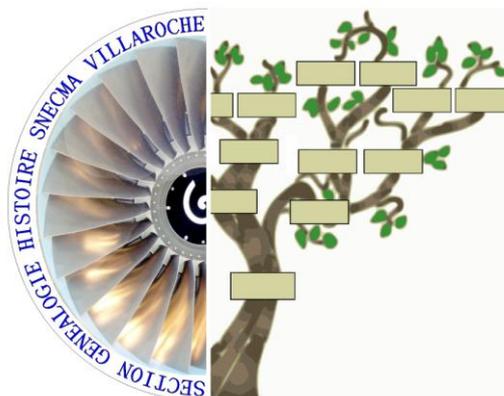


# SGHSV

## Section Généalogie et Histoire Snecma Villaroche



### Préambule

En 1994, un certain nombre de collègues du site Snecma situé à Villaroche (77) échange leur point de vue sur une passion qu'ils ont en commun et qui concerne la recherche de leurs ascendants pour établir leur arbre généalogique. Après quelques discussions et comparaisons du travail effectué par chacun (*certaines ayant commencé depuis plus de 30 ans*), vient alors l'idée de proposer aux élus du Comité d'Etablissement, la création d'une section généalogie. Convaincus de leur réussite, un questionnaire est alors rédigé et diffusé à l'ensemble du personnel. Les réponses arrivent, encourageantes et nombreuses, confortant l'idée d'un réel besoin. Le dossier est alors présenté aux élus qui, après études et débats, valident le projet.



Site Snecma Villaroche  
<http://www.snecma.com>

### SGHSV

La Section Généalogie et Histoire Snecma Villaroche est donc créée fin 1994 au sein de la Commission Temps Libre, et commence officiellement ses activités début 1995 avec pour président Paul Bourg. Cette section généalogique d'entreprise remporte un très vif succès avec 25 adhésions la première année, pour atteindre en moyenne 50 à chaque exercice, devenant la section la plus représentative du personnel (mise à part les sports et la médiathèque). La section est dans un premier temps ouverte à tout le personnel, actif ou retraité, du centre de Villaroche. La présidence est confiée à Jean-Pierre Galivel après le départ en retraite de Paul Bourg, ce poste devant, d'après le règlement du CE, être tenu par un actif. Le transfert d'une partie du personnel et de nos adhérents vers le site d'Evry-Corbeil (91), sur lequel aucune section n'existait, nous a semblé opportun pour transformer nos statuts afin de pouvoir continuer à les accueillir. Un accord négocié entre les deux CE voit le jour et permet encore aujourd'hui d'unir du point de vue généalogique le personnel des deux centres. Très vite, la structure de la section prend forme. Une réunion mensuelle est organisée une fois par mois. Chacune est l'occasion de rédiger un compte-rendu et, suivant l'actualité généalogique du moment, un « flash info » adressé à tous les adhérents. Rapidement, l'idée de

réaliser une revue d'information fait son chemin sous l'impulsion de Jean-Claude Gille (trésorier de l'époque). Le premier numéro daté de juin 1995 est un compte-rendu d'activité, mais les perspectives sont grandes. Il y a beaucoup de sujet à traiter, à faire connaître. La section est en ordre de marche, l'information doit circuler. Globalement, on peut admettre, après 32 numéros parus à ce jour malgré la difficulté d'obtenir des articles de nos rares bénévoles, que cette revue est un succès.

## **Matériel et activités**

Les pôles d'intérêts en généalogie sont très nombreux. Pour cela, nous avons été amené à proposer très rapidement une bibliothèque (en libre accès pour les adhérents uniquement) dans laquelle ils puissent trouver des livres sur la vulgarisation de la généalogie, l'histoire en général, les us et coutumes, etc... Nous sommes abonnés aux revues généalogiques et échangeons bien évidemment la notre avec des cercles régionaux ou locaux, et les cercles en entreprises auxquels nous sommes étroitement liés grâce à notre adhésion, dès sa création en 2003, à l'Union des Cercles Généalogiques d'Entreprises présidée par Mireille Pailleux. Nous sommes également affiliés à la Fédération Française de Généalogie depuis 2008. Le dernier inventaire de la bibliothèque indique plus de 1200 références répertoriées. Nous avons également équipé matériellement notre local section en informatique bien sur (matériel et logiciel), mais aussi de deux lecteurs de microfilms portatif (et un fixe) pour exploiter ceux en provenance des mormons. Car il y a quinze ans, nous n'avions pas encore d'Internet, et l'on ne parlait pas encore de mise en ligne pour l'Etat-civil.



**Expo Villaroche 2008**

**Quelques adhérents entourant le président Gérard Carré (à droite sur la photo)**

Nous subventionnons nos adhérents inscrits aux cours de paléographie proposés aux Archives Départementales de Seine et Marne (77) à Melun, les entrées dans les différents salons régionaux ou nationaux (soumis à la rédaction d'un article), et finançons en partie l'achat de tables BMS pour nos correspondants de clubs (sous réserve qu'ils nous informent des manifestations et activités de ces dits clubs). Enfin, nous proposons des ateliers de généalogie pour faire découvrir les règles établies et les moyens mis à disposition des chercheurs. Chacun peut y apporter son vécu, son expérience et les faire partager, mais également aborder des thèmes particuliers qui peuvent nous amener à faire de la généalogie autrement.

## Manifestations

Faire vivre une section généalogique nécessite beaucoup de temps et donc d'être passionné et disponible. En règle générale, ce sentiment est partagé par tout ceux qui participent aux différentes manifestations généalogiques et qui s'impliquent en tenant un stand, ou en étant membre d'un bureau exécutif élu d'un cercle. Concernant la SGHSV, nous avons toujours privilégié le fait que pour être un cercle généalogique à part entière, il fallait être connu et reconnu. C'est dans ce cadre que nous essayons d'organiser tous les deux ans, une exposition généalogique d'une semaine avec portes-ouvertes le samedi pour nous ouvrir vers l'extérieur. Nous présentons le fruit de nos travaux ainsi que la généalogie d'un pionnier de l'aviation, proche de notre environnement professionnel. Car le monde de l'aéronautique est une grande famille. Nous participons également à certaines rencontres locales et nationales sur le stand commun de l'UCGE. Dans l'avenir, nous souhaitons nous affirmer comme section généalogique à part entière en proposant aux visiteurs la recherche d'un ancêtre ayant travaillé au sein des entreprises à l'origine de Snecma, et dont nous avons commencé le dépouillement. Pour le moment, seul le personnel de Gnome est Rhône est disponible. Rappelons enfin que la communication de ces données de type « Personnel » est conforme à la loi sur la conservation et la communication des archives du 15 juillet 2008.



**Lagny 2010 – Stand de l'UCGE  
B. Thirion (LCL-CASA) – R. Vergnes (Air France) – R. Ligonnet (Snecma)**

## Snecma en histoire

Motoriste aéronautique et spatial de premier rang, Snecma conçoit, développe, produit, et commercialise, seul ou en coopération, des moteurs pour avions civils et militaires, pour lanceurs spatiaux et pour satellites, et propose aux compagnies aériennes, aux forces armées et aux opérateurs d'avions une gamme complète de services pour leurs moteurs aéronautiques. L'excellence de Snecma en tant que motoriste aéronautique et spatial est reconnue dans le monde entier. Mais devenir l'un des trois meilleurs motoristes aéronautiques mondiaux ne s'acquiert pas du jour au lendemain. Et pour écrire l'histoire de l'aviation, il ne suffit pas d'avoir un avion. Encore faut-il que cet avion ait de bons moteurs, de bons équipements et de surcroît un bon pilote. Et lorsque tous sont réunis, les records de distance, d'altitude et de vitesse sont battus. Mais pour arriver à ce résultat, combien d'heures de travail à dessiner, calculer, former, maquetter, souder, tourner, fraiser, monter, régler, essayer auront été nécessaires ? Tous les corps de métiers de l'industrie mécanique sont alors mis à contribution.

Et puis, n'oublions pas que la concurrence est rude et que l'alliance avec des concurrents de qualité peut s'avérer être un formidable atout. L'histoire nous l'a prouvé.

## 1905 / 1912 - Les précurseurs : Louis SEGUIN et Louis VERDET



En 1905, un jeune ingénieur lyonnais des Arts et Manufactures Louis Lazare Augustin Seguin, petit-fils de l'inventeur ardéchois Marc Seguin « l'aîné », inventeur des ponts suspendus et de la chaudière tubulaire à vapeur, descendant d'une des plus grandes familles à l'origine de l'aérostat « les Montgolfier », décide de créer sa propre entreprise.

**Marc SEGUIN l'aîné**  
(Annonay 1786 – Varagnes 1875)

Après avoir pendant dix ans fabriquer divers moteurs à pétrole à usage industriel, et sous licence allemande le

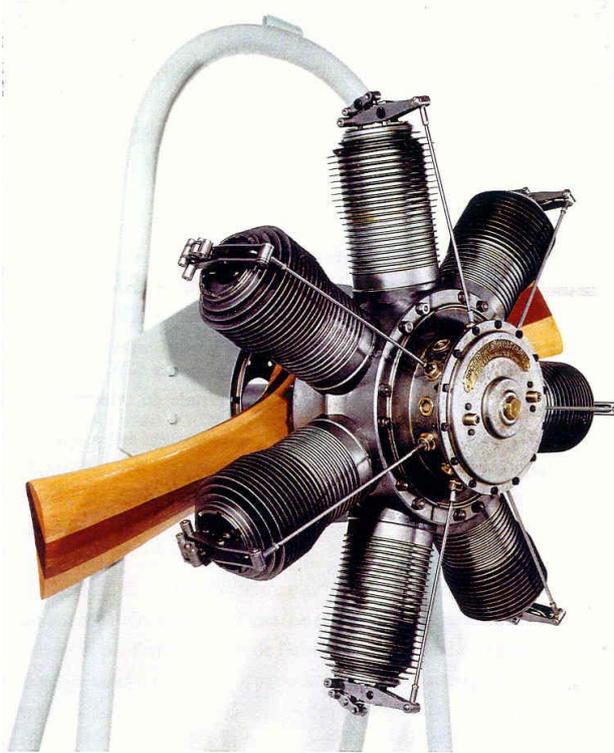


moteur GNOM monocylindre de la firme Motorenfabrik Oberursel dans son atelier situé à Gennevilliers, Louis Seguin associé à Maurice Thévenin, chevalier de la Légion d'Honneur, manufacturier à Lyon donnent procuration à Victor Thévenin, manufacturier à Macon (fils du précédent) pour déposer chez maître Balaÿ à Lyon le 6 juin 1905, les fondements de la **société des moteurs GNOME**, francisant ainsi le nom du moteur qui lui a permis de faire sa renommée de fabricant. Depuis le premier « envol » de Clément Ader en 1890, l'Aéronautique a fait des progrès considérables. L'homme est sur le point de pouvoir décoller et franchir de grandes distances avec sa machine. Mais il a besoin de moteurs légers et puissants. Les premiers moteurs automobiles à essences sont apparus en 1898, les premiers moteurs d'aviation apparaissent en 1906. Leurs créateurs se nomment Léon Levavasseur avec le moteur Antoinette V8 de 25 ch, Robert Esnault Pelterie et le moteur de cinq cylindres en éventail de 35 cv, ou Alessandro Anzani avec le moteur de 3 cylindres en étoile de 25 ch.



**Louis et Laurent SEGUIN**  
(Fond d'archives Snecma)

En 1907, Louis Seguin a compris que l'aéronautique a besoin d'un nouveau type de moteur. Avec l'aval de M. Luquet de Saint-Germain administrateur délégué, il lance avec son frère cadet Laurent



l'étude du premier moteur rotatif d'aviation, un 7 cylindres en étoile, où l'ensemble carter composé de cylindres opposés en étoile ainsi que l'hélice tournent autour d'un axe fixe. Le premier moteur sort des ateliers de Gennevilliers en 1908. Il est baptisé l'**OMEGA**. Il pèse 75 kg et développe 50 cv. Le succès est immédiat. Il est dû en grande partie à sa fiabilité et à sa douceur de fonctionnement qui neutralisent les vibrations tant redoutées des pilotes sur les moteurs classiques de l'époque, notamment en passant de l'hélice propulsive à l'hélice tractive. Fabriqué en série, ce moteur connaît un succès gigantesque et va faire la renommée de la société.

**Le moteur Gnome « OMEGA »**  
(Photothèque AAMS)

Le premier moteur Gnome est exposé en novembre 1908 au salon de l'automobile, classe Aviation. Le premier appareil à être équipé de l'Omega en 1909 est un canot automobile. Mais c'est Henry Farman qui l'adopte le premier sur un avion de sa construction en avril 1909. En

juillet de la même année, a lieu à Douai (59) le premier meeting d'aviation. Louis Paulhan y fait une démonstration remarquable sur avion VOISIN équipé de l'OMEGA des frères Seguin. Mais c'est à Betheny (51) lors de la Grande Semaine de la Champagne que le moteur OMEGA, monté sur les biplans de FARMAN (pilote Farman) et de VOISIN (pilote Paulhan) fait preuve de qualités exceptionnelles qui le classeront au premier rang des moteurs d'aviation.



**Usine GNOME de Gennevilliers**  
(Fond d'archives Snecma)

L'année 1910 sera tout autant prolifique. Le 28 mars à Martigues (13), Henri Fabre fait décoller le premier hydravion du monde et parcourt 500m à 5 m de distance de l'étang de Berre. Cet appareil baptisé « canard » de sa conception est équipé de l'OMEGA. Cet événement a lieu en présence des frères Seguin, liés professionnellement à Henri Fabre, mais également en lien familial, Henri Fabre étant l'époux d'une fille de Montgolfier, donc cousin par alliance des Seguin.

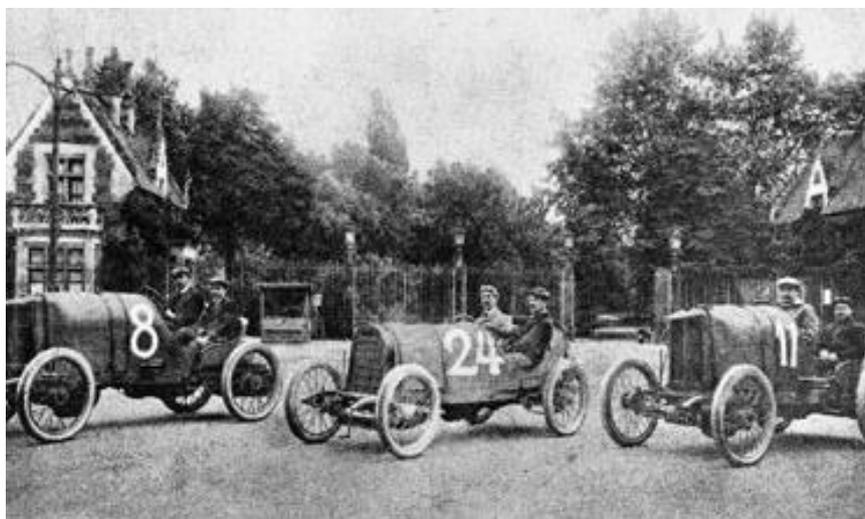
## Louis VERDET

(Fond d'archives Snecma)



Mais la concurrence se fait jour. En effet, Louis Verdet, jeune ingénieur d'essai dans la nouvelle écurie Lion-Peugeot, à l'origine des moteurs à longue course, s'intéresse de prêt à ce nouveau type de moteur en étoile de 7 cylindres. **Louis Arsène Verdet** est né le 30 octobre 1869 à Saulce sur Rhône (26) à environ 3 km à l'ouest de Mirmande. Dans cette région, l'activité industrielle est représentée par l'élevage du ver à soie, avec une usine de soie construite en 1820 qui a compté jusqu'à 700 personnes, et par une nouvelle entreprise en pleine expansion dans la vallée du Rhône : La société Paris Lyon Méditerranée. Louis Verdet devient ingénieur des Arts et Métiers d'Aix en Provence qu'il quitte le 31 juillet 1888, terminant 5<sup>ème</sup> sur 87. Passionné de moteur, il collabore avec René Bünzli, Pierre Boudreaux et un certains Métais sur des améliorations de qualité et de performance. Mais Verdet est un infatigable chercheur. En 1905, l'évolution de l'automobile est telle que le quotidien sportif « L'Auto » décide d'organiser une coupe réservée aux F2 de l'époque. La date est fixée à novembre 1906, avec des épreuves en France (Rambouillet) et en Italie (Lombardie, Sicile, Catalogne). Louis Verdet propose alors ses services à deux fabricants d'automobiles qui viennent de s'associer : Lion et Peugeot. Verdet intègre l'équipe composée d'un autre ingénieur Gratien Michaux.

L'efficacité de ces deux ingénieurs va permettre de composer en fonction des règles strictes concernant les alésages des chambres de combustion des moteurs. Verdet a alors une idée géniale. Puisqu'on est limité sur le diamètre, il n'y a qu'à augmenter la course du piston. Ils vont ainsi mettre au point des moteurs monocylindres monstrueux de 280 mm de course. Baptisé « les longues courses », ces moteurs seront montés sur des voitures de ce fait bien plus hautes que larges, obligeant le pilote et le mécanicien à se pencher de manière peu confortable pour pouvoir voir la route. Le moteur monocylindre de 1962 cm<sup>3</sup> (100x250) à six soupapes et deux bougies est alors fabriqué dans les ateliers Rossel-Peugeot-Aviation à Suresnes et confié à Verdet, tandis que le bicylindre en V de 2814 cm<sup>3</sup> (80x280) à quatre soupapes par cylindre fabriqué à Beaulieu est confié à Michaux.



**Giuppone, Goux et Boillot**

Louis Verdet va de ce fait mener en parallèle ses activités de motoriste automobile et nautique. S'intéressant de prêt au dernier né des moteurs d'avions sorti de l'usine Gnome des frères Seguin à Gennevilliers. Il a compris que ce type de moteur offre un rapport poids/puissance très élevé. Son expérience en matière de mise au point de moteur haute performance va l'aider. Il se met en quête de réaliser à son tour un moteur de sept cylindres en étoile, plus conventionnel que l'Oméga, avec l'emploi de 2 soupapes d'admission et 2 soupapes d'échappement commandées par un culbuteur unique assurant le remplissage complet des cylindres et l'expulsion des gaz brûlés diminuant les effets de la force centrifuge. Un système de came unique permet alors de faire varier la vitesse du moteur, et par le fait moins consommer de carburant et surtout moitié moins d'huile, ce qui devenait primordial pour les vols en longue distance. Mais le coût engendré pour la mise au point, puis la

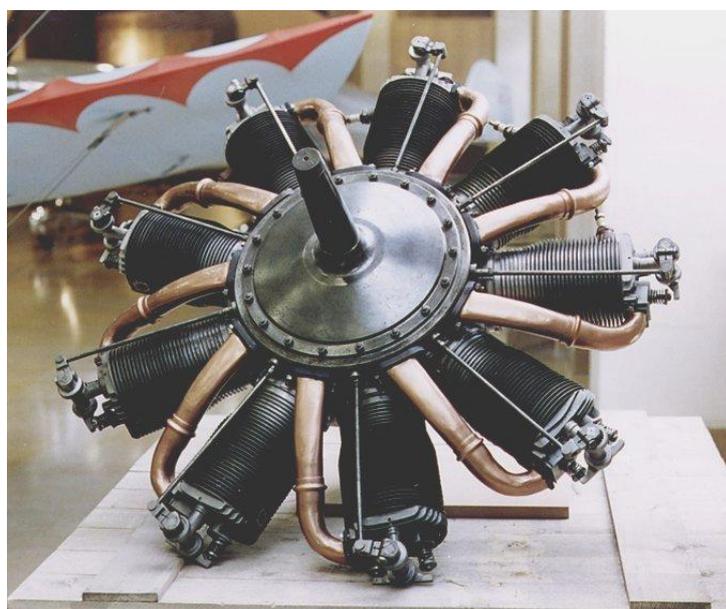
fabrication en série de ce moteur freine ses ardeurs. Verdet développe alors son moteur dans les ateliers Rossel-Peugeot Aviation à Suresnes dont il dispose. Fin 1910, le moteur Rossel-Peugeot de Verdet est présenté pour la première fois au 3<sup>ème</sup> Salon de la navigation Aérienne au Grand Palais à Paris. C'est là que Verdet rencontre le Docteur Pierre Berthet avec lequel il s'associe le 13 janvier 1911. Cette association a pour objet l'étude, la fabrication et la vente des moteurs rotatifs pour l'aviation ainsi que l'organisation et la constitution de sociétés anonymes chargées de l'exploitation définitive des brevets déposés par Louis Verdet. La **Société des moteurs d'aviation Verdet** est donc créée grâce à l'aide financière du docteur Berthet, ancien administrateur de la Société des Moteurs Gnome dont il détenait 900 actions représentant 20 voix au Conseil d'Administration, et dont il démissionna en 1907 tout en restant le principal actionnaire. Verdet présente un second moteur rotatif développant 50 ch. pour un poids de 88 kg. Mais l'année 1910 est un tournant pour la compétition automobile. Les grosses cylindrées pulvérisent tous les records sonnant le coup de grâce des voiturettes qui manquent de puissance. La perspective de voir réorganiser le Grand Prix de France avec l'avènement d'une formule 3 litres donne des idées aux *Mousquetaires* de Levallois, surnom des pilotes Peugeot, qui souhaitent évincer Verdet qui finalement démissionne. La presse s'empare de « l'affaire » reprenant les termes de Verdet qui rebaptise l'équipe *les charlatans*. Mais l'idée de Louis Verdet est de posséder sa propre affaire. Il cherche un nom pour son moteur. Tout naturellement, il se tourne vers son passé, se rappelant son enfance et le village de Saulce qui l'a vu grandir. Son moteur s'appellera *Le Rhône*. Et le 6 septembre 1912 est créée à Montreuil (93) la **Société des Moteurs Le Rhône**. Ses associés sont le pilote Edouard Martin, l'ingénieur Paul Descourtis, et le fabricant de machines-outils Henri Ernault qui en est nommé président. Le second moteur présenté en 1911 est de ce fait rebaptisé (après la création de l'entreprise) **Le Rhône 7A**.



## 1912 / 1915 - Vers la fusion : Gnome et Rhône

Les années 1912 et 1913 sont les années des records et de la consécration pour ces moteurs très résistants qui font la renommée de la société Le Rhône. Les victoires à répétition, la résistance des soupapes (point faible du Gnome OMEGA), et l'absence de vibration amènent les constructeurs à préférer ce moteur. De plus, l'armée commence à s'intéresser aux nouveaux constructeurs. Avant 1910, elle passait ses commandes à quatre motoristes : Gnome, Renault, Anzani et Robert Esnault-Pelterie (R.E.P.). En 1912, seuls Renault et Gnome sont conservés. A partir de 1913, l'armée fait en plus appel à Salmson et Le Rhône. La réparation des moteurs est attribuée à Clerget-Blin.

Le 11 décembre 1912, Roland Garros pulvérise à Tunis le record du monde d'altitude sur son Monoplan Morane-Saulnier équipé du Le Rhône 9C « Rototo » avec une altitude de 5610 m. Le 30 décembre 1912 à Etampes, Gilbert (pilote seul) sur Monoplan Morane-Saulnier équipé du Le Rhône 7A de 50 ch. bat le record de vitesse sur 350km, 400km, 450km, 500km et 600km, ce dernier en 5 h 52 mn 38 s à la vitesse de 102,09 km/h.



**Moteur Le Rhône 9C « ROTOTO »**  
(Photothèque AAMS)

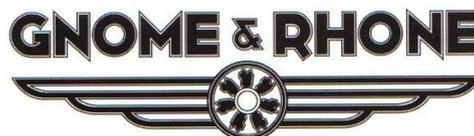
Fort de ces performances, qui sont de véritables vitrines publicitaires, Verdet propose un nouveau moteur de 9 cylindres en étoile de 110 ch. pour 15 litres de cylindrée. Le 9C va connaître son heure de gloire, notamment sur les premiers avions de chasse que l'armée va commander massivement à l'approche du conflit de 1914/1918. En mai 1913, la société dont les commandes sont en forte hausse décide de quitter les ateliers de Montreuil devenus trop exigus et s'installe dans les locaux d'une usine désaffectée, ancienne fabrique de jeux de cartes, située au N°68 du boulevard Kellerman à Paris 13<sup>ème</sup>. Les locaux sont loués et une cinquantaine d'ouvriers y travaillent. Le 27 décembre 1913, Legagneux sur Monoplan Nieuport équipé du Le Rhône 9C de 80 ch. pulvérise le record du monde d'altitude à Saint Raphaël en atteignant les 6150 m.

**Usine Le Rhône – 68 Bld  
Kellermann – Paris 13<sup>ème</sup>**  
(Fond d'archives Snecma)

Entre 1910 et 1914, Gnome est le principal fournisseur de l'état avec une production de 1500 moteurs, suivi de Renault avec 350 moteurs dont une majorité pour Maurice Farman dont il est le fournisseur attiré. Le Rhône et Salmson n'obtiennent en globalité que 25% du marché. Mais

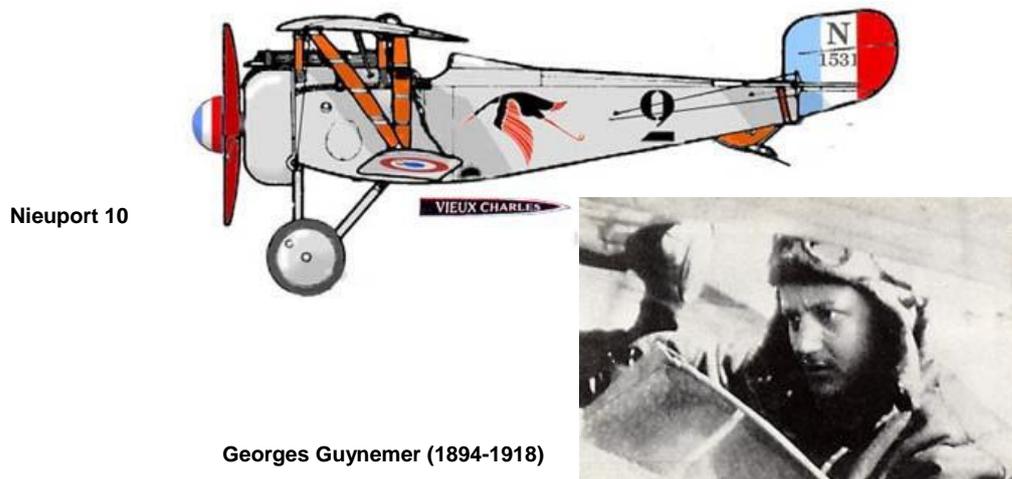


depuis le début de 1914, les commandes des moteurs Gnome ont chuté alors que celles des moteurs Le Rhône sont en nette hausse. En janvier 1914, la société Le Rhône est dans l'incapacité de faire face aux nombreuses commandes de moteurs qui affluent. Aussi, elle décide de se rapprocher de son concurrent en lui confiant une part importante de sa fabrication. La société Gnome accepte et demande en contrepartie 2750 actions de 100F sur les 21000 que détient Le Rhône. La fusion des deux motoristes est en marche. Le Rhône devient un concurrent dangereux avec lequel il faut compter. Un négociateur de la société Gnome, monsieur Guillaume de Hevesy a alors l'idée d'une fusion des deux sociétés. Il ouvre des négociations avec la société Le Rhône, et obtient le 17 juin 1914 la fusion des deux bureaux d'études. En septembre 1914, le général Hirschauer est nommé à la direction de l'aéronautique. Le 8 octobre, lors d'une réunion à l'Élysée, présidée par le Président Raymond Poincaré, il présente un rapport accablant pour les moteurs Gnome, qui selon lui, sont trop fragiles et consomment trop d'huile. Les actionnaires de Gnome réunis en assemblée générale les 16 novembre et 23 décembre 1914 concluent au rachat de la société Le Rhône. A l'issue d'une âpre lutte, cette fusion souhaitée par le ministère de l'armement est effective le 2 janvier 1915. L'union des deux motoristes donne naissance à la Société des Moteurs Gnome et Rhône. Le siège s'installe au N°3 de la rue de La Boétie dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Pour ces talents de négociateur, Mr de Hevesy toucha 110 actions Gnome supplémentaires. Il avait ainsi su anticiper l'annonce faite le 3 avril 1915 par le général Hirschauer devant la sous-commission de l'aéronautique de la commission de l'armée de la chambre des députés, où il déclarait qu'il ne commanderait aucun moteur Gnome en 1915, lui préférant les moteurs Le Rhône. Dorénavant, Louis Seguin devient le responsable des ventes, Louis Verdet prend la responsabilité des usines et Laurent Seguin les bureaux d'études. Le dernier brevet est déposé par Verdet pour le compte de la Société Le Rhône le 3 août 1915 et concerne un dispositif pour déclencher des bombes à bord des avions. Dès lors, Verdet va continuer à innover, et déposer de nouveaux brevets sous son propre nom, mais le dépôt se fera à Lyon et non à Paris. L'adresse de Verdet est alors 12 rue Pierre Corneille à Lyon. Peut-être voulait-il continuer ses recherches au nez et à la barbe des frères Seguin. La société Le Rhône n'aura donc connu que vingt six mois d'existence.



## 1915 / 1918 - L'union fait la force

Le Rototo et ses nombreux dérivés vont alors inscrire de belles victoires au palmarès des pilotes de chasse. Dès son entrée en service, le Nieuport 11 équipé du Le Rhône 9C Rototo change le rapport de forces. Pendant la bataille de Verdun, en février 1916, les pilotes remarquables tels que Tricornot de Rose, créateur de l'escadrille et patron de la chasse en France, Jean Navarre, l'as aux douze victoires, Albert Deullin, l'as aux vingt victoires, Georges Guynemer, l'as aux 54 victoires et René Fonck, l'as des as français avec 75 victoires, trouvent dans le Nieuport 11 un excellent engin de chasse. Le Nieuport 11 inflige de si lourdes pertes aux allemands que le haut commandement interdit à ses pilotes de voler autrement que groupés en escadrilles pour se défendre mutuellement.



Georges Guynemer (1894-1918)

Entre 1914 et 1918, Gnome et Le Rhône vont ainsi produire environ 25 000 moteurs en France, et c'est au total près de 100 000 moteurs français qui seront construits sous licence des deux constructeurs. C'est d'ailleurs dans ce contexte que les appareils ennemis seront également pourvus de moteurs français comme par exemple le Fokker triplan de l'allemand Manfred von Richthofen surnommé "le Baron Rouge". La fin de la guerre approche. Mais avec elle, une page de l'histoire aéronautique va se tourner. L'entreprise Gnome et Rhône est frappée par la disparition de Louis Seguin le 7 janvier 1918 à Paris, suivi le 8 novembre 1918 de celle de Louis Verdet, frappé par la grippe espagnole. Ils avaient tout deux 49 ans. Paradoxalement, Louis Verdet est enterré au Père Lachaise le 11 novembre quelques heures après que le maréchal Foch et le général Weygand aient reçu la signature de l'Armistice par la délégation allemande dans un wagon à Rethondes (60).

Ses amis lui rendent un dernier hommage :

*Ton nom restera auréolé de la gloire qui se dégage de ton existence, toute de travail et de géniale invention. Et chaque fois que dans le ciel, nous verrons passer un de ces oiseaux à qui tu as donné leur âme par un peu de la tienne, nous nous dirons que tu n'es pas mort tout entier, et à leur passage nous saluerons encore ton esprit créateur toujours vivant parmi nous.*

**Monument funéraire Famille VERDET**  
cimetière du Père Lachaise  
(photo Régis Ligonnet)



## 1918 / 1923 - L'après guerre et la chute

En cette fin d'année 1918, l'entreprise qui a perdu deux de ses fondateurs, Louis Seguin pour Gnome et Louis Verdet pour Le Rhône se doit de réagir. La présidence laissée vacante à la mort de Louis Seguin est confiée à Louis Javey tandis que la place de directeur général qu'occupait Louis Verdet avant son décès est confiée à René Robard, jeune centralien prêté par les Tréfileries et Laminoirs du Havre dirigées par un certain Lazare Weiller, industriel, député mais également actionnaire et fournisseur de la société Gnome et Rhône. De l'équipe initiale ne restent plus que Laurent Seguin et René Luquet de Saint Germain. Au problème de baisse de commande s'ajoutent les stocks qui coûtent très chers aux constructeurs. En France, on comptabilise 8000 avions et 20 000 moteurs en attente de livraison. L'aviation militaire est quasiment stoppée, et l'avenir dans le marché civil est plus qu'incertain. Les années noires vont frapper les entreprises aéronautiques qui, pour certaines vont licencier et même fermer. Les bénéfices de 1918 avec 6.8 MF redescendent à 2.1 MF en 1919 pour virer au rouge avec une perte cumulée pour 1920 et 1921 de 20 MF. La reconversion est inéluctable pour tous ces motoristes. Renault et Hispano-Suiza se recentrent sur leur fabrication automobile, Anzani vers ses motocyclettes, Salmson sur ses châssis d'automobile. Les dirigeants de **Gnome et Rhône** décident de restructurer leurs usines. Celle de Lyon est fermée mais pas vendue, et celle de Tours va se consacrer à nouveau aux cycles et automobiles Roland Pilain. Dans le même temps, ils se lancent comme la concurrence dans l'automobile en réalisant des moteurs et châssis pour la firme suisse Picard-Pictet. Ne voulant pas être en reste, ils vont également diversifier leurs fabrications réalisant des machines à coudre dans l'usine de machines textiles Martinot-Galland à Bischwiller, et en exploitant les brevets des tracteurs Aurore qu'ils avaient rachetés. En 1920, ils poursuivent en rachetant la société des moteurs Mathis à Bordeaux, puis les Forges et Fonderies de l'Aviation à Gennevilliers.

The advertisement features a large stylized 'GR' logo on the left. To the right, several motorcycle models are displayed with their respective specifications:

- 250cc JUNIOR**: A small motorcycle model.
- 350cc MAJOR**: SOUPAPES LATÉRALES. A motorcycle model.
- 350cc SUPERMAJOR**: SOUPAPES EN TÊTE. A motorcycle model.
- 500cc V2**: 2 CYLINDRES OPPOSÉS, SOUPAPES LATÉRALES. A motorcycle model.
- 500cc CV2**: 2 CYLINDRES OPPOSÉS, SOUPAPES EN TÊTE. A motorcycle model.
- 750cc X**: EXCLUSIVEMENT RÉSERVÉ AU SIDE-CAR. A sidecar motorcycle model.

At the bottom, the text reads: **UNE SEULE TECHNIQUE EN TOUTES CYLINDRÉES** and **GNOME RHONE**.

Cette diversification tout azimut va bien au contraire précipiter leur chute. Un emprunt obligataire de 25 MF à 6% est lancé en 1921. Les souscripteurs sont d'anciens actionnaires comme Lazare Weiller, mais surtout la Banque Marchal Bauer qui entre dans le capital à un niveau qui lui en assure le

contrôle. La banque décide de placer un observateur au sein de l'équipe dirigeante afin d'étudier les dysfonctionnement de l'entreprise, et d'en rendre compte aux actionnaires. Ce jeune financier qui a déjà fait ses preuves lors de négociations aux Tréfileries et Laminoirs du Havre et à la CGNA, s'appelle Paul-Louis Weiller. Dès lors, les nouveaux actionnaires vont avoir de cesse de critiquer la gestion de l'équipe dirigeante. Réunis en assemblée générale en février 1922, Laurent Seguin, Amédée Seguin, Claude Aulagnon, René Robard, le général Hirschauer et René Luquet de Saint-Germain démissionnent. Ils sont remplacés par le général Jouinot-Gambetta pour la présidence, les banquiers associés André Bauer et Charles Marchal, Joseph Maldant autre banquier, Georges Ramas du Comptoir sidérurgique de France et Paul Louis Weiller qui est nommé le 29 juin 1923 administrateur-délégué accompagné des pleins pouvoirs directoriaux. Ce jeune homme d'à peine trente ans va relever le défi qui lui est proposé. Gnome et Rhône va alors, tel le phénix renaître de ces cendres.

## **1923 / 1940 - Le sauveur : Paul Louis Weiller**

Tout comme ces prédécesseurs, Paul-Louis est un homme de la race des battants. Son parcours et l'histoire atypique de ces ancêtres nous ont intéressé. Paul-Louis Weiller est né le 29 septembre 1893 à Paris 8<sup>ème</sup>. Il est le 4<sup>ème</sup> enfant de Lazare Weiller, ingénieur, chevalier de la Légion d'Honneur et officier d'Académie, et de Alice Anna Javal, fille de Louis Emile Javal, membre de l'académie de médecine et ancien conseiller général de Villeneuve l'Archevêque (89). Les familles Weiller et Javal sont paradoxalement toutes deux originaires d'Alsace, du village de Seppois le bas (68) appartenant à la communauté juive implantée dans les plaines d'Alsace depuis le XI<sup>ème</sup> siècle.

**De gauche à droite**  
**Paul-Louis Weiller**  
**M. Laroche, député**  
**Mme Alice Weiller née**  
**Javal**  
**Jean-Pierre Weiller**  
**M. Lazare Weiller**  
**M. Henri Deutsch de la**  
**Meurthe**  
**L'aviateur américain**  
**Wilbur Wright**



Paul-Louis Weiller a donc un patrimoine génétique des plus intéressants. Son parcours va en tout point ressembler à celui de ses ancêtres. Très jeune, Paul-Louis fréquente les cours Dieterlin, boulevard Haussmann, puis les cours Hattemer de la rue de Londres. Il entre en sixième au Lycée Carnot. Il va y rester jusqu'en 3<sup>ème</sup> en 1906. Après avoir à quinze ans (en 1908) effectué son premier baptême de l'air, Paul-Louis ne va plus penser qu'à une seule chose : revoler. Il passe la première partie de son baccalauréat en 1909 et la seconde en mathématique élémentaire l'année suivante. Paul-Louis prépare les concours des écoles d'ingénieurs dans les classes spécialisées du Lycée Saint-Louis. Il est reçu à l'école centrale des arts et manufactures en 1912, classé 155<sup>ème</sup> sur 295 étudiants admis. La réussite l'engage pour cinq ans au service de l'état. Il décide de faire une année de service militaire avant d'entreprendre des études d'ingénieur. Le 1<sup>er</sup> octobre 1912, il s'engage dans l'armée. Il est affecté au 11<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie à Versailles. Le 11 février 1913, il est nommé brigadier, puis maréchal des logis le 16 août. Il réintègre alors l'école centrale le 1<sup>er</sup> novembre 1913 en étant rattaché comme sous-officier au 57<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie. De novembre 1913 à juin 1914, il effectue sa

première année d'études supérieures. Il est alors admis en seconde année 193<sup>ème</sup> sur 278 avec 14,9 de moyenne. Le 1<sup>er</sup> août 1914, jour de la mobilisation générale, Paul-Louis reçoit sa feuille de route pour le 57<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie situé à Toulouse où Il est affecté au grade de sous-Lieutenant. Mais il s'ennuie et pense qu'il serait plus utile ailleurs. Il demande alors sa mutation sur le front, ainsi qu'une autre dans l'aviation en insistant sur le fait qu'il a déjà volé. Le 4 mars 1915, il passe dans l'Aviation en qualité d'observateur. Après une période où il met au point une technique de photographie aérienne, il apprend à piloter et réussit son brevet de pilote le 15 septembre suivant sous le N°2339. Il devient alors pilote de chasse et mène de nombreux combats aériens. Il est affecté successivement dans l'escadrille M.F.22 de Jules Vedrines, M.F..40, puis la V21. Le 11 juillet 1916, il est promu au grade de Lieutenant. A la fin de la guerre en 1918, il rend compte chaque soir au Maréchal Foch des mouvements observés par les escadrilles placées sous ses ordres. Totalisant à la fin de la guerre 730 heures de vol au dessus de l'ennemi, il aura en tout été blessé cinq fois. Engageant un jour un combat aérien contre le célèbre allemand von Richthofen sur son triplan Fokker « baron rouge », une rafale fit éclater son pare-brise, le blessant au visage et à l'œil, et le privant des commandes de son manche à balai. Il réussit tout de même à se poser. La même année, pour passer les lignes ennemies, il monte à 6000m et l'oxygène lui manque. Il perd connaissance et s'écrase. Au total, quatre victoires aériennes. Il est cité une fois à l'ordre du régiment, une fois à l'ordre du corps d'armée, et dix fois à l'ordre de l'armée. Il est fait officier de la Légion d'Honneur et reçoit la Croix de Guerre des mains du Maréchal Foch. Il fait parti des quelques officiers présents à la signature du traité de paix à Versailles. Il termine la guerre avec le grade de commandant, ce qui lui vaudra plus tard d'être appelé commandant weiller.



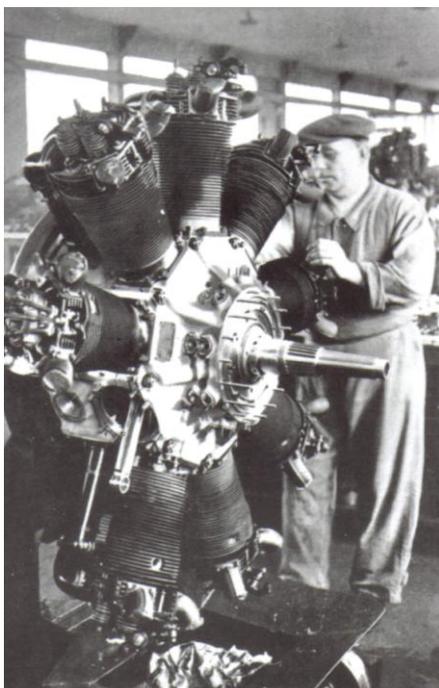
**Paul Louis Weiller – Après 1918**

Paul Louis Weiller est donc nommé le 29 juin 1923 administrateur-délégué de la Société des Moteurs Gnome et Rhône accompagné des pleins pouvoirs directoriaux. Il entreprend une vaste restructuration des filiales de l'entreprise qui sont au nombre de 29 éparpillées en 37 productions différentes. Il conserve néanmoins la fabrication des motos sous licence ABC qui passe sous la marque Gnome et Rhône. Profitant des négociations sur la licence Bristol du moteur **JUPITER**, Paul-Louis Weiller en profite pour embaucher son chef de bureau d'étude M. Rowbotham. Il lui donne pour mission de redresser la société en mettant au point ce moteur anglais dont personne ne croit plus. Il a pour l'aider dans sa tâche une centaine d'ingénieurs et un salaire royal digne de la cour d'Angleterre. Mais l'enjeu est de taille, il faut donc y mettre les moyens. Ce pari qui peut sembler fou fut une totale réussite. Paul-Louis a pour cela installé ses nouveaux bureaux au 34 rue de Lisbonne non loin de son domicile situé au 66. Après avoir assaini les comptes, il va préconiser des méthodes de fabrication modernes permettant à la société d'assurer son expansion, et ainsi de retrouver le rang des entreprises bénéficiaires. Il crée sa propre revue aéronautique en 1927 qu'il va appeler *Plein ciel*.



**Plein Ciel - N°59 – Mars Avril 1938**  
(collection Régis Ligonnet)

Les moteurs fabriqués durant les années 1923 à 1927 vont être des 5, 7 et 9 cylindres en étoiles. Les 5 cylindres sont les 5Ba et 5K de 230 et 280 ch. Le moteur 7 cylindres est le Titan major de 350 ch. Enfin le moteur 9 cylindres est le 9C Jupiter de 420 ch. Les années 30-36 vont à nouveau voir les puissances augmenter et passer à plus de 500 Ch. Une étude portant sur un moteur Jupiter de 2 étoiles de 7 cylindres va aboutir à la série des moteurs K (comme Kellermann, l'usine située à Paris sur le boulevard du même nom), le **14K** (725 ch.) et le **14Kirs** (870ch.). Les problèmes techniques de ce nouveau moteur vont être résolus et donner naissance au **14N** qui atteindra les 1060 ch. dans sa version ultime. Les records affluent avec entre autre le record du monde féminin d'altitude de Maryse Hilsz qui atteint 14 310 m en 36 minutes le 22 juin 1936 à Villacoublay sur un biplan Potez 506,



moteur 14K Mistral Major de 770 CV, hélice Gnome et Rhône tripale, train d'atterrissage Messier. Ces années voient ainsi l'évolution de l'aviation grâce aux nombreux raids organisés qui ouvrent la voie au transport aérien civil. Paul-Louis Weiller l'a d'ailleurs bien compris en reprenant à partir de 1926, la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNAV) qui relie Paris à Athènes dans la journée avec des Fokker C équipés de ses trimoteurs Titan. C'est sans doute lors d'un de ces voyages qu'il rencontre Aliky Diplarakos, jeune miss Grèce élue première miss Europe, qu'il épouse en seconde noce le 22 octobre 1932 à Paris 8<sup>ème</sup>. Il participe alors à la création d'Air Afrique, et d'autres lignes aériennes françaises vers Dakar, le Tchad, et l'Afrique centrale francophone qui vont être nationalisées en 1933 pour devenir Air France, et dont il sera un des premiers administrateurs. A noter qu'il en refusa la présidence, proposition de Pierre Cot, ministre de l'Air de l'époque.

**Le moteur JUPITER**  
(Fond d'archives Snecma)

En 1937, tous les constructeurs aéronautiques sont regroupés en sociétés nationalisées du type SNCASE – SNCASO – Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est, du Sud-Ouest. Gnome et Rhône, comme Hispano-Suiza, y échappe car 58% de son chiffre d'affaire est réalisé à l'exportation. L'état va néanmoins prendre une participation de 100 actions de chacun de ces deux motoristes. En 1938, Gnome et Rhône absorbe la Société Nationale de Construction de Moteurs, ancienne Société des Moteurs Lorraine située à Argenteuil pour le montage et la révision de ses propres moteurs. La même année, les Avions Gabriel VOISIN d'Issy les Moulineaux (92) passent sous tutelle de Gnome et Rhône qui lui cède la réparation des moteurs Jupiter. Gabriel Voisin en reste le Président.



L'entreprise est prospère. Elle le doit à Louis Verdier, directeur de Kellermann, et Emile Germinet celui de Gennevilliers qui fut le directeur de l'usine de Moscou de 1917 à 1920. Mais à l'approche de la guerre, Paul-Louis Weiller veut protéger l'usine de Kellermann des possibles bombardements aériens. Aussi, il agrandit l'usine de Kellermann en faisant construire un énorme blockhaus intégré. L'effectif atteint déjà 14250 personnes dont 12000 productifs. En 1939, Gnome et Rhône prend en charge une usine de l'état située à Arnage près du Mans (72) engageant de ce fait une politique sociale importante, avec notamment la création d'un dispensaire, d'un centre d'apprentissage, l'attribution de pavillons et l'organisation de colonies de vacances. Elle va être à l'origine de la construction de la cité ouvrière, dite de la « Cité des pins » au Mans. Le 25 juin 1939, l'usine est inaugurée par Paul-Louis Weiller et plus de 2 000 personnes, ouvriers, employés et familles qu'il a emmené par autocars et qui reprennent en chœur l'hymne de Gnome et Rhône sur une musique de la chanteuse Mireille. Car les publicitaires commencent à sensibiliser les esprits à l'approche de la guerre. La Société des Moteurs Gnome et Rhône en profite faisant appel à ses talents d'auteur compositeur pour vanter les mérites de ses moteurs. Elle va alors écrire une chanson intitulée **La chanson des Gnomes** qui disait ceci :

*On a partout chanté les nains de Blanche Neige Simplet, Poltron, Atchoum, Grincheux.*

*Il faut en étendant ce charmant privilège fêter aussi les Gnomes du ciel bleu !*

*Oui chantons les Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, Il est temps qu'on prône leurs mille et une qualités !*

*Leurs noms sont Endurance, Plein Gaz, et Sécurité. Ils travaillent pour la France et pour sa liberté !*

*Oui chantons les Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, pas un ne les détrône, ils sont rois de l'immensité.*

*On a parlé encore du P'tit Poucet et de ses bottes qui f'saient dit-on d'un bond sept lieues. Mais ces bonds à présent ne sont qu'un p'tit trotte auprès d'un raid des gnomes du ciel bleus !*

*Oui chantons les Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, Il est temps qu'on prône leurs mille et une qualités !*

*Leurs noms sont Robustesse, Confiance et Célérité.*

*Leurs multiples prouesses font leur célébrité !*

*Oui chantons les Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, pas un ne les détrône, ils sont rois de l'immensité.*

*Tous les moulins à vent ne tournaient avec zèle que si le vent soufflait un peu. Aujourd'hui sans la brise on voit marcher les ailes des Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, Il est temps qu'on prône leurs mille et une qualités !*

*Leurs noms sont Résistance, Record, Régularité, en toute circonstance sur eux l'on peut compter !*

*Oui chantons les Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, Gnom's Rhône, pas un ne les détrône, ils sont rois de l'immensité.*



La chanson était interprétée par André Dassary accompagné de Ray Ventura et de ses Collégiens.

## 1940 / 1945 - De l'occupation à la nationalisation

En 1940, 1000 moteurs sont produits contre 225 en 1939. A cette époque Gnome et Rhône et Hispano-Suiza sont les seuls à produire en série des moteurs dépassant 1000 cv. Mais la défaite et l'Armistice du 22 juin 40 va contraindre les industries françaises à travailler pour l'occupant. La société devient le Konzern Gnome & Rhône et doit fabriquer les moteurs de la société BMW. En octobre 1940, Paul-Louis Weiller est arrêté et déchu de sa nationalité française. **Louis Verdier** devient président directeur général de Gnome et Rhône. Mais la résistance s'organise par le biais de la contre productivité, réalisant 159 moteurs pendant les 50 mois d'occupation, alors que la production était en temps de paix de 600 moteurs par mois. Les bombardements alliés de l'usine d'Arnage (juillet 1943) et de Gennevilliers (10 mai 1944) vont fragiliser l'entreprise. De plus, le débarquement des alliés va pousser les allemands à transférer les machines-outils outre Rhin. A la libération en août 1944, un administrateur provisoire, Jean Lepicard, est nommé afin de relancer l'activité de Gnome et Rhône. Grâce à son action, l'armée américaine confie à Gnome et Rhône d'importantes commandes de réparation. Les caisses et les GMC de l'US Army envahissent le Boulevard Kellermann. D'août 1944 à début 1945, 600 moteurs diesel GMC, 1 000 motos et 5 300 moteurs Continental de chars Sherman sont réparés ce qui vaut à Gnome et Rhône de recevoir : Un US Army Award. De nouvelles fabrications voient le jour pour sortir de la crise : tracteurs, cocottes minutes, mitraillettes et motocyclettes. Car le retard est grand face aux alliés qui ont pu démarrer la construction de moteurs à réaction. C'est dans ce contexte que le gouvernement français décide par ordonnance du 8 mai 1945 de nationaliser Gnome et Rhône et de créer la **Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation**. La SNECMA intègre en 1945 l'activité moteurs d'avions de Renault (accusé de collaboration), et en 1947 le Groupement d'Etudes de moteurs à Huile Lourde (ex Clerget-Blin).

1945



1968



1992



2005

