pas que les heures de travail soient en forte augmentation du fait des impératifs de la Défense nationale, mais surtout la menace des licenciements non justifiés. On peut le lire dans *La Vie Ouvrière* du 14 juillet 1938 et celle du 30 novembre 1938 : « [\[...\] On impose des heures supplémentaires dans certains ateliers tandis que dans](#)

---

<sup>29</sup> C.G.T. : Confédération Générale du Travail.

<sup>30</sup> Gérome, *De Gnome et Rhône à la SNECMA, la traversée de la guerre*, le temps des Cerises, 140 pages.



d'autres on réduit l'horaire et on licencie du personnel [...] On a licencié la semaine dernière 21 ouvriers fondeurs, mouleurs et noyauteurs [...] S'étonnera-t-on dans ces conditions qu'une grande effervescence règne dans les ateliers ? [...] La direction résout à sa façon le problème de la production pour la Défense nationale, car les provocations et licenciements arbitraires sont toujours en pratique dans cette usine [...] Tout est mis en œuvre pour créer une atmosphère désastreuse, la direction vient de prendre la décision d'un licenciement massif à l'école d'apprentissage (26) en oubliant volontairement les obligations qu'elle s'était engagée à respecter en signant l'additif sur l'apprentissage. D'autre part, la direction de Gennevilliers informe son personnel qu'un licenciement massif important est à prévoir en septembre »<sup>31</sup>.

À cause des grèves et des revendications des ouvriers, la direction menace de déplacer une partie des services de Kellermann au Mans. La grève s'étend dans certaines entreprises de la région parisienne et à Gnome et Rhône de Gennevilliers. Le 30 novembre 1938, la grève est générale, mais elle échoue et est réprimée violemment. Pierre Hamp explique que 1938 marque le fait que Gnome et Rhône est en crise : il décrit une hiérarchie d'entreprise, le rôle du syndicat C.G.T., les pratiques pour freiner la production, les manipulations de la direction avec « les mouchards »... Les grèves de 1938 vont freiner le redressement en cours de l'industrie aéronautique française.

Le gouvernement socialiste de Léon Blum est remplacé par celui de M. Daladier mais M. Ramadier retrouve son poste. Le travail reprend avec une augmentation de salaire de 0.78 F. Il y a un allongement de la durée de temps de travail qui passe de 40 heures à 45 heures. L'augmentation du taux de salaire des heures supplémentaires est supprimée en avril 1938. C'est le décret Reynaud du 29 septembre 1939 qui permet aux usines de payer 45 heures au même prix que 40 heures. Daladier veut « remettre les Français au travail ». Il faut mettre en place une construction effrénée pour redonner à la France une aviation puissante. On va donc par cela remettre en cause les avancées de 1936. Au début de 1939, le travail hebdomadaire passe à 60 heures.

---

<sup>31</sup> Gérome, *De Gnome et Rhône à la SNECMA, la traversée de la guerre*, le temps des Cerises, 140 pages.

Changement aussi au niveau des structures syndicales. Le Parti communiste est dissous le 26 août 1939. Cela va avoir un impact très important dans l'aéronautique. En effet, les salariés des usines sont très syndiqués. L'*Humanité* et *Ce soir* sont interdits. Les organisations communistes sont dissoutes. Les militants communistes sont réprimés. La S.N.C.M.<sup>32</sup> (société nationale concurrente de la S.M.G.R. créée en 1936) purge les communistes, les socialistes et les étrangers. Les maires communistes et les élus qui n'ont pas renié le Pacte germano-soviétique sont déchus de leurs mandats et internés. Certains seront fusillés en 1940-1941 à Chateaubriand ou au Mont Valérien. Le personnel est sous surveillance militaire et policière. Les syndiqués connus sont renvoyés sur le Front ce sont des « affectés spéciaux »<sup>33</sup>.

De 1936 à 1938, il y a une modernisation de l'industrie aéronautique. Le réarmement va commencer. Le gouvernement veut réadapter l'industrie aéronautique. Il y a une mise en place de l'industrie de guerre. D'ailleurs de 1937 à 1940, l'usine de Kellermann élargie est transformée et le blockhaus construit en 1937 (on peut encore le voir aujourd'hui). Paul-Louis Weiller décide de déplacer une partie des activités de Kellermann à Gennevilliers. Il y a une réorganisation de la production avec une simplification des moteurs et une standardisation des pièces. Cela permet de réduire le temps de production. Il y a une hausse de l'utilisation des machines et des ouvriers spécialisés. Mais la production reste faible dans l'ensemble. Le climat social se dégrade dans les usines. Les ouvriers expriment une réduction d'autonomie dans leur travail. Les services de planification sont en augmentation et les ouvriers tentent de réduire les cadences.

---

<sup>32</sup> S.N.C.M. : Société Nationale de Construction de Moteurs.

<sup>33</sup> Gérome, *S.N.E.C.M.A., les moteurs de la banlieue*, Paris, Scandéditions, 1992, 185 pages.



**Figure 10- Atelier : machines pour tailler les engrenages<sup>34</sup>**

De 1930 à 1939, l'industrie aéronautique est en plein essor de technologie scientifique et utilise des matériaux de nouvelle génération. Déjà en 1928, est créé le ministère de l'Air qui en 1936 se développe considérablement sous l'impulsion de Pierre Cot (ministre du gouvernement de Front populaire). De 1938 à 1940, il y a bien une accélération de la production aéronautique<sup>35</sup>. Même si avant la guerre, la production n'excède pas 700 moteurs par mois<sup>36</sup>. Cette évolution des années 1938 est un premier pas vers l'aéronautique de guerre.

### **C/ Les usines pendant la guerre**

Nous l'avons vu, dès 1938, le gouvernement décrète un allongement de la durée du travail et le recours aux heures supplémentaires dans les entreprises travaillant pour la Défense nationale. S'en suit une augmentation vertigineuse de la production des moteurs et de la mobilisation du personnel. La guerre amène un renforcement des relations entre le Gouvernement et l'industrie aéronautique. L'État contrôle les conditions de travail. Les ouvriers travaillent plus longtemps :

---

<sup>34</sup> Atelier, Archives du musée aéronautique et spatial, doc 127 : (*Plein Ciel* mars avril 1938) Réf. : SAF2012\_0012821, Copyright : Espace Patrimoine Safran.

<sup>35</sup> Chapman, *L'aéronautique : salariés et patrons d'une industrie française (1928-1950)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, 430 pages.

<sup>36</sup> Déposition d'un chef d'atelier, 24 juillet 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 2 : doc 95.

les salaires baissent et les prix de la vie quotidienne augmentent. En novembre 1939, les salaires sont gelés. De plus, une loi sur le service national du 11 juillet 1939 permet aux patrons de baisser les salaires. Le patronat entreprend une campagne contre les militants syndicaux. En 1939, la guerre provoque la précipitation de la modernisation de l'aviation<sup>37</sup>. À ce moment, 10 000 personnes travaillent à Gnome et Rhône. En 1938, la production est de 400 moteurs par mois environ. En 1940, la production est de 600 à 1000 moteurs par mois environ<sup>38</sup>. En mai 1940, les usines Gnome et Rhône sortent 900 moteurs environ à savoir : 470 moteurs 14 N et 430 moteurs 14M<sup>39</sup>. La production est de 600 moteurs par mois<sup>40</sup>. 900 moteurs sont livrés à l'aviation française<sup>41</sup>.



**Figure 11- Atelier à Kellermann : fabrication des hélices<sup>42</sup>**

---

<sup>37</sup> Dard, Joly et Verheyde, *Les entreprises françaises, l'occupation et le second XXe siècle*, Metz, Centre de Recherche universitaire Lorrain d'Histoire, 2011, 380 pages.

<sup>38</sup> Rapport d'un avocat sur les témoignages de M. Verdier, 26 octobre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 55.

<sup>39</sup> Les chiffres précis sont difficiles à donner que ce soit pour les périodes d'avant-guerre mais aussi de l'Occupation. En général, des fourchettes de production seront données.

<sup>40</sup> Rapport d'un avocat sur les témoignages de M. Verdier, 29 janvier 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 2, doc 111.

<sup>41</sup> Rapport sur la société Gnome et Rhône pendant l'Occupation, 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 2, doc 114.

<sup>42</sup> Atelier, Archives du musée aéronautique et spatial, *Plein ciel* numéro 1 de 1940, copyright : Espace Patrimoine Safran.



**Figure 12- Contrôle des hélices<sup>43</sup>**

En septembre 1939, la mobilisation est générale. Ici, nous avons le témoignage d'un ouvrier de Gennevilliers qui vient juste d'être embauché : « **Au moment de la mobilisation, au moment où les hommes partaient et étaient remplacés par des jeunes, j'avais 17 ans et demi. Un nombre important de femmes sont également appelées à la production. Je suis rentré comme manœuvre, comme O.S. À ce moment-là l'appellation c'était "manœuvre spécialisé". Et j'ai travaillé de suite dans l'atelier qu'ils appelaient "le grattage de culasses" [...]** Donc de septembre 1939 jusqu'au début du printemps de 1940, nous avons un horaire qui devait être de 9 ou 10 heures, puis à partir de Février-Mars 1940 et les deux derniers mois avant l'exode, avant la fermeture de l'entreprise, c'était 12 heures par jour avec un seul dimanche par mois. C'était une production énorme ».<sup>44</sup>

---

<sup>43</sup> Contrôle, Archives du musée aéronautique et spatial, *Plein ciel* numéro 1 de 1940, copyright : Espace Patrimoine Safran.

<sup>44</sup> Gérome, *De Gnome et Rhône à la SNECMA, la traversée de la guerre*, le temps des Cerises, 140 pages.



**Figure 13- Démontage d'un moteur 14 N pour réparation<sup>45</sup>**

La durée de travail passe de 45 heures à 60 heures dans les usines travaillant pour la Défense nationale. Les ouvriers ne bénéficient plus que d'un congé par mois. La production est en progression constante. Pendant la guerre, il y a une forte présence de la police dans les usines. Les nouveaux ouvriers requis pour remplacer les hommes partis au combat sont inexpérimentés et surchargés de travail. Fait caractéristique : de nombreuses femmes sont embauchées favorisant la hausse de la production et l'accès à deux problèmes de société. Le premier étant les femmes travaillant éprouvent de grandes difficultés à s'occuper des enfants et de leur vie familiale. Le second étant que le travail des femmes les intègre à la vie sociale et cela devient un facteur de citoyenneté. En 1941, il va d'ailleurs y avoir 39 employées à Gennevilliers (dactylos et aides-comptables, téléphonistes, employées au magasin...) <sup>46</sup>.

Le 1<sup>er</sup> mai 1940, Paul-Louis Weiller écrit au Ministère de l'air : « [la mobilisation le 1<sup>er</sup> septembre 1939 a enlevé 1/3 des effectifs, la situation est aggravée le 1<sup>er</sup> avril 1940. Il est indispensable de libérer du personnel et des spécialistes pour encadrer les 10 000 femmes en cours d'embauchage, pour assurer la tenue de](#)

---

<sup>45</sup> Démontage, Archives du musée aéronautique et spatial, *Plein Ciel* numéro 1 de 1939, copyright : Espace Patrimoine Safran.

<sup>46</sup> Gérome, Snecma, les moteurs de la banlieue, Paris, Scandeditions, 1992, 185 pages.

nos programmes<sup>47</sup> ». Il y a une forte mobilisation du personnel qualifié. Ce personnel est remplacé par des jeunes gens et des femmes qui n'ont pas assez de qualifications. De plus, les ressources physiques des gens s'épuisent rapidement dans cette époque de pénurie. Ce qui transparait dans les témoignages de l'époque c'est l'incertitude, la peur, néanmoins la volonté de travailler pour gagner la guerre. Dans un rapport, il est écrit « nous avons intensifié notre production dans toutes les branches de fabrications et nous avons donné à la Défense nationale le maximum de notre effort »<sup>48</sup>. Cela peut sembler paradoxal si l'on compare cette citation à la déclaration de Paul-Louis Weiller au Ministère de l'Air.

Malgré cette mobilisation, les Allemands sont en train de prendre l'avantage sur les Français.

#### **D/ L'exode des usines et des travailleurs**

Entre mai et juin 1940, les Allemands envahissent le territoire de la France. Cela provoque l'interruption du redressement en cours de l'industrie aéronautique française. Il faut soustraire les outils de l'industrie de guerre, ses ouvriers et ses ingénieurs à l'Allemagne. Dans cette peur de la défaite, une note de service montre à quel point les événements dépassent la société de Gnome et Rhône. On y voit un effet de surprise et une impréparation à la situation. Dans un document, on voit le déménagement des services<sup>49</sup>. Ce document montre le repli du personnel de Gennevilliers sur Moissac (Usine de la Société Astral<sup>50</sup>), le personnel de Kellermann sur Arnage puis dans des carrières. Il pointe tous les « services annexes » comme la cantine, l'infirmerie, le service du personnel qui sont aussi déplacés. À Arnage sont déplacés le secrétariat de l'usine dirigé par

---

<sup>47</sup> Gérome, *De Gnome et Rhône à la SNECMA, la traversée de la guerre*, le temps des Cerises, 140 pages.

<sup>48</sup> Rapport du Conseil d'Administration, 5 janvier 1942, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 31.

<sup>49</sup> Note de service sur le déménagement des services, 11 juin 1940, Archives de Villaroche, Boite 424AH4 : doc 68.

<sup>50</sup> Déposition d'une secrétaire, 25 juillet 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 2 : doc 91.

M. Hamp, le bureau militaire, la Coopérative, le Service du Personnel, le Service d'Embauche, l'infirmier, le Service social et le Centre Médico-Social, le Restaurant de l'usine... La fabrication des moteurs sera réalisée à Arnage pour le moteur N et à Nersac (près d'Angoulême) pour le moteur Mars.

Le témoignage commencé plus haut décrit très bien ce qui se passe à cette époque : « Ça c'est terminé le 10 juin 1940 où le directeur de l'époque s'est hissé sur un plateau de camion et nous a fait ce discours : "Mes enfants, les Allemands approchent ! Il faut partir par vos propres moyens, et rejoindre l'usine de Moissac ! ". Nous sommes partis. J'avais avec moi quatre camarades et nous sommes partis à bicyclette, rejoindre Moissac et une usine qui n'existait pas... [...] Nous avons vécu un mois sur place »<sup>51</sup>. Le personnel cesse de travailler du 13 juin au mois d'octobre 1940 pour la plupart<sup>52</sup>. Pour l'exode du personnel, de nombreuses archives expliquent ce qui s'est passé. M. Germinet<sup>53</sup> (directeur de l'usine de Gennevilliers) dit avoir financé sur ses fonds personnels l'hébergement et la nourriture de la collectivité dont il était le responsable. Une déposition d'un ingénieur des usines faite le 1<sup>er</sup> décembre 1944<sup>54</sup> exprime la difficulté de la situation. L'ingénieur a replié le personnel sur Moissac au début de juin 1940. Il s'est « occupé de loger, d'installer et de faire vivre les 4 000 ouvriers repliés sur Moissac non sans difficulté ».

De plus, dans cette idée de soustraire aux Allemands, les usines, le matériel et le personnel. Paul-Louis Weiller tente de négocier en accord avec le Ministère de l'Air pour la création d'une usine Gnome et Rhône en Algérie<sup>55</sup>. Sur ordre de Paul-Louis Weiller, M. Verdier<sup>56</sup> (d'abord Directeur des usines de Gennevilliers, puis Directeur des usines de Kellermann) doit constituer des convois de matériel

---

<sup>51</sup> Gérome, *De Gnome et Rhône à la SNECMA, la traversée de la guerre*, le temps des Cerises, 140 pages.

<sup>52</sup> Déposition d'un chef d'atelier, 24 juillet 1945, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 2 : doc 94.

<sup>53</sup> Procès-Verbal des dépositions de M. Germinet, 2 mars et 11 avril 1945, Archives Nationales, Boite Z/6NL/654, dossier 15832 : doc 15.

<sup>54</sup> Déposition M. Germinet, 1<sup>er</sup> décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 41.

<sup>55</sup> Déposition d'un administrateur de Gnome et Rhône, 23 décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 37.

<sup>56</sup> Déposition d'un administrateur de Gnome et Rhône, 15 décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 38.



et de personnel très importants pour le nord de l'Afrique vers le 11 juin 1940 où l'on reprendrait la fabrication des moteurs d'aviation<sup>57</sup>. Tous deux souhaitent avec le Gouvernement français protéger l'industrie aéronautique des Allemands. Vers le 16 juin, M. Verdier essaye de faire transférer les usines de Gnome et Rhône en zone sûre<sup>58</sup>. Le 24 juin 1940, M. Verdier devait partir. Mais il reçoit l'ordre contraire. Cela est un échec total. En effet, un bateau contenant des archives techniques est arraisonné et pris par les Anglais. L'usine en Algérie ne se fera pas.

Le 22 juin 1940, le Ministère de l'Air fait savoir que l'Armistice est signé. Cela rend impossible l'idée de construire une usine en Afrique du nord. En effet, l'article 6 de la Convention d'Armistice exige l'interruption immédiate de la production et de la fabrication du matériel de guerre<sup>59</sup>. Par cet armistice, les usines de Gnome et Rhône et ses hommes sont mis au service de l'Allemagne. Il faut organiser la défaite et l'Occupation. M. Weiller le 23 juin 1940 désigne M. Verdier pour le succéder (celui-ci sera inquiété à la Libération pour fait de collaboration). M. Verdier accepte et devient Directeur général des Établissements de Gnome et Rhône<sup>60</sup>. Le 5 octobre 1940, M. Weiller est arrêté et emprisonné à la forteresse de Pellevoisin. Il est de plus déchu de la nationalité française du fait de son origine « israélite ». On lui reproche qu'il « imprimait une influence non aryenne sur la Société »<sup>61</sup>. Mais aussi, car c'est « un individu dangereux pour la sécurité publique et la Défense nationale »<sup>62</sup>.

---

<sup>57</sup> Rapport d'un avocat sur les témoignages de M. Verdier, 9 décembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 39.

<sup>58</sup> Procès-verbal d'interrogation et de confrontation de M. Verdier, 14 octobre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 82.

<sup>59</sup> Dard, Joly et Verheyde, *Les entreprises françaises, l'occupation et le second XXe siècle*, Metz, Centre de Recherche universitaire Lorrain d'Histoire, 2011, 380 pages

<sup>60</sup> Audition de M. Verdier, 4 octobre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 83.

<sup>61</sup> Rapport sur la société de Gnome et Rhône, 1945, Archives Nationales Boite Z/789/5615 : liasse 6, doc 148.

<sup>62</sup> Assouline, *Monsieur Dassault*, Paris, Paris, Balland, 1983, 300 pages.

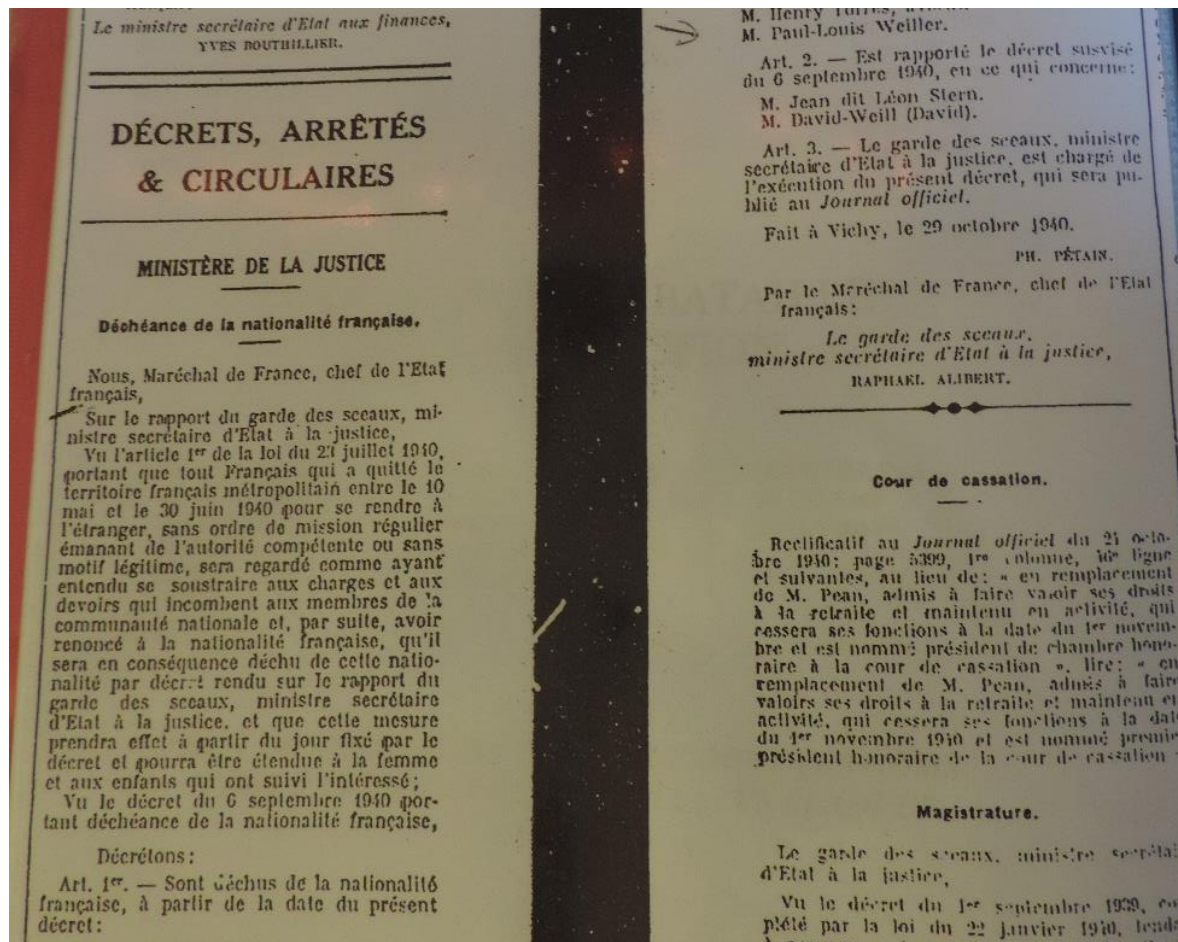


Figure 14- Décret de la déchéance de la nationalité française de Paul-Louis Weiller et d'autres<sup>63</sup>

Paul-Louis Weiller parvient à s'enfuir aux États-Unis. Celui-ci demande à M. Verdier de « de ne pas abandonner les 10 000 familles qui vivaient de nous, de protéger contre l'allemand les machines, les outillages, les brevets et les moyens techniques de la société ». M. Verdier écrit : « Fidèle à ce que je crus l'intérêt national, je repris dans la France vaincue le poste que celui qui s'en allait m'assignait »<sup>64</sup>.

Après cette défaite, il faut réorganiser les usines pour continuer de produire sous le joug allemand. La remise en place d'une industrie aéronautique se fait de façon très complexe.

<sup>63</sup> Journal officiel de l'État français. Lois et décrets.

<sup>64</sup> Procès-verbal de M. Verdier, 22 septembre 1944, Archives Nationales, Boite Z/787/5615 : liasse 1, doc 84.