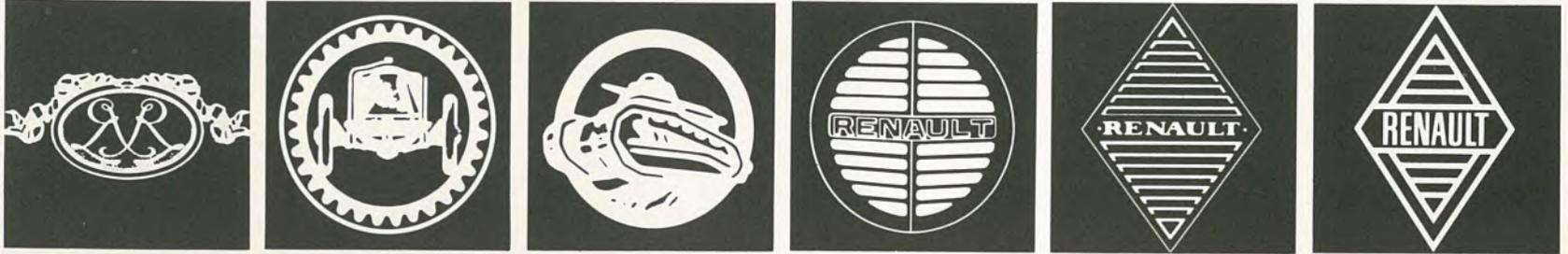


RENAULT



**De Renault Frères
constructeurs d'automobiles
à Renault Régie Nationale**



**Bulletin de la Section d'Histoire
des Usines Renault**

13^e année tome 4 - Décembre 1982 - n° 25

25° Liste des Donateurs et des Versements enregistrés au Fonds historique

Mmes Alexandre	Agenda Dunod : construction automobile.
Denniel	Brochure : Albert Thomas à Billancourt.
Gloriod	Reproduction d'une aquarelle de Marie Laurencin - cartes postales diverses.
MM. Paradinas	Brochures accords d'entreprise.
Nepveu	Insigne de boutonnière des vendeurs.
Bechet de Balan	Brochures diverses.
Dor	Deux reproductions de cartes publicitaires.
Deshayes	Notes diverses et graphiques de production.
Grenier	Menu du dîner amical de la maîtrise de l'entretien 1939 et St-Éloi 1936.
Billard	Notes de service diverses.
Bonnaire	Annuaire téléphonique 1960 - Brochure résultats 1956.
Gaulupeau	Catalogues PR RY3 - Notice d'entretien Monasix.
Rougier	Notes Renault service et brochures diverses.
Heudes	Carte de présentation de la Renault 6.
Prévot	Brochures diverses.

Numéros de la revue semestrielle disponibles :

Juin 1977 (n° 14 : 15 francs)	Juin 1980 (n° 20 : 20 francs)
Décembre 1977 (n° 15 : 15 francs)	Décembre 1980 (n° 21 : 20 francs)
Juin 1978 (n° 16 : 15 francs)	Juin 1981 (n° 22 : 20 francs)
Décembre 1978 (n° 17 : 15 francs)	Décembre 1981 (n° 23 : 20 francs)
Juin 1979 (n° 18 : 15 francs)	Juin 1982 (n° 24 : 25 francs)
Décembre 1979 (n° 19 : 15 francs)	Décembre 1982 (n° 25 : 25 francs)

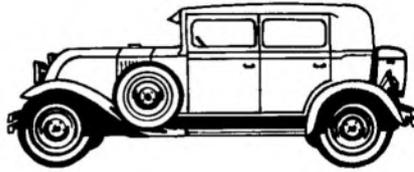
Centre Dactylographique, Sce 0746 — Composition sur machine de traitement de texte
Imprimerie, Sce 0748 — Conception et réalisation de la brochure

Au montant de chaque commande il conviendra d'ajouter pour les envois par poste : 7 francs pour un numéro, 15 francs pour deux et 25 francs au-delà. (Attention ! Tous les ordres de paiement doivent être libellés à l'ordre de l'Amicale du Groupe Renault, Section d'Histoire).

sommaire

Les folles équipées	Gilbert Hatry	303
A bâtons rompus	Paul Grémont	315
Petite histoire d'une idée bizarre (2)	Pierre Bézier	319
L'île de Monsieur	Pierre Mercier	332
Histoire de la DAUPHINE	Fernand Picard	349
Bien dans ma peau	Pierre Lhommet	353
Louis Renault, patron absolu	Marie-Solange Guillet	356
Fiche technique : le tracteur agricole type GP 1919		358
Tables du tome IV		361

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.



LES FOLLES ÉQUIPÉES

Vers 1910, Louis Renault décide que, désormais, aucune de ses voitures ne participera à une quelconque compétition.

Les courses, affirme-t-il, ne peuvent en rien contribuer au progrès de l'automobile et, commercialement, les débouchés qu'elles ouvrent ne compensent plus les dépenses engagées.

Peut-être a-t-il ressenti douloureusement les défaites dans les deux Grands Prix de l'A.-C.F. de 1908 et 1909. Peut-être aussi, engagé dans un processus de diversification de ses produits, a-t-il jugé préférable de consacrer toutes ses ressources au développement de ses usines !

Quoi qu'il en soit, finie donc la période héroïque, terminée l'épopée sportive qui avaient tant contribué à l'essor de la marque.

Mais ce sentiment du patron de Billancourt était loin d'être partagé par quelques-uns de ses proches, comme par de nombreux propriétaires sportifs de voitures Renault qui tenaient non seulement à briller dans des compétitions locales ou secondaires, mais aussi, à l'occasion, à tenter d'établir ou de battre quelque record.

Durant les années qui séparent les deux guerres mondiales, on ne verra plus de Renault dans les grandes épreuves nationales ou internationales. Par contre, nombre d'amateurs n'hésiteront pas à se lancer dans de folles équipées.

"Folles équipées" ? Parce qu'il leur fallait beaucoup d'audace, de courage et une bonne dose d'inconscience pour affronter des adversaires souvent mieux pourvus qu'eux.

Certes, parfois, l'usine se mettra sur les rangs ou sera contrainte de prendre, comme on dit, "le train en marche". Les jours de victoire, Louis Renault laissera aux services spécialisés de Billancourt le soin d'assurer l'exploitation commerciale.

Un exploit audacieux

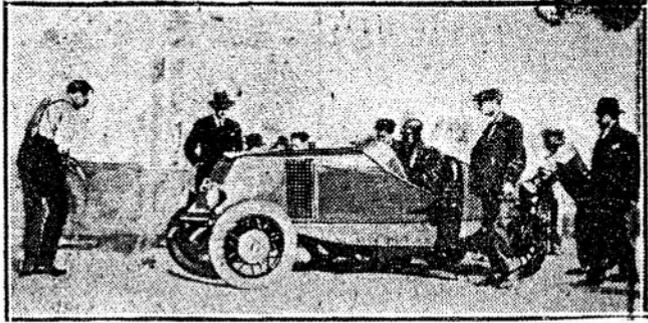
Le 29 mars 1926, à midi, une 6 CV Renault commençait une ronde infernale de dix jours sur l'autodrome de Miramas. À l'aube du 9 avril, les journaux pouvaient relater ce qu'ils considéraient comme une "histoire d'un bel attrait sportif due à un audacieux automobiliste, M. Bertrand."

Audacieux et sans complexe, tel était effectivement cet agent Renault de Carcassonne, administrateur-délégué de la Société méridionale d'automobiles et président de l'Automobile-Club carcassonnais. Parce qu'il fallait un moral d'acier pour oser, avec une voiture d'à peine 1 litre de cylindrée, tenter de s'approprier les records établis par l'Italien Ansaldo sur le circuit de Monza, en février de la même année.

Sans préparation particulière de la voiture, sans appuis financiers, aidé seulement de quelques amis qui le relayeront au volant et assureront l'assistance technique, Bertrand se lançait dans l'aventure, escomptant bien retirer d'une victoire, dont il ne doutait pas, un bénéfice à la fois moral et matériel. Mais, en prenant à son compte tous les risques de l'entreprise, il espérait bien, le succès aidant, intéresser le service commercial de l'usine et obtenir, *a posteriori*, une importante compensation financière qui le couvrirait de ses débours.

UNE 6 CV RENAULT couvré en 8 jours à distance Paris-Melbourne

L'HISTOIRE DU RECORD DU MONDE
DES 10.000 MILLES



Une histoire d'un bel attrait sportif...

Au fil des heures

À midi donc, ce 29 mars, Bertrand est au départ. La ronde solitaire commence dans le secret le plus absolu. La direction de l'usine n'a pas été informée. Elle aurait sans doute jugé inopportune une initiative dont l'insuccès ternirait son image de marque.

Les premiers 1 000 kilomètres sont parcourus à la vitesse moyenne de 87,657 kilomètres/heure. A la vingt-huitième heure, 2 306,409 kilomètres sont couverts, mais la vitesse moyenne tombe à 83,396 kilomètres/heure. C'est alors que Bertrand informe l'usine par télégramme demandant que lui soient adressés, par service rapide, quatre magnétos SEV B 4 avec tocs.

Désormais la communication est établie et les messages se succèdent :

- 31 mars — 15 h 30 : "Tentative Miramas — 4 000 kilomètres en 49 h 54 min — Moteur parfait état".
- 1^{er} avril — 11 heures : "5 500 kilomètres en 68 heures — Moyenne 80,655".
- 1^{er} avril — 14 h 55 : "6 016 kilomètres en 74 heures — Moteur parfait état".

Le 3 avril, le télégramme émis à 8 h 30 signale que la tentative en est, après 115 h 33 min, à 9 500 kilomètres. Mais Bertrand appelle au secours : "Demandons aide pour continuer" ; pourtant le moteur "rend mieux que premier jour".

De quelle aide s'agissait-il ? Un nouveau télégramme du même jour à 10 h 20 est plus précis : "Demandons aide matérielle et financière pour permettre atteindre record 15 000 kilomètres" et, ajoute Bertrand, "ai bon espoir vous donner nombreux records".

Alors Billancourt se mobilise. Non seulement des félicitations chaleureuses sont adressées à Bertrand et à son équipe, mais un mécanicien, Dupuy, est envoyé en renfort, cependant que l'Agence marseillaise des automobiles Renault prend le relais de l'assistance technique.

Au moment où l'espoir de vaincre devient certitude, un incendie accidentel, pendant un ravitaillement, nécessite un arrêt de deux heures, mais les six jours écoulés ont permis à la petite 6 CV de parcourir 11 681,292 kilomètres à la moyenne générale de 81,120 kilomètres/heure. Et la ronde continue !

Le 6 avril, les 14 800 kilomètres sont atteints et Bertrand se fixe comme objectif de battre le record des 10 000 miles. Encore faut-il obtenir l'accord de Billancourt, car, signale l'Agence marseillaise, il y a d'abord une question financière à régler. Le directeur des installations de Miramas exige "le règlement avant le départ de l'autodrome" et l'Agence demande : "Devons-nous, pour compte usine, opérer règlement quelconque, Bertrand comptant sur participation totale usine". La réponse est immédiate, d'accord pour poursuivre et remise à Bertrand de 8 000 F maximum.

A la cent quatre-vingt-seizième heure, 15 513 kilomètres sont enregistrés. Le 7 avril, le record des 10 000 miles est établi sous réserve d'homologation et Bertrand se prépare pour les 20 000 kilomètres, à condition que l'usine prenne en charge la totalité des frais engagés depuis le début de la tentative. Mais les frais étant estimés à 35 000 F et le moteur de la 6 CV commençant à donner des signes de fatigue, Bertrand est contraint à l'arrêt. Il pouvait néanmoins être satisfait des résultats obtenus :

- Record des 6 jours, soit 11 681 kilomètres à la moyenne horaire de 81,120 kilomètres ;
- Record international des 7 000 miles en 131 h 23 min (moyenne 81,120 kilomètres/heure) ;
- Record du monde toutes catégories des 10 000 miles en 203 h 22 min (moyenne 79,154 kilomètres/heure).

05642

TÉLÉGRAMME

Reçu à Billancourt, le 3^{er} AVR 1926 19, à _____ heure

Mod. 1478 - 21

ORIGINE	NUMÉRO	NOMBRE DE MOTS	DATE	HEURE DE DÉPÔT	TRANSMIS AU SERVICE

MIRAMAS 021 27 3 9/20F FENGREP BILLANCOURT
TENTATIVE MIRAMAS 9500 KILOMETRES 115 H 33 MOYENNE GENERALE
82 KILOMETRES 213 DEMANDONS AIDE POUR CONTINUER
MOTEUR PARFAIT ETAT REND MIEUX QUE PREMIER JOUR + BERTRAND

Fac-similé de l'un des télégrammes adressés à Billancourt par M. Bertrand.

Il faut régler les comptes

Qui allait payer les frais engagés ? Et ils étaient lourds ! Chaque jour la location de la piste s'élevait à 1 000 francs, celle des lits pour le personnel et les chronométreurs (il en fallait 10) à 10 francs, soit 100 francs. Et le commissaire sportif ! Sa rétribution atteignait 20 francs.

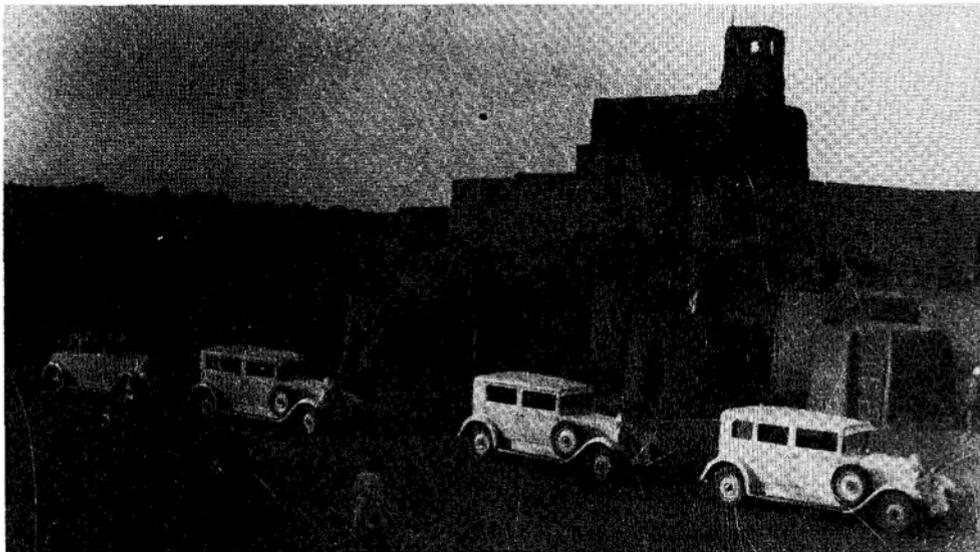
A tous ces frais fixes il fallait ajouter les fournitures, les taxes téléphoniques, le carburant, les salaires du personnel et même un parapluie. A quelle somme s'est donc élevée la dépense globale ? Nous l'ignorons ; ce que nous savons, par contre, c'est que la Direction de l'usine, après avoir pris à sa charge 43 000 francs, refusa à M. Bertrand tout complétement, "étant assurée, lui écrivit-elle, qu'il comprendrait aisément qu'elle ne pouvait en faire plus... malgré tout l'intérêt que nous attachons à votre beau succès".

Si, dans cette aventure, M. Bertrand perdit un peu d'argent, il en gagna vraisemblablement, grâce aux retombées publici-

Dans des garages des banlieues d'Alger et de Tunis, les concurrents mettent la dernière main à leurs voitures. Certains ont installé des suspensions spéciales qui donnent à leurs engins un aspect de monstres fantastiques. D'autres ont préféré conserver en l'état les machines sorties d'usines. Enfin, quelques audacieux ou inconscients s'appêtent à mettre en ligne leurs propres véhicules, mais ce sont des amateurs !

Le 5 février 1930, à 7 h 5 min, en présence du général Meynier, directeur des Territoires du Sud, et de M. Traco, président de l'Automobile-Club d'Alger et commissaire général de l'épreuve, le départ est donné. Les quatre voitures Cottin-Desgouttes peintes d'un jaune terreux, qui forment le groupe 1, s'élancent en direction de Laghouat qu'elles atteindront à la tombée de la nuit.

Ainsi débutait le "Rallye Transsaharien" organisé, à l'occasion du centenaire de la prise de possession de l'Algérie par la France, conjointement par le gouverneur général Bordes et l'A.-C. d'Alger. Doté par *Le Matin* d'une coupe de 28 000 francs, il devait se disputer sur l'itinéraire Alger ou Tunis-Gao.



Un arrêt à Kival.

taires. En effet, de nombreux journaux célébrèrent cet exploit d'une 6 CV Renault qui en huit jours, selon les expressions utilisées, "avait couvert la distance Paris-Melbourne".

Une randonnée saharienne

"Depuis quelques jours, écrit l'envoyé spécial du journal *Le Matin*, Alger-la-Blanche, sous un ciel sombre et bas d'où tombe une petite pluie fine et tenace, a l'aspect mélancolique des villes de notre Nord. Mais, à quelques centaines de kilomètres, dans le Sud, le soleil brille."

6 500 kilomètres seraient ainsi à parcourir de la Méditerranée au Niger et retour, par des groupes de 4 voitures françaises, en 22 étapes, avec un repos obligatoire de trois jours à Gao.

Chaque jour, une ville-étape devait être atteinte : Laghouat, Ghardaïa, El-Goléa, Fort Mac-Mahon, Timimoun, Adrar, Reggane, Tanezrouft, Gao, Kidal, Tin Zaouaten, Silet, Tamanrasset, Iniker.

Le règlement stipulait qu'à partir de Laghouat et Biskra, chaque équipe, roulant en convoi, serait placée sous l'autorité d'un



Dans le Hoggar.

officier des régions sahariennes, seul qualifié pour prendre toute décision concernant la police de la route, l'orientation et la sécurité. Un commissaire de route lui serait adjoint pour la partie sportive et pratique et, de plus, aurait la responsabilité des frais engagés par les participants.

Quant au classement, il serait effectué d'après le nombre de points attribués à chaque équipe selon les moyennes réalisées, les passagers emmenés, les pénalisations éventuelles calculées d'après le carnet de bord des voitures. Enfin, les départs s'échelonneraient du 5 au 23 février et les arrivées du 6 au 28 mars.

De réelles difficultés

“En 1922, nous dit le *Bulletin commercial des usines Renault*, le Sahara n'était encore traversé, de loin en loin, que par des caravanes qui, au prix de mille fatigues et jalonnant leur piste de cadavres, mettaient des semaines pour relier l'Algérie au Soudan. En 1930, une course d'amateurs se déroule joyeusement à travers ces décors farouches, théâtres des drames sanglants de la soif”.

Effectivement, en huit années, le Sahara avait révélé la plupart de ses secrets grâce à de multiples explorations terrestres et aériennes. A cet égard, Renault pouvait se prévaloir d'une éminente participation. En 1923, c'était la mission Schwob, de Touggourt à Tozeur ; en 1924, la mission Gradis-Etienne ; en 1925, le raid du commandant et de Mme Delingette puis la randonnée du lieutenant Estienne, soit 18 000 kilomètres en trente-six jours avec une torpédo 6 CV de série.

Cependant l'itinéraire du rallye n'était pas sans présenter de difficultés et même de dangers. A l'aller, les concurrents devaient franchir 1 300 kilomètres de sable dans le Tanezrouft et, au retour, emprunter les étroits défilés du Hoggar.

Des dunes, dont le sable léger constitue autant d'obstacles, des zones montagneuses aux pentes escarpées, des marécages aux boues traîtresses, d'immenses plateaux hérissés de pointes, de cailloux et de rochers, tels étaient les terrains qui s'offraient aux voitures. Et il y avait le climat. Un climat changeant, aux brusques sautes de température, au vent glacial succédant à un temps lourd, déprimant pour les hommes.

A une topographie tourmentée, à des conditions climatiques déconcertantes, il faudrait encore ajouter la dissidence, toujours imprévisible, de tribus locales. En somme, une conjonction d'obstacles que les hommes et les machines devraient surmonter.

Renault vertes et Renault blanches

Dix groupes de quatre voitures sont engagés dans le rallye : le groupe 1 (Cottin-Desgouttes), le groupe 2 (Citroën), le groupe 3 (Renault amateurs), le groupe 4 (Delahaye), le groupe 5 (Renault), le groupe 6 (Ford), le groupe 7 (Citroën), le groupe 8 (Bugatti), tous homogènes. Le groupe 9 comprend une Fiat, une Renault et deux Citroën et le groupe 10, une Hotchkiss, une Delaunay-Belleville, une Panhard et une Voisin.

Tous les groupes doivent partir d'Alger à l'exception du groupe 2 (Tunis) et du groupe 4 (Biskra).

Deux groupes Renault sont donc au départ. Le premier, dénommé amateurs ou Renault vertes en raison de la couleur des carrosseries, comprend une Vivasix torpédo commerciale, modèle 1930, une Vivastella conduite intérieure, modèle 1929, pilotée par M. Jambon, de Tunis, ayant déjà parcouru 25 000 kilomètres, une 10/11 CV conduite intérieure, modèle 1930,

avec Mlle Oulié, et une torpédo 10/11 CV de 1926 avec le docteur Billon, de Marseille, qui a, à son actif, plus de 45 000 kilomètres.

Toutes ces voitures sont "des voitures comme on en rencontre à Paris, sans équipements spéciaux avec de belles couleurs vertes, qui feront sur le sable du désert des taches reposantes à l'œil. La seule verdure du Tanezrouft sera, en février 1930, la carrosserie des Renault amateurs" (*Le Matin*).

Le deuxième groupe des Renault a pris le nom de "Renault blanches". Il est composé de quatre Vivasix 1930 (un cabriolet et trois conduites intérieures de 5 ou 7 places). Elles sont "toutes confortables, dotées de leur carrosserie de série", contrairement aux voitures concurrentes qui "utilisent généralement des châssis sur lesquels sont montés des baquets entoilés" (*Le Matin*).

Les Renault blanches sont dirigées par René Estienne qui pilote la voiture n° 17 avec comme passager le général Ferrand. La voiture n° 18 est conduite par Roques (passager Reygasse), la n° 19 par de Garvadie (passager Desfaux), la n° 20 par Laffont (passager Peignat).

Deux autres Vivasix transportent les journalistes du *Matin* et de la presse régionale.

Le 5 février, le groupe 1 (Cottin-Desgouttes) quitte Alger ; le 6, de Tunis, part le groupe 2 (Citroën) ; le 9, d'Alger, les Renault vertes ; le 12, de Biskra, le groupe 4 (Delahaye), et ensuite, d'Alger, le 13, les Renault blanches groupe 5 ; le 15, le groupe 6 (Ford) ; le 17, le groupe 7 (Citroën) ; le 19, le groupe 8 (Bugatti) ; le 21, le groupe 9, et le 23, le groupe 10.

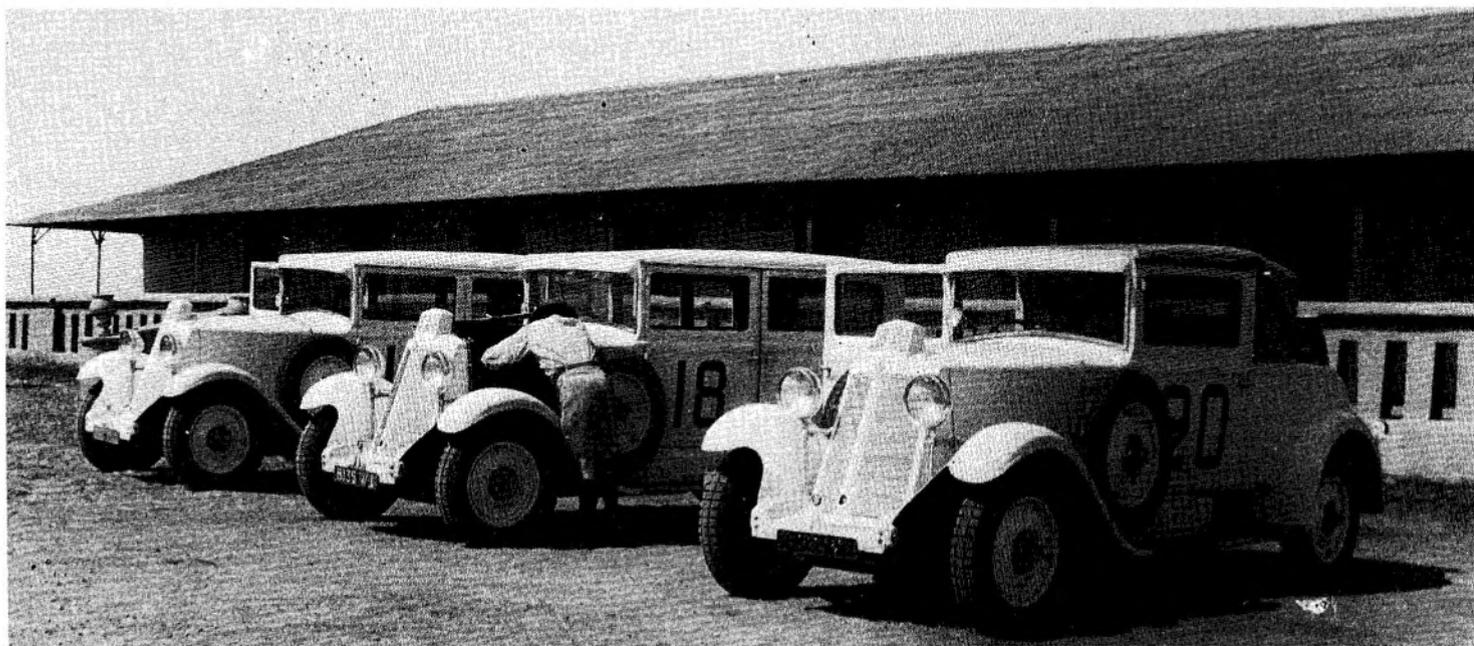
Une belle performance

Jour après jour donc, les convois quittent leur point de départ. Des moyennes souvent supérieures à 45 kilomètres/heure sont enregistrées. Quelques incidents mécaniques sont à l'origine de retards. Mais, en général, les étapes étant couvertes avec "une grande régularité", tout laisse à prévoir "une lutte sévère" (*Le Matin*).

Le 6 mars à 15 heures, le groupe Cottin-Desgouttes retrouve Alger. Le 10, ce sont les Renault vertes et, le 13, les Renault blanches. La performance des Renault vertes, qui leur permettra de prendre la sixième place au classement général, suscite de nombreux éloges en raison de la composition de l'équipe et des conditions dans lesquelles le parcours a été effectué.

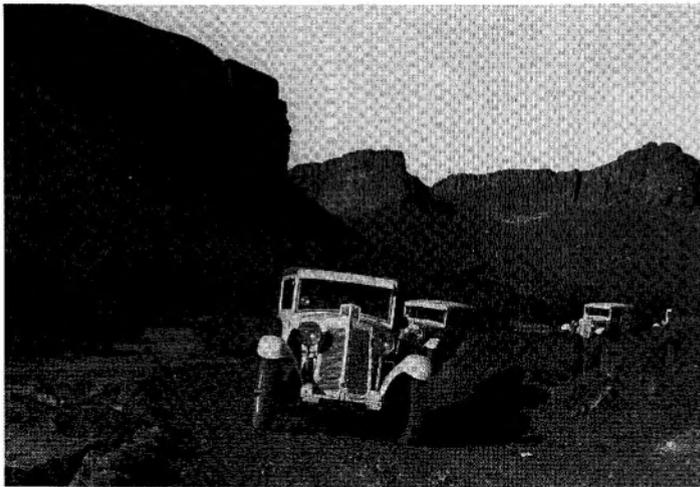
"J'ai fait le désert, raconte Mlle Olié, membre de l'équipe, avec une conduite intérieure Renault 11 CV — la première de ce genre qui s'y soit risquée — voiture strictement de série et qui n'avait même pas été rodée au préalable. Notre équipe comprenait aussi une torpédo de 11 CV datant de 1926 et surnommée "l'ancêtre du rallye". Ces deux voitures, complétées par une conduite intérieure Vivastella 1929 et une torpédo Vivasix 1930, ont parcouru la distance Alger-Gao par le désert du Tanezrouft, étendue de 1 100 kilomètres sans point d'eau, en soixante-quatorze heures et un itinéraire total de près de 7 000 kilomètres (si l'on compte les retours en arrière, les reconnaissances de la voiture de tête) en deux cent vingt-sept heures. Je précise ces données, d'autant plus significatives que notre équipe, comme on le sait, n'était pas homogène et qu'au lieu de comporter, comme passagers, des éléments très efficaces, ne comprenait sur 9 participants que 3 mécaniciens professionnels dont un de dix-neuf ans sans la moindre expérience du Sahara. De plus, une des voitures était conduite par un amateur, chirurgien de profession ; l'équipe, enfin, comptait 3

Les Renault au cours d'une étape.



femmes et 3 hommes sans entraînement sportif. C'est dire qu'elle était particulièrement handicapée et que, en cas d'ensablement par exemple — pierre d'achoppement de la circulation automobile au Sahara — les forces susceptibles de soulever les voitures et de les mettre "au dur" étaient en nombre limité.

"Nos mécaniciens eurent de gros efforts à fournir, passèrent des nuits sans sommeil à préparer les voitures pour le lendemain. Nos étapes furent souvent de quatorze ou seize heures ou davantage encore ; il fallait bander les muscles pour résister aux sauts des quatre roues à la fois, au tangage sur les mottes de terre ou les plans de granit que nos voitures avaient à supporter. Il fallait, plusieurs fois par jour, par 50 degrés au soleil, creuser le sable à deux mains et pousser la voiture enlisée..."



Les Renault blanches dans les gorges d'Arak.

La performance des Renault vertes avait donc "une signification et une portée très haute" que le *Bulletin commercial des usines Renault* vantait, très normalement d'ailleurs, "comme épilogue à cette belle manifestation qui, une fois de plus, a mis en valeur les qualités mécaniques incomparables de nos voitures".

Et le docteur Billon, doyen de l'épreuve, pouvait confier à un journaliste : "Ç'a été dur, très dur ; malgré cela, satisfaction complète ; songez que je ramène avec moi ma fidèle 10 CV, vieille de quatre ans et qui a fait ces 7 000 kilomètres sans me causer le moindre ennui ; elle rentre intacte, avec une lame de ressort cassée pour toute avarie. Que peut-on demander de plus à une voiture ?".

L'injuste pénalisation

En retrouvant Alger, l'équipe des Renault blanches qui possède une avance de 50 minutes sur l'horaire établi est euphorique et Estienne déclare triomphalement : "Nous avons parcouru 6 474 kilomètres à la moyenne de 51,6 kilomètres/heure. Le nombre de points que nous avons acquis est de 2 690, ce qui nous assure la première place".

Ce nombre de points dépassait, en effet, de loin celui attribué à l'équipe Cottin-Desgouttes qui, avant l'arrivée des Renault, faisait figure de vainqueur. Cependant, une dernière formalité restait à accomplir : remettre aux commissaires les 24 enveloppes, soit 6 par voiture, correspondant aux carnets de bord. C'est le dépouillement de ces enveloppes qui était déterminant car "le règlement du rallye prévoyait une bonification par roue présentée à l'arrivée".

Certes, on pouvait interpréter cette disposition du règlement : ou la présentation des 24 enveloppes sur l'ensemble de l'équipe, quelle que soit la voiture, ou l'affectation d'une enveloppe à chaque roue. "Or, raconte le *Bulletin*, 3 des roues de secours avaient été interverties entre les diverses voitures de l'équipe. M. Estienne demanda à un officiel s'il fallait en opérer la rectification et rendre à chaque voiture ses roues d'origine, faisant d'ailleurs observer que sa grande avance le lui permettait largement.

"Sur réponse que cela n'était pas nécessaire, il fut passé outre, mais un concurrent déposa une réclamation contre l'équipe à ce sujet. La commission sportive du rallye, juge de l'affaire, et qui devait procéder au classement, n'ayant pu se mettre

La voiture du docteur Billon en fâcheuse position.



d'accord sur la question, une commission supérieure était saisie de l'incident".

Et la décision tombe comme un couperet, l'équipe des Renault blanches est déclassée au profit des Cottin-Desgouttes, l'équipe Ford prenant la troisième place. Cruelle déception pour la marque. "Il n'en reste pas moins vrai, dit-on chez Renault, au pur point de vue des résultats réels, que l'équipe 5 a fourni la meilleure performance et qu'aucun concurrent n'a pu approcher les moyennes réalisées par les Vivasix blanches".

Des Vivasix strictement de série, entièrement carrossées en voitures de tourisme, qui ont, en fait, obtenu une "victoire morale et un prestige aussi précieux qu'une consécration officielle".



Le docteur Billon, grand amateur de randonnées automobiles, en visite à Billancourt avec sa torpédo 10 CV GS de 1921.

Sur les routes marocaines

Le circuit marocain, tracé dans la partie méridionale du pays, se disputait sur les routes des grands plateaux empoussiérées ou boueuses selon les conditions climatiques.

Long de 844 kilomètres à l'origine, il devait, au cours des années, voir sa distance passer successivement à 685 kilomètres en 1923, puis à 709,500 kilomètres à partir de 1925.

Chaque année, les organisateurs en modifiaient le règlement, soit qu'ils désirassent en accroître les difficultés pour en accuser le caractère sportif, soit encore pour en augmenter l'attrait commercial.

Le circuit marocain changea donc fréquemment de nom : "Grand Prix de l'Automobile-Club marocain", "Grand Prix Automobile du Maroc" et enfin "Rallye international du Maroc". Cependant, une seule clause du règlement ne varia pas, celle concernant les voitures qui, toutes, devaient être strictement de série.

En 1921, année de la création, le circuit relie Casablanca-Meknès-Fès-Rabat-Casablanca. C'est une bataille entre une Delage et une Talbot et la première l'emporte. Parmi les spectateurs, Louis Renault, qui couvre à deux reprises 230 kilomètres du circuit pour le plaisir ou pour se rendre compte, par lui-même, des possibilités de victoire offertes à sa marque.

Certes, au Maroc, Renault n'est pas inconnu mais, comme l'écrit *Le Petit Marocain*, cette épreuve a permis "à bon nombre de sportmen de fixer leur choix sur les voitures gagnantes". Une victoire dans une compétition de cet ordre, qui n'exige pas un important engagement financier, ne serait pas à dédaigner. D'autant que les agents Renault marocains se déclarent fort intéressés et que l'un d'entre eux n'hésite pas à faire des offres de service.

C'est moi...

M. Leblanc, agent à Safi, écrit à Billancourt :

"Je connais parfaitement le parcours du prochain circuit marocain, l'ayant fait des centaines de fois ; personne, même au Maroc, ne le connaît aussi bien que moi.

"Cette course sur terrain absolument plat est une course de pure vitesse, car les routes sont droites et la visibilité est très grande. C'est une épreuve terrible pour les moteurs car on doit tenir d'un bout à l'autre de grandes vitesses et il fait très chaud. Le parcours est pour ainsi dire plat, pas de côtes.

"J'ai fait le circuit en 1921 sur Talbot sur ce même parcours, en 5 étapes, et ai été battu de deux minutes par Pierre Delage, ayant mené la course jusqu'à 15 kilomètres de l'arrivée avec trente minutes d'avance sur Delage lorsque j'ai brisé mon châssis.

"A mon avis cette course est intéressante pour notre marque. Arriver premier serait une réclame.

"Le seul modèle intéressant pour une course de ce genre serait une 40 CV sport avec refroidisseur d'huile et un radiateur bien soigné. Il faudrait des roues de rechange dans toutes les villes sur le parcours et la moyenne devra être autour de 110 kilomètres/heure pour le gagnant. L'homme le plus rapide sur ce parcours jusqu'à présent, c'est moi".

Mais, si à Billancourt on est décidé à concourir sur le circuit de 1922, on écarte la candidature de Leblanc. Le 10 mars 1922, l'agent Renault de Casablanca, M. Amic, reçoit 1 750 francs pour la prise d'inscription de 3 voitures : 10 CV, 12 CV et 40 CV.

Scelle-Lamothe bien placé

L'épreuve se déroule en 4 étapes : Casablanca-Meknès (237 kilomètres), Meknès-Fès (260 kilomètres), Fès-Rabat (200 kilomètres) et Rabat-Casablanca (170 kilomètres). On signale de nombreux virages et accidents de terrain surtout dans la deuxième étape avec le virage de Timhadit à 2 000 mètres d'altitude.

Au matin du 15 avril, 16 voitures sont au départ sur les 31 engagées. C'est aussitôt une bagarre entre Voisin, Delage et Renault. A l'arrivée à Casablanca, Scelle-Lamothe sur sa 40 CV prendra la troisième place du classement général avec un temps de 11 h 37 min 4 s contre 11 h 2 min 59 s au premier, Rougier sur Voisin et 11 h 22 min 11 s au deuxième, Rost sur Delage.

La deuxième Renault, pilotée par Hurcher, se retrouvera à la douzième place (18 h 31 min 31 s). Quant à Leblanc que Renault avait récusé, il figurait à la dixième place en 16 h 30 min mais au volant d'une Citroën.

Dans son rapport à Billancourt, Scelle-Lamothe devait expliquer la course des Renault et aussi manifester un certain mécontentement :

"La 12 CV, écrit-il, a dû perdre dès le premier jour deux heures à cause de son exhausteur ; la partie mécanique s'est comportée d'une façon merveilleuse ; elle devait prendre la première place de sa catégorie si elle n'avait eu cet inconvénient.

"La 10 CV, qui a fait une course merveilleuse jusqu'à 12 kilomètres de l'arrivée à Rabat où elle avait 15 minutes d'avance sur la Delage, s'est vue arrêtée par une bielle fondue.

"La 40 CV, malgré sa mauvaise préparation à Paris, a fait une course assez régulière et, malgré son poids, son empattement et son manque de freins en montagne, s'est classée troisième du circuit général, devant deux concurrents terribles et préparés spécialement pour ce circuit, avec des hommes professionnels coureurs ayant étudié le circuit quinze jours avant la course. En somme, la 40 CV ne pouvait mieux faire sur des routes aussi accidentées avec la pluie et le brouillard toute la seconde journée.

"La moyenne du premier sur Voisin a été de 75 kilomètres/heure, celle du deuxième sur Delage 73 kilomètres/heure et celle de la troisième, la 40 CV Renault, de 72 kilomètres/heure.

"Je tiens à vous signaler que la 40 CV a été très mal préparée à Paris, à part le moteur qui n'a pas donné d'ennuis. Cette voiture est restée, paraît-il, dix jours en carrosserie et, malgré cela, pas un coffre ne fermait, j'ai semé plusieurs fois mon outillage sur la route. Les freins arrière qui ne portaient aucun graissage sur les commandes ont grippé deux fois ; j'ai dû démonter les tambours et les arbres. Cas plus grave : il n'existait plus de segments de frein sur la boîte ; ils étaient complètement usés ; j'ai dû les changer ici".

Vraiment, à Billancourt, on n'avait pas pris très au sérieux l'épreuve marocaine !

Inutile d'insister

Pourtant les agents Renault au Maroc persistent. Dès le début de 1923, M. Amic propose à Louis Renault une nouvelle participation. Réponse négative. Alors M. Amic n'hésite pas :

"Je suis moi-même particulièrement désireux de prendre part à cette épreuve et je viens proposer de m'y aider en procédant de la façon suivante : je participerai au circuit avec une 12 CV

torpédo avec freins sur les roues avant de votre type normal. Cette voiture serait équipée de 2 roues de secours montées, c'est-à-dire une deuxième roue supplémentaire ; de ressorts bien vérifiés et gainés avec du chatterton et de la corde pour éviter les ruptures. Elle serait destinée pour ainsi dire à de la démonstration et serait peinte dans une couleur grenat, mais il faudrait qu'elle me soit débitée à un prix spécial compte tenu des frais que j'engagerai".

Le 3 avril, Billancourt confirme sa non-participation sous quelque forme que ce soit, "étant donné que nous considérons que les résultats ne sont pas en rapport avec les frais engagés", et, quant à l'aide que M. Amic sollicite, il ne faut pas qu'il y compte ; mieux même, "nous tenons à vous dire de ne pas participer à ce circuit".

M. Amic va-t-il renoncer ? Peut-être, mais auparavant il sollicite une intervention du maréchal Lyautey, résident général de France au Maroc. Et Louis Renault de recevoir une lettre du maréchal : "Une certaine hésitation règne parmi les constructeurs. Je suis persuadé que votre marque si célèbre, en prenant le départ, entraînera celui de nombreuses firmes". Le 30 avril, Louis Renault confirme son refus au maréchal : "Nous n'avons pas pris de dispositions pour concourir ; d'autre part, ayant à subir des difficultés dans notre fabrication du fait de grèves, nous ne pouvons pas envisager de revenir sur la décision que nous avons prise".

C'est clair, net et définitif : Renault n'ira pas au Maroc, du moins cette année.

"Deux belles victoires de notre marque"

Sous ce titre, le *Bulletin commercial des usines Renault* de mai 1930 commentait "deux épreuves pleines d'enseignement" qui venaient de "prouver la supériorité mécanique et l'endurance de notre construction de grand luxe".

Il s'agissait du rallye féminin Paris-Cannes qui, le 25 mars, avait été remporté par la comtesse Bernard de Ganay sur une Reinastella 8 cylindres, et du Grand Prix du Maroc dans lequel trois Nervastella s'étaient brillamment comportées.

Renault s'était donc décidé à franchir de nouveau la Méditerranée. En vérité, deux années avant l'événement célébré par le *Bulletin*, Renault avait réapparu, le 15 avril 1928, sur les routes marocaines avec cinq voitures : trois Vivasix et deux Monasix.

Les trois Vivasix "engagées dans la catégorie sport 3 litres, peut-on lire dans le *Bulletin* d'avril 1928, sont arrivées à moins de 14 minutes d'intervalle, se classant première, deuxième et troisième de leur catégorie, la première pilotée par Liaucourt, à la vitesse horaire moyenne de 110,520 kilomètres/heure, parcourant le trajet en 6 h 24 min 38 s. D'autre part, les deux Monasix engagées dans la catégorie sport 1 500 cm³ sont arrivées à 6 minutes d'intervalle, se classant première et deuxième de leur catégorie, la première ayant parcouru le circuit en 7 h 42 min 9 s, soit à 91 kilomètres de moyenne horaire.

"Ces brillants succès nous sont d'autant plus sensibles qu'ils affectent les 6 cylindres que nous avons été les premiers à fabriquer en série. Si les Vivasix et les Monasix ont atteint des



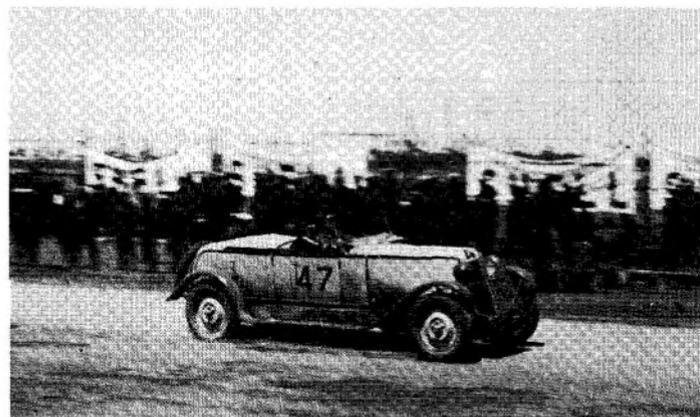
Au Grand Prix du Maroc 1928, Liaucourt est premier de sa catégorie.



Garfield sur la ligne de départ.



Les vainqueurs du Grand Prix du Maroc de 1928.



Barthès en course.

moyennes aussi élevées sur un parcours de plus de 700 kilomètres, c'est incontestablement à leurs reprises rapides, à leurs accélérations énergiques et à leur régularité de marche qu'elles le doivent".

Les routes marocaines vont-elles devenir un haut lieu de la compétition pour Renault ? Pas en 1929, le Grand Prix n'étant pas disputé, mais en 1930...

Cette année-là, les conditions atmosphériques faisaient redouter le pire. Des pluies incessantes avaient contraint les organisateurs à reporter au 21 avril le départ prévu initialement pour le 13. Et ce 21 avril, le soleil était revenu, comblant d'aise les concurrents parmi lesquels se trouvaient Garfield, Barthès et Liaucourt, chacun disposant d'une Nervastella 8 cylindres.

"La formule adoptée, écrit *La Vie automobile*, comportait des départs espacés et présentait ainsi un intérêt sportif de premier plan ; aucun coureur, en effet, ne pouvait connaître sa position par rapport à ses adversaires : roulant isolé pendant toute l'épreuve, il se trouvait dans la nécessité la plus absolue de "pousser" au maximum d'un bout à l'autre de la course".

31 concurrents sont en lice. Garfield, chef de l'équipe Renault, a donné ses instructions : ordre de départ et d'arrivée (Liaucourt, Garfield et Barthès), moyenne à tenir (121 kilomètres/heure). Donc une course de groupe pour une victoire de groupe.

A 8 heures, les Nervastella quittent Casablanca. Dans toutes les villes qui jalonnent les 709 kilomètres du circuit, elles passent, se suivant, à une vitesse constante qui fait sensation. Et c'est dans l'ordre prévu qu'elles retrouvent Casablanca : Liaucourt en tête (5 h 50 min 27 s 1/5, moyenne 121,471 kilomètres/heure), Garfield en deuxième position (5 h 50 min 37 s 3/5, moyenne 121,411 kilomètres/heure), enfin Barthès (5 h 52 min 49 s 1/5, moyenne 120,656 kilomètres/heure).

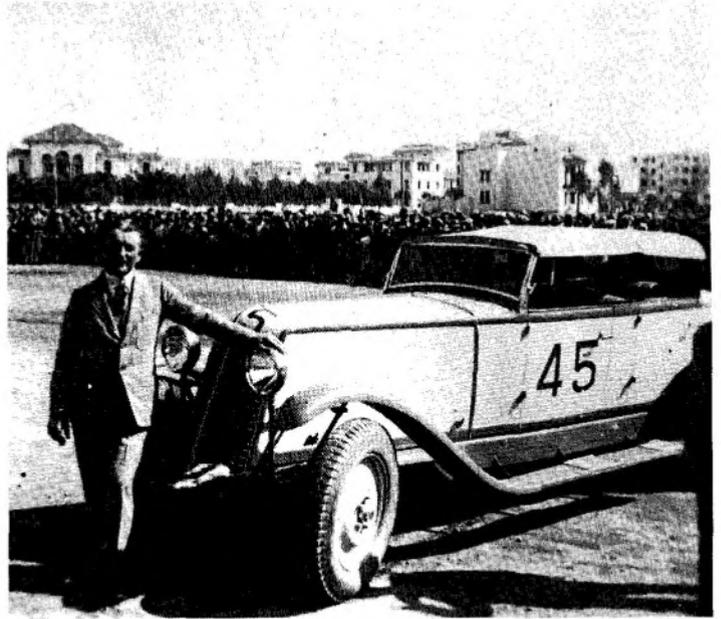
L'exploit des Nervastella est d'autant plus remarquable que moins de trois minutes séparent Liaucourt de Barthès et que le quatrième, Bénitah sur Braham Paige, ne réussira que 6 h 37 min 41 s soit une moyenne horaire de 107,042 kilomètres.



Liaucourt sur le chemin de la victoire.

“Une telle performance est unique dans les annales de l'automobile. Jamais, nous en sommes certains, trois voitures identiques n'ont démontré d'aussi brillante façon leur égale performance”, proclame sans complexe le *Bulletin commercial*. Quant à *La Vie automobile*, elle se plaît “à constater qu'une grande marque comme Renault, dont les succès commerciaux dans tous les pays ne se comptent plus et dont les usines sont obligées de s'agrandir tous les jours, ne croit pas devoir s'endormir sur ses lauriers”.

Garfield et Barthès commentent les résultats avec M. Amic.



A l'arrivée, Liaucourt pose devant sa voiture victorieuse.

Signification des principales indications de service taxées
pouvant figurer en tête de l'adresse.

D. = Urgent.	AR. = Remettre contre reçu.	PC. = Arrivé de réception.	SP. = Réponse payée.	TR. = Télégramme collationné.	MP. = Remettre en mains propres.	XP. = Expédié payé.	NUIT. = Licéité au jour pendant la nuit.	JOUI. = Remettre seulement pendant le jour.	OUVERT. = Remettre ouvert.
-------------------	----------------------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------	---	--	---------------------------------

Indications de service. Timbre à date.

Dans les télégrammes imprimés en caractères romains par l'appareil télégraphique, le premier caractère qui figure après le mot du Bro d'adresse est un caractère d'ordre, le second indique le nombre de mots dans le message dépeint, le reste est le code de l'adresse de destination. Pour le service télégraphique et dans les télégrammes avec certains pays étrangers, l'heure de départ est indiquée au moyen des chiffres de 0 à 24.

Ce fax n'est soumis à aucune responsabilité à l'égard de la correspondance prise par le service télégraphique. (Lettre de loi sur le service télégraphique, art. 6.)

OFFICINE	NUMERO	RECEPTION	DATE	HEURE	MENTIONS DE SERVICE
CASABLANCA MAROC	413-37-21/4-1900:				
= RENOFR BILLANCOURT =					
TROIS NERVASTELLA ENGAGÉES ARRIVENT GROUPEES A 121 MOYENNE ENLEVANT GRAND PRIX SPORT TOUTES CATEGORIES COUPE DIAMANT BLEU DE REGULARITE COUPE FERDINAND TESCH POUR MOYENNE INDIVUEE D'AVANCE AINSI QUE COUPE MARRAKECH ET COUPE CASABLANCA =					
					GARFIELD

Fac-similé du télégramme envoyé par Garfield à Billancourt annonçant la victoire des Nervastella.

Une nouvelle formule

En 1932, le Grand Prix du Maroc se transforme en rallye international, toujours ouvert aux voitures de tourisme de série.

Partant de différentes villes d'Europe ou d'Afrique du Nord, les concurrents devaient rallier Tanger d'où ils rejoindraient Casablanca. Trois coupes étaient en compétition : une coupe au meilleur classement sur la plus grande distance, une coupe à la concurrente n'ayant à bord aucun passager masculin et ayant obtenu le meilleur classement, et une coupe au concurrent ayant obtenu le meilleur classement sur une voiture de 1 500 cm³ maximum.

Cette année-là, comme en 1933, aucune Renault n'était engagée, sans doute sous la pression de Billancourt dont les préoccupations sportives ne revêtaient pas de caractère prioritaire.

Par contre, en 1934, des amateurs sont sur les rangs. Le 3 mai, parmi les 15 partants de Rome, on compte 5 Renault pilotées par Lampel, Dupuy, Réal et Capel et, de Genève, Gelley. Le 10 mai, sur 5, 3 seulement se retrouvent à Casablanca où ils se classent : Réal à la troisième place, Gelley à la dixième et Lampel à la douzième. Succès relatif qui laisse indifférente la firme de Billancourt au point qu'aucune de ses publications n'en fera la plus petite mention. Il est vrai que les records de la Nervasport à Montlhéry supplantent, et de loin, la troisième place de Réal. Et puis, il y a la Celtaquat et son moteur surpuissant de 1,5 litre de cylindrée accumulant des succès qui font les délices de la publicité Renault.

Ainsi "les 20 et 21 avril 1934, une Celtaquat, conduite intérieure de série, a effectué le trajet Paris-Bordeaux et retour, soit 1 111 kilomètres à la moyenne horaire de 59,624 kilomètres (moyenne maximum autorisée : 60 kilomètres/heure) avec une consommation d'essence de 7,780 litres aux 100 kilomètres. Et, le 26 avril, une Celtaquat a tourné six heures à la moyenne de 111,466 kilomètres/heure (*le Bulletin commercial*).

Pour le quatrième rallye, Renault décide d'entrer dans la bataille avec une équipe prestigieuse : Lahaye-Quatresous, dont Billancourt attend des prouesses. La Nervastella qu'ils piloteront sera, en effet, opposée à la Bugatti de Trévoux-Lesurque et à l'Alfa Romeo de Dreir-Edi Kan. Aux côtés de l'équipe officielle, les habituels amateurs, Lampel-Basquet et Réal-Michel.

Les Renault partent de Paris (Lahaye), de Bruxelles (Lampel) et de Rome (Réal).

"Les chiffres mieux que les mots situent l'importance de l'effort demandé aux pilotes et aux machines. Les chiffres sont concrets et impressionnants : 3 800 kilomètres à une moyenne imposée de 50 à l'heure, sans repos, avec des contrôles fixes aux heures bien précisées. Voilà ce que doivent accomplir les concurrents avant d'entamer le circuit marocain, ce fameux circuit qui, d'après les compétences, doit soumettre hommes et machines à une si rude épreuve qu'il constituera un véritable critérium de grand tourisme sportif automobile" (*Le Petit Marocain*). Et la presse de désigner les favoris : les frères Perrier sur Delahaye et l'Allemand Schweder sur Adler.

A Tanger, ce 26 avril 1935, c'est la fête. Des décorations, de la verdure et un ciel superbe. A 17 heures, un paquebot de "Bland Line" débarque 24 concurrents : les Renault sont au complet mais les frères Perrier, lâchés par leur Delahaye, ont dû abandonner.

Dès le lendemain, course de côte dans les lacets du djebel Mokra : 3 000 mètres avec un pourcentage maximum de 14 %. Quatresous se classe premier en 2 min 12 s, Réal est sixième et Lampel onzième. L'équipe Lahaye-Quatresous prend ainsi une première option sur la victoire finale.

Le 28, la véritable épreuve commence. Tanger-Meknès se dispute sous la pluie à une vitesse moyenne de 70 kilomètres/heure. A Meknès, épreuve d'accélération et de freinage. 500 mètres à couvrir à toute allure, arrêt à cheval sur une ligne, puis marche arrière avec un nouvel arrêt sur une autre ligne tracée à 50 mètres de la précédente. Lahaye est premier, Réal troisième et Lampel dixième. On compte alors au classement général trois ex aequo : Mlle Dax, Trévoux et Lahaye.

Le 30, Meknès-Marrakech. Après la pluie et la boue, c'est le soleil et la poussière sur une route comportant de nombreux virages avant Khénifra, des cassis entre Khénifra et Tadla, des pentes abruptes sur le N'Rin et une descente vertigineuse sur Ouaouizegh et Bin el Ouidane, ralentie en raison des nombreux lacets.

Lahaye maintient sa première place avec Trévoux, cependant que Mlle Dax se retrouve en dix-septième position. Lampel conserve sa dixième place mais Réal se retrouve à l'avant-dernière place.

Étonnante randonnée

Après une journée de repos, c'est l'étape Marrakech-Agadir. "Lahaye et Trévoux sont maintenant seuls en tête. Ils ont montré tant de qualités que rien ne permet de penser qu'ils ne pourront pas maintenir jusqu'à Casablanca leur précieuse et flatteuse avance. Mais il y a derrière eux tout un lot de concurrents de classe certaine, pilotant d'excellentes machines qui, pour avoir moins bien réussi les épreuves secondaires du rallye, ont brillé d'un aussi vif éclat" (*Le Petit Marocain*).

17 concurrents restent en course pour cette avant-dernière étape. Ils font preuve d'une audace remarquable sur les "pentes vertigineuses de l'Atlas" et c'est encore Lahaye qui franchit en tête la ligne d'arrivée.

Le 3 mai : Agadir-Casablanca. Ils seront 15, ceux qui auront "pu mener à bien leur pénible tâche". Cependant au classement général Lahaye et Trévoux sont premiers ex aequo, ce que le règlement n'autorise pas : le rallye international ne saurait connaître qu'un vainqueur. Il convient donc de les départager par une course de 100 mètres, départ arrêté avec retour en marche arrière.

"L'instant est grave, écrit *Le Petit Marocain*, car de ces quelques secondes dépend une place de premier. Tous les officiels sont rassemblés et l'on donne les derniers conseils aux deux conducteurs : Quatresous et Trévoux.

"Voici la grosse machine jaune sur la ligne de départ. Les secondes s'égrènent et Quatresous bondit au volant, lance son moteur et démarre dans une gerbe de cailloux et une poussière épouvantable. Il file jusqu'au fond de la place et revient à toute vitesse, mais à l'arrivée son coup de frein le met en travers de la piste et il perd de précieuses secondes à se redresser.

“C'est au tour de Trévoux qui se présente avec son pneu avant à plat. Il démarre également en bolide mais revient plus doucement et gagne de ce fait les secondes perdues par son concurrent au cours du dérapage.

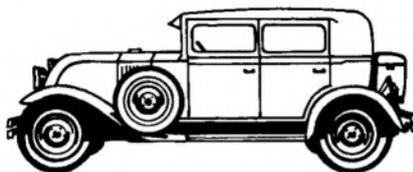
“Une deuxième course a lieu qui est l'image même de la première. Quatresous dérape et reperd des secondes ; Trévoux va plus calmement et arrive sans accroc. Trévoux a gagné !”.

Malheureux Lahaye-Quatresous ! Malgré leur très honorable deuxième place, Billancourt leur tiendra rigueur de n'avoir pas gagné ; et le *Bulletin commercial* attendra un mois avant de leur consacrer ce maigre entrefilet : “Grâce à MM. Lahaye et

Quatresous et à leur Nervasport, nous avons pris au rallye du Maroc une très brillante seconde place (derrière une voiture de marque spécialisée dans la fabrication des voitures de course)”. Admirons ce “nous” et l'allusion à Bugatti.

Mais qu'était-ce, cette demi-victoire, comparée à celle que Lahaye et Quatresous avaient offerte à la marque quelques mois plus tôt, au rallye de Monte-Carlo !

Gilbert HATRY



R emerciements

La Section d'Histoire tient à remercier chaleureusement les lecteurs qui ont bien voulu souscrire un abonnement de soutien pour l'année 1982. Leur geste constitue pour l'équipe de la revue un encouragement des plus précieux.

Sont ainsi remerciés :

Mmes Arnaud Claude, Baron Yvonne, Frapié Eugénie, Geoffroy Claudine, Marguerite Madeleine, Sors Élisabeth, Turkowski Claudine.

MM. Acolas Pierre, Anderson Alexandre, Arnaud Ch.-Paul, Aubert Raymond, Bernard Gilbert, Billaud Claude, Biot Louis, Blanc Maurice, Blettery Antoine, Bonioni Robert, Caillaud Jean-Bernard, Catoire Paul, Chalot Robert, Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, Chandeson Marcel, Charles Hubert, Chatelain Raymond, Chatillon Marcel, Cherrier Jacques, Coste Serge, Coulis Constant, Courtois Hubert, Dain François, David Jacques, Davion Lucien, Decelle Georges, Dejonge Edzo, De Tugny Pierre, Dinocourt Dominique, Ducourtioux Lucien, Duplessier Claude, Ehrhardt Jacky, Evrard Paul, Fromentin Louis, Gadelorge Albert, Garnier-Trottin Jean-Claude, Gendry Ernest, Germain Henri, Gillmann Gabriel, Glardon Roland, Goimbault Georges, Grannec Michel, Grassot Henri, Guérin Pierre, Guillaune Patrice, Heudier Maurice, Houssay Claude, Jude Jean, Kuttler Paul, Lamirand Albert, Laplaud Jean, Launey Louis, Le Garrec Edmond, Le Du René, Legal Victor, Lemarchand Louis, Leterrier Bernard, Levêque Marcel, Macaire Bernard, Magrin Jean-Claude, Maire Maurice, Meyst Charles, Michel Jacques, Monnet Alain, Néant Bernard, Oudin Georges, Pachura Edmond, Pagès Charles, Peroy François, Picard François, Pommier Paul, Quesnot Maurice, Reber Georges, Rigaut Pierre, Riolfo Jean-Auguste, Robert Jean, Rock Maurice, Roger Pierre, Rousseau Jean, Roux Charles, Simon André, Sorel Roger, Soulages Jacques, Spiritelli Gérard, Steger Carlo, Taboureau René, Theisen Jean-Marc, Thuillier Denis, Tixier Michel, Vassort André.



Paul GRÉMONT

à bâtons rompus

Les réformes

Toute réforme, petite ou grande, soulève des critiques puisqu'elle bouscule des habitudes. Elle ne peut réussir que si le climat est favorable, ce qui suppose que son auteur ait d'abord acquis la confiance des administrés, qu'il ait su exposer clairement ses raisons, qu'il ait pris soin de consulter un nombre suffisant de conseillers bien choisis.

Si le projet de réforme est mal préparé, s'il paraît arbitraire, il a peu de chances d'aboutir : les Français ont toujours eu horreur des chartes octroyées ! Combien de lois imposées à la majorité docile du Parlement sont-elles demeurées sans suite, le gouvernement ayant renoncé à promulguer les décrets d'application devant la résistance des services et de l'opinion ?

De même j'ai dû, comme tout le monde, lancer sans y croire de belles circulaires conçues pour réprimer un abus manifeste mais dont le formalisme eût été insupportable à l'usage. L'inertie des exécutants ou, comme on dit, le calme des vieilles troupes se charge bientôt d'enterrer les mesures excessives et impopulaires. Les notes de relance demeurent sans effet et l'on découvre quelques mois plus tard qu'après l'orage l'oued a disparu dans les sables du désert sans autre conséquence pour l'avenir. Il arrive même parfois qu'une réforme de structure impérative ne retire rien de son influence à un chef de service dépossédé d'une partie de ses attributions. Le nouveau responsable a beau multiplier les réunions, il a bien du mal à rassembler à date fixe les personnes convoquées, celles-ci ayant par hasard des rendez-vous ou des engagements de voyages qui ne peuvent être remis... Cependant, son prédécesseur conserve toute sa " clientèle ", sa porte reste ouverte aux collaborateurs qui viennent le consulter ou le mettre au courant des nouvelles décisions. Du vivant de Marie de Médicis, Richelieu devait tenir compte des avis de la reine mère en dépit des prétentions de Louis XIII à régner seul.

On voit ainsi se perpétuer dans les entreprises des pouvoirs parallèles, établis sur de longues traditions de fidélité et de respect, cependant que les tenants du titre doivent entériner des décisions qui leur ont échappé. C'est le signe de leur échec ou

du moins celui d'une nomination hâtive que le bon sens n'avait pas laissé prévoir. L'expérience est généralement assez brève et les choses rentrent dans l'ordre lorsque le titulaire a fait la preuve qu'il ne tenait pas ses troupes en main. Dans l'intervalle, sa route a sans doute été jalonnée de victimes mais celles-ci gardent leur crédit si elles ont su prendre patience et le mal n'est pas grand si le fond est solide.

C'est heureusement le cas des vieilles affaires qui sont difficiles à remuer mais résistent assez bien aux vicissitudes de la conjoncture comme à la réformite chronique des jeunes turcs pleins de suffisance. Les maladies de croissance renforcent l'organisme et lui permettent de résister aux épidémies qui emportent les êtres d'apparence jeune et dynamique mais qui sont aussi moins aguerris et plus fragiles.

Attendre et voir venir

Tous ceux qui ont été militaires gardent en mémoire l'image courtelinesque du bidasse convalescent qui traîne dans la cour de l'hosto une bande molletière défaite, un mégot éteint au coin des lèvres, repérant de loin toute menace galonnée susceptible de mettre fin à sa bonne planque...

Toutes proportions gardées, j'ai parfois retrouvé cette mentalité auprès de certains employés, avertis par des bruits de couloir d'une révolution de palais en préparation, et qui se mettent en veilleuse en attendant les événements.

Certes, ils en ont vu d'autres. Ils savent que leur sort n'est pas en question mais que leurs petites habitudes seront par contre bousculées par un nouveau patron. Ils profitent donc du répit qui leur est laissé et font leur boulot tranquillement, à l'abri de toute remarque, laissant les choses se tasser, avec le calme des vieilles troupes. A d'autres de chercher à se faire valoir auprès du nouveau venu. Celui-ci appréciera sans doute votre attitude réservée comme un signe de fidélité très respectable qui signifie qu'on pourra compter sur vous à l'avenir, tandis que les opportunistes vous lâcheront aussi vite qu'ils ont mis d'empressement à vous faire la cour.

Ce serait une erreur par conséquent d'assimiler ce comportement prudent à de la résistance passive. Les organismes sains ne rejettent pas forcément les corps étrangers. C'est à ceux-ci de se faire admettre et de gagner la confiance du tissu ambiant. S'ils affirment trop vite leur autorité, alors oui, ils provoquent une montée de fièvre qui peut leur être fatale.

C'est bien souvent le cas lorsqu'on décide de greffer, sans préparation psychologique, un personnage venu d'une entreprise concurrente (Citroën ou Peugeot) : l'esprit de corps Renault se révolte alors, n'ayant de leçons à recevoir de personne. Aucune technique, aucune méthode, aucune doctrine ne sont évidemment supérieures aux nôtres. C'est un postulat absolu qu'on ne saurait contredire sans danger. Ceux qui s'y sont risqués naïvement ont dû faire marche arrière ou se démettre. Je ne veux pas dire qu'on leur ait glissé des peaux de banane sous les pieds : le procédé ne serait pas digne d'une conscience pure. Non, il a suffi d'obéir scrupuleusement mais sans plus, de fournir les renseignements demandés sans y ajouter de commentaire personnel que l'expérience de la maison aurait rendu précieux.

Pécher par omission n'est pas pécher, dans le monde des affaires, mais c'est sans doute le moyen le plus sûr de laisser l'imprudent s'engager sur des sables mouvants où la prochaine marée viendra l'engloutir.

Le plus vieux

Il vous arrivera comme aux autres (et plus vite que vous ne le pensez) de vous retrouver le plus vieux de l'assistance. Vous mettez alors votre coquetterie à l'affirmer bien haut afin de vous entendre dire : " Non, ce n'est pas possible, vous n'avez pas changé, vous êtes en pleine forme ". Ne le croyez pas trop car, depuis quelques années, les bons apôtres envisageaient votre départ. " Quel âge a-t-il donc ? Pourquoi ne prend-il pas une retraite anticipée ? Ce n'est pas moi qui m'accrocherai ainsi. Il faut profiter de la vie tant qu'on est à peu près en bonne santé... " Et de vous donner des conseils : " J'espère que vous avez pensé à une activité de remplacement. Il ne faut surtout pas vous endormir dans un fauteuil, mais voyager et trouver une occupation à mi-temps. Ah ! vous avez bien de la chance, comme je vous envie !... " Vous souriez d'un air entendu et développez sur-le-champ tout un programme pour la retraite auquel vous ne tenez pas tellement mais qui témoigne de votre perspicacité d'homme organisé qui ne craint pas le désœuvrement et a su cultiver son violon d'Ingres en temps utile. Avez-vous d'ailleurs jamais rencontré un vieil ami retraité qui n'affirme qu'il n'a jamais été si occupé, qu'il ne trouve pas le temps de faire tout ce qu'il a à faire ?

Cela ne trompe personne, et l'on devine qu'il file doux devant son épouse qui supporte mal de le voir prendre son temps à sa guise alors qu'elle assume toujours les mêmes soucis du ménage, des petits-enfants, des petites maladies et de la vie chère. Je me souviens d'un petit vieux timide que je rencontrais fréquemment en rentrant chez moi, quelle que soit l'heure, et qui fumait honteusement sa pipe sur le pas de la porte de l'immeuble, hiver comme été, s'abritant parfois de la pluie dans une encoignure. En m'apercevant, il faisait mine de son-

ner pour ne pas perdre la face, mais je savais bien que sa vieille marâtre l'envoyait fumer dehors et je pensais alors qu'il manquait de caractère. Depuis, j'ai vu bien d'autres hommes renoncer progressivement à leur autorité et venir mendier un petit service auprès de leurs anciens subordonnés. Un directeur autocrate de Louis Renault, qui me laissait jadis debout devant sa porte à attendre son bon vouloir, m'appelait par la suite son " cher ami " lorsqu'il venait me demander un catalogue ou un objet publicitaire. Dieu me garde d'imposer un jour ma présence à des gens affairés qui ne pourraient pas ne pas me recevoir mais dissimuleraient mal le coup d'œil impatient à la pendule.

C'est à tout cela que je pense depuis que j'ai atteint le sommet de la pyramide des âges et que je constate que, dans les réunions de cadres un peu nombreuses, je ne connais plus que la moitié des gens. Ceux que j'avais appris à respecter sont partis. Ceux que j'ai recrutés et formés ont pris du galon. D'autres, plus jeunes, les ont déjà remplacés : ils connaissent sans doute mon nom mais n'ont jamais eu l'occasion de travailler directement avec moi, ils ne me doivent rien, ils n'ont rien à attendre de moi. Je suis l'aïeul qu'on laisse à son petit noyau de vieux camarades : qu'aurait-on à lui dire ?

Mes bureaux

J'ai fait le compte : j'ai passé 100 000 heures dans un bureau et j'ai habité 18 bureaux différents au cours de ma carrière. Cela ne vaut-il pas la peine qu'on s'y arrête un instant ?

Il me semble que le décor d'une existence administrative a autant d'influence que l'atelier du peintre, le grenier du poète ou la dunette du marin. Ce décor, hélas ! tend à se dépersonnaliser depuis qu'on se préoccupe d'améliorer les conditions de travail. Les jeunes classes ne connaîtront plus que le confort anonyme et climatisé de bureaux fonctionnels tout semblables à ceux des voisins : moquette sur le sol, plafond insonorisé, armoires intégrées et meubles métalliques... Seront-elles mieux inspirées que nous ne l'étions jadis en retrouvant le havre quotidien d'un petit bureau sombre, au détour d'un couloir, où nous avons pu mettre un peu de nous-mêmes sans craindre de détruire la belle ordonnance uniforme d'une suite de cages vitrées ?

Parmi mes 18 bureaux, en effet, je demeure plus attaché à certains cagibis provisoires qu'à de plus vastes bureaux dits " de direction " qu'il m'est arrivé d'occuper au bel étage. Pour le prestige, on peut souhaiter des lambris sur les murs, des voilages aux fenêtres et un coin de conversation (qu'on utilise rarement), mais on est alors l'esclave d'une secrétaire ou d'un huissier qui gardent votre porte et règlent votre emploi du temps. Il m'est arrivé, pour me détendre, d'aller m'asseoir un instant près d'un de mes employés, dans le " cirque ", pour me sentir revivre dans la communauté.

Je sais que le bruit des machines à écrire et des téléphones est source de fatigue nerveuse. Mais croit-on que le poids des responsabilités n'est pas dur à supporter, seul en face de soi-même ?

J'aurais voulu faire l'expérience d'un " bureau-paysage ", mais je n'ai jamais pu faire admettre la formule à des cadres pour qui le bureau individuel d'au moins 16 m² est encore un signe extérieur de réussite professionnelle. Pour moi, la présence d'un beau paysage derrière la fenêtre compte plus que le luxe intérieur, bien qu'en fait on n'ait guère le loisir de le contempler lorsqu'on lui tourne le dos. Mais il est là quand on bourre sa pipe ou qu'on baisse le store au soleil couchant. J'ai dominé pendant 15 ans les coteaux boisés de Meudon en supportant l'incommodité de travaux bruyants au-dessus de ma tête, et n'ai pu me faire ensuite à un beau bureau insonorisé donnant sur le mur aveugle d'un atelier. Question de goût, mais n'est-ce pas aussi important que de choisir sa résidence dans un quartier agréable et pittoresque ? Je ne pense pas à ce propos à ces " espaces verts " que prône la publicité des grands ensembles immobiliers et qui ne vaudront jamais un seul arbre fleuri sur une petite place intime d'une vieille ville de province. A cet égard, je n'aurai pas été gâté à Billancourt mais on finit par trouver partout son bonheur.

Parmi ces 100 000 heures, je ne me suis vraiment ennuyé que dans un bel immeuble en pierre de taille du 16^e arrondissement où les hasards d'une affectation m'avaient relégué pendant quelques mois.

Les justifs!..

Les hasards de la vie m'ont amené, à la fin de ma carrière, à exercer des fonctions administratives au sein d'une direction commerciale Exportation qui exige de ses collaborateurs un état d'esprit dynamique peu compatible avec les contingences terre à terre d'une gestion trop stricte, notamment dans le domaine des frais de déplacement et de représentation. Bien que certains m'aient surnommé gentiment Clovis (le Roi des Francs...), j'ai le sentiment d'avoir exercé le contrôle nécessaire des notes de frais avec souplesse et compréhension en faisant confiance aux hommes honnêtes mais en éliminant les truqueurs et les combinards. Je me suis souvenu toute ma vie, en effet, du tort qu'on peut faire au moral des troupes en prenant à contretemps des dispositions inquisitoires.

Avant la guerre, les concours d'élégance en automobile étaient très en vogue et les carrossiers y construisaient leur réputation. Les grandes marques de modèles de série s'efforçaient d'y récolter également des premiers prix en faisant appel à de jolies présentatrices : femmes du monde ou actrices en renom qui entretenaient leur notoriété et y gagnaient une robe de grand couturier assortie aux teintes de la voiture. Au début de l'été 1939, jeune collaborateur du service de publicité, j'avais ainsi engagé plusieurs voitures spécialement préparées dans les concours de Deauville, de Biarritz, de Cannes : métier agréable qui m'obligeait à fréquenter les grands hôtels et à trouver sur place de jolies femmes assez bien en cour auprès des organisateurs pour nous valoir une récompense et des photos dans la presse. C'est ainsi que le 31 août 1939, je revenais de La Baule, avec une moisson de lauriers, au volant d'un magnifique cabriolet Suprastella à moteur 8 cylindres, ce qui se faisait de plus beau, de plus long et de plus cher à l'époque chez Renault. La guerre n'était pas encore déclarée, mais les Parisiens aisés et

prudents quittaient déjà la capitale, emmenant leur famille à l'abri quelque part en province. Je croisais ainsi sur la route une caravane ininterrompue de voitures avec (déjà...) des matelas sur le toit. Entre Angers et Le Mans, sur une longue ligne droite, la voiture de boulanger qui me précédait dut s'arrêter derrière une fourragère chargée de foin. Je freinai tant que je pus, ne pouvant me dégager ni à droite dans le fossé, ni à gauche à cause des voitures arrivant en sens inverse..., mais, fidèle à la réputation des Renault d'avant-guerre, ma lourde voiture de sport ne put s'arrêter et vint emboutir par l'arrière la Peugeot 402. Il y avait peu de mal heureusement, si bien que, devant l'impossibilité de trouver un gendarme pour un constat en cette veille de mobilisation générale, le brave boulanger du Mans se borna à noter mon numéro de police. Je lui promis de reconnaître mes torts auprès de la compagnie d'assurances et nous nous souhaitâmes de revenir vivants de la guerre. Je rentrai le soir tard au garage de l'usine, laissant sur le volant un bref rapport d'accident, et dès le lendemain je rejoignais mon régiment.

Deux mois plus tard, dans les Ardennes, je reçus une première lettre des usines Renault me demandant plus de détails sur l'accident. C'était la drôle de guerre et j'avais tout mon temps ; je répondis donc longuement. On me reprocha pourtant de n'avoir pas recueilli de témoignages. Je répondis alors en termes plus vifs, décrivant l'atmosphère de panique qui régnait le 31 août sur la route.

Quelques semaines plus tard, un autre service administratif me réclama la justification des frais engagés à La Baule pour le concours d'élégance et dont j'avais rendu compte trop sommairement à son avis. Ils avaient bien quelques reçus et certaines factures mais il en manquait, paraît-il. Ils voulaient connaître notamment les noms et adresses des présentatrices à qui j'avais offert une robe ou un chapeau. Cela leur paraissait suspect car un comptable, n'est-ce pas, n'est pas forcé de connaître les usages dans un domaine aussi futile qu'une manifestation mondaine. La moutarde me montait au nez et je marquai mon mépris pour ces planqués " affectés spéciaux " qui osaient écrire sur ce ton à un collaborateur aux armées sur la frontière belge. Mon ancien patron, lui-même mobilisé, les engueula à son tour mais un dossier ne peut ainsi se clore sans une décision financière, fût-elle une décision d'attente. C'est ainsi qu'on m'avisait que le solde non justifié des dépenses engagées à La Baule serait retenu provisoirement sur le prochain règlement de l'allocation que les usines Renault versaient généreusement à ma femme comme à toutes les épouses des cadres mobilisés. Écœuré, je transmis la copie de cette lettre à l'administrateur délégué qui m'avait accueilli à mon embauche chez Renault en tant que président de l'association H.E.C. et, comme par enchantement, l'affaire n'eut pas de suite.

Lorsque je revins à Billancourt en septembre 1940, le contrôleur budgétaire qui m'avait harcelé avait disparu, victime des compressions d'effectifs de l'époque et je pus croire qu'il y a une justice immanente en ce bas monde. Et pourtant, cet homme faisait son métier en conscience et appliquait le règlement. Il ne lui manquait qu'un peu de jugement et d'autorité mais ce n'est pas, il est vrai, ce qu'on lui demandait.

Quand l'audace est payante

La vie quotidienne dans une grande entreprise offre peu d'exemples de coups d'éclat, d'initiatives audacieuses, de comportements hors du commun. C'est que les êtres un peu originaux se plient mal à la routine des horaires et des règlements.

J'ai eu dans mon service, pendant quelques mois, un dessinateur de talent, le plus doué sans doute que j'aie rencontré, capable de jeter sur le papier en quelques minutes, et de tête, la silhouette vivante de n'importe quel modèle d'automobile de marque concurrente. Bien entendu, il arrivait toujours en retard et troublait la concentration studieuse des bureaux voisins en chantant à tue-tête des airs d'opéra ! Un jour, n'en pouvant plus de travailler entre quatre murs, il nous quitta pour suivre un cirque ambulante qui l'avait embauché comme clown. Il aurait pu faire une carrière brillante dans la création publicitaire, mais ce métier, pourtant plus libre qu'un autre, comportait encore trop d'entraves à ses yeux.

Un autre être indépendant, assez imbu de sa valeur (incontestable, il est vrai) et considérant que son salaire était insuffisant, choisit pour se faire remarquer la méthode la plus directe en frappant au sommet. C'est ainsi qu'en arrivant un matin de bonne heure, Louis Renault trouva sur son bureau un dessin de grand format, traité dans le style de Dubout, où grouillait une foule enthousiaste et gesticulante qui entourait un piédestal où se tenait notre homme dans une attitude modeste. Les bandes dessinées n'étaient pas encore à la mode et pourtant ce précurseur avait inventé les " bulles ", faisant dire à ses personnages des petites phrases dans le genre de : " C'est un génie. " - " Quel scandale de le laisser végéter ! " - " Il vaut 10 fois plus ! " - " Combien gagne-t-il ? " - " Je ne peux le croire... " - " Il faut le nommer directeur. "...

C'était un coup à se faire virer sur l'heure. Mais le patron, qui aimait lui aussi à faire des blagues, s'amusa fort de cette audace et fit doubler son salaire. Cela ne suffit pas d'ailleurs pour le retenir et il démissionna peu de temps après, ce pourquoi sans doute il avait pris un tel risque. Il ne s'en moqua pas moins de ses collègues, plus timorés, qui n'osaient pas renouveler l'expérience.

Je repris pourtant l'idée à mon compte, bien des années plus tard, et je dois le dire avec le même succès.

C'était en 1946. J'avais été nommé chef de publicité de la nouvelle Régie nationale, ce qui ne me donnait pas encore beaucoup de travail puisque le peu de voitures que nous fabriquions étaient vendues d'avance. On m'avait donc confié également la direction du magasin des Champs-Élysées, de sorte que je circulais constamment entre Billancourt et l'avenue (la chose a de l'importance, on va le voir). Or, je n'avais pas encore de voiture de service à ma disposition et je souffrais d'un complexe auprès de mes amis et connaissances. Las de m'en plaindre, je décidai un jour de présenter ma demande sous une forme publicitaire et humoristique. Avec l'aide d'un de mes bons dessinateurs, je conçus une brochure de 12 pages illustrées intitulée " Quelques variations sur un même thème ". Je ne prétends pas vous en donner ici le texte, d'ailleurs très bref, celui-ci n'étant valable qu'en légende de dessins humoristiques fort bien venus. Il tendait à souligner l'absurdité de laisser cir-

culer à bicyclette ou par le métro le porte-parole d'une firme automobile ! J'ai sous les yeux ce document que vient de me faire parvenir Marguerite-Marie Dubruel, la fidèle secrétaire de M. Lefauchaux et de M. Dreyfus qui, à la veille de prendre elle aussi sa retraite, expurgeait un peu ses dossiers. Je frémis, 30 ans après, de mon culot de l'époque et me félicite d'avoir eu comme patron un grand bonhomme ayant le sens de l'humour. Dès le lendemain, M. Lefauchaux me faisait affecter une Juvaquatre fonctionnant au gaz de ville, seul moyen de transport possible alors, et quelques temps après, me rencontrant sur le stand Renault de la Foire de Paris, il me présenta en ces termes à Mme Lefauchaux : " Tu sais, c'est le garçon qui m'a remis la brochure si drôle que je t'ai montrée... "

J'ignorais que cette brochure unique dormait encore dans un dossier de la direction générale, et j'ai été un peu ému de la récupérer le jour-même où je venais d'acheter une autre bicyclette pour me tenir en forme au troisième âge.

Clichés à vendre

Les hommes de mon âge se souviennent que le président Poincaré, qui n'était pas un gai luron, avait reçu ce sobriquet : " L'homme qui rit dans les cimetières... ", légende venimeuse qu'un journal avait imprimée sous une photo prise lors d'une cérémonie officielle et qui, par hasard, le montrait souriant. Jusqu'à la fin malheureuse de sa vie il ne put se défaire de cette étiquette.

De tels clichés pourraient ruiner à jamais la notoriété d'un homme en vue. J'en connais deux exemples.

Je me souviens qu'un de nos excellents photographes, qui s'est fait un grand nom par la suite, avait été chargé par un journal d'un reportage à l'Élysée sur la vie privée de Vincent Auriol. Se présentant à l'heure dite, assez tôt le matin, il fut introduit dans l'antichambre où le valet de pied l'oublia. Impatient et curieux de nature, il poussa une porte, puis une autre, à la recherche du président ou tout au moins d'un chef de cabinet. Personne : le palais était désert à cette heure matinale. Soudain, il déboucha dans une pièce où un homme corpulent, en caleçon, faisait sa culture physique. C'était Vincent Auriol qui fort heureusement lui tournait le dos. Le réflexe du reporter joua sur le champ et, presque sans le vouloir, le cliché unique était pris. Il se retira sur la pointe des pieds et ne livra pas la photo à son journal, la réservant honnêtement à quelques intimes dont je fus.

Une autre fois, ce même photographe au déclic rapide opérait pour nous au cours d'un banquet de concessionnaires présidé par le ministre de l'Industrie de l'époque. Circulant parmi les tables, il s'agenouilla devant la table d'honneur pour un cliché à bout portant, et nous eûmes la joie de découvrir, après le tirage, une photo de la trogne allumée de notre ministre, encadrée de deux énormes bouteilles de champagne en gros plan qui eussent fort bien convenu à la publicité de Mercier ou de Pommery. M. Lefauchaux s'amusa fort et nous demanda de lui remettre le négatif pour être sûr qu'on n'en ferait pas mauvais usage. Mais une épreuve figure toujours dans les albums de photos conservés aux archives. Je supplie mes lecteurs de ne pas la rechercher.

Paul Grémont

PETITE HISTOIRE D'UNE IDÉE BIZARRE

(2)

Vox clamantis...

Visite aux "Trois Grands"

Assister à un congrès peut constituer une bonne occasion de comparer ses opinions avec celles de collègues expérimentés ; il faut avoir quelque chose à offrir en échange des informations que l'on recherche et, si possible, être capable de s'exprimer dans l'idiome local.

Nos expériences étaient assez avancées pour que je puisse, sans risque de nous ridiculiser, présenter au congrès national de la S.A.E. (Society of Automotive Engineers), à Detroit, en janvier 1968, un exposé décrivant le principe d'Unisurf, avec quelques notions sommaires de mathématiques mais, surtout, une philosophie générale de son emploi.

Mon texte avait été diffusé par la S.A.E. plusieurs semaines avant l'ouverture de la réunion, où j'avais le périlleux honneur de figurer en lever de rideau. Sans doute mon papier avait-il suscité quelque curiosité, car je pris la parole devant une salle quasiment pleine. Tout au fond, de chaque côté de la porte principale, se tenaient deux groupes compacts. Notre collègue Fournier, qui était notre correspondant aux U.S.A., me signala que l'un appartenait à Ford et l'autre à General Motors. Les gens de Chrysler et ceux de Budd étaient également présents.

L'exposé donna lieu à des questions qui portaient sur l'emploi du procédé plutôt que sur ses bases mathématiques.

A la sortie de la séance, je fus sur-le-champ invité par les gens de Ford à les accompagner à Dearborn pour continuer la discussion. L'offre était superflue, car notre ami Fournier avait

déjà pris pour moi rendez-vous avec leur service des méthodes. Mais la teneur de l'exposé m'avait fait passer de l'état de visiteur, de curieux, que l'on accueille avec gentillesse, à celui de collègue avec qui l'on peut utilement échanger des informations. Tout l'après-midi se passa en discussions avec Harold Bogard, J. Schatz et Norman Hopwood. Comme les sujets abordés allaient de la mathématique à la servo-commande en passant par le dessin, l'électronique, le fraisage de forme et l'ajustage des outils, l'on appelait, l'un après l'autre, chacun des spécialistes concernés, et l'effectif de la réunion passa peu à peu de quatre à douze.

Le projet de Ford, à ce qu'il m'a semblé, était de ne rien changer à l'enchaînement des opérations du processus classique — maquette (fig. 10), tracé provisoire, modèle, tracé définitif,



Fig. 10

maître-modèle, reproduction — mais d'automatiser ce que l'informatique et l'électronique pouvaient accomplir. C'était à l'opposé de ce que nous nous préparions à faire, et ne permettait pas de tirer tous les avantages qu'aurait procurés un système cohérent. Or, les gens que j'avais ainsi rencontrés étaient tous parfaitement compétents dans leur spécialité ; la faiblesse de leur ensemble, qui n'avait pas su, ou pas osé, franchir d'un seul coup plusieurs étapes, provenait probablement de l'absence d'un homme qui aurait eu, à la fois, l'aptitude à effectuer une synthèse de toutes les conceptions particulières et le pouvoir d'en faire appliquer les conclusions.

Plusieurs fois, par la suite, j'eus l'occasion d'être accueilli à Dearborn, et mon impression est que les techniciens y sont sous la coupe de cadres administratifs qui ne connaissent évidemment rien à la technique et qui, avant de s'engager sur un projet, font procéder à des études économiques à perte de vue. La sclérose serait-elle la conséquence inévitable du gigantisme ? Évidemment, il est plus facile de prétendre comptabiliser le coût d'une tonne de copeaux ou d'un kilomètre de trait que de décider de quel prix on est prêt à payer le gain d'un mois de délai.

Mon étonnement fut sans limite lorsque j'entendis exprimer que les stylistes étaient capables de percevoir une discontinuité de la dérivée quatrième au point de raccordement de deux arcs de courbe. Or, cela ne pourrait intervenir, évidemment, que si les courbes étaient de classe cinq, ce qui n'était sûrement pas le cas.

En effet, une latte définit approximativement une courbe de troisième degré, si toutefois on accepte de négliger l'effet du frottement au droit des poids qui la chargent. Une simple expérience montre que l'œil humain, fût-il celui d'un styliste, est incapable de distinguer une discontinuité de courbure inférieure à 5 %. Que dire alors de la quatrième dérivée ? Passe encore que des farceurs soient pris au sérieux par des gens aussi incapables qu'eux de dire ce qu'est une dérivée, de quelque rang qu'elle soit, mais je me refuse à croire qu'ils aient pu préférer leurs hâbleries sans déclencher, parmi les techniciens, une discrète hilarité.

Le lendemain, chez General Motors, je rencontrai surtout les mathématiciens, le professeur Butterworth et William Gordon. Mon sentiment fut que l'on s'y orientait vers l'exploitation intensive de la méthode de Coons. Privilégier la traduction au détriment de la conception directe ne me semblait pas la meilleure solution.

Chez Chrysler, deux jours plus tard, je me trouvai face à des gens bien moins avancés que leurs collègues rencontrés précédemment, et qui avaient beaucoup à apprendre sur le sujet.

Les spécialistes de Budd m'avaient, la veille, emmené à Philadelphie. Leur problème était particulièrement difficile à résoudre, car ils travaillaient principalement pour les Trois Grands, ainsi que pour American Motors ; les données leur étaient transmises sous les formes les plus variées : épures, calibres, pièces, contre-moulages de maître-modèle ou plans sommairement cotés ; il leur fallait trouver un système qui les accepte toutes. C'était vraiment vouloir résoudre la quadrature du cercle, et leur position était bien inconfortable. Leur mathé-

maticien avait élaboré un procédé plutôt bâtarde, mêlant les coniques et les fonctions de Coons, et dont les résultats étaient médiocrement prometteurs.

De ce voyage d'une semaine, je rapportai l'impression que nous étions dans la bonne voie en cherchant à lier toutes les phases du processus d'étude et de fabrication des carrosseries, et que nous avions de l'avance sur nos concurrents américains. Mais leur compétence et l'ampleur des moyens dont ils disposaient me donnaient à penser qu'ils rattraperaient vite leur retard si on leur permettait de donner suite à un projet bien bâti.

Dès mon retour, je rédigeai un compte rendu de ce que j'avais observé, appris ou deviné, et je l'adressai à tous ceux que cela pouvait concerner, sans recevoir, d'ailleurs, la moindre réaction.

Visite chez Peugeot

En 1967, Renault et Peugeot étaient liés par un accord de coopération technique, mais l'emploi de l'ordinateur pour les travaux de carrosserie ne figurait pas sur la liste de leurs préoccupations communes.

Ayant appris par hasard en 1968 que nos collègues envisageaient d'acheter la licence du système Budd, je demandai à M. Beullac s'il ne serait pas correct et charitable de leur faire part de notre opinion et de notre projet. C'est ainsi que je rencontrai MM. Chillon et Hamon ; ils avaient déjà accompli un essai avec la SOGREAH, qui n'avait pas abouti à des résultats significatifs. Ils furent vite intéressés par notre solution, mais Sochaux fut hostile à ce projet, qui secouait sérieusement les habitudes et le choix final se porta sur Budd, en dépit des objections de l'équipe de La Garenne.

Ainsi qu'il était à prévoir, cette tentative ne donna pas les résultats espérés ; Peugeot devint alors le partenaire de la Régie et prit une part très active au développement d'Unisurf.

Peu à peu, la conviction dont faisait preuve l'équipe de La Garenne entraîna l'adhésion de celle de Sochaux. Il serait intéressant de savoir comment le procédé s'est développé, ce dont Pinin-Farina a bénéficié par ricochet grâce aux efforts, en particulier, de MM. Cerruti et Martinelli.

Mise en route des prototypes

Vers la fin de 1967, les prototypes assemblés furent transportés au service électrique pour subir la mise au point des commandes asservies. Cela nécessita beaucoup d'efforts, et des hommes comme François Goutierre, Jacques Daumal, Gosset et Soutif, sous les ordres de Maurice Georges, ont joué un rôle fondamental par leur savoir, leur virtuosité et leur persévérance.

Enfin, les machines commencèrent à fonctionner convenablement ; comparées à celles d'aujourd'hui, leurs performances sembleraient presque ridicules ; néanmoins, c'était pour nous, à cette époque, un véritable sujet d'émerveillement.

Cependant, une machine se mit à manifester des caprices gênants autant qu'imprévisibles. Après un examen assez laborieux, il fallut conclure que la faute incombait à un capteur de position. C'était un appareil délicat, de haute précision, où se mêlaient la mécanique, l'optique et l'électronique. Pour donner une idée de sa finesse, qu'il suffise de rappeler qu'il comportait un disque transparent dont le réseau gravé contenait des traits épais de cinq millièmes de millimètre. Jacques Daumal le démontra pour effectuer une réparation provisoire puis, quelque temps après, il rapporta le capteur chez son fabricant pour une remise en état définitive. Celui-ci fut épouvanté à la pensée que l'on avait osé ouvrir l'appareil car il était persuadé que, seul, son personnel pouvait s'y risquer. Il fut bien étonné de constater que la réparation avait été accomplie de façon parfaite. A sa surprise se mêlait sans doute un peu de dépit de se voir déposséder d'un monopole qu'il croyait détenir.

En avril 1968, les machines furent installées à Rueil et mises à la disposition du service d'études de carrosserie.

Dire que leur arrivée suscita un enthousiasme général, ou même de l'intérêt, serait enjoliver beaucoup la réalité. Toute innovation est considérée comme un empêchement de sommeiller en rond. De plus, il faut convenir que ce n'est guère le moment de se livrer à des expériences lorsque le travail est urgent, et il l'est toujours, car changer de technique occasionne inévitablement une baisse temporaire de rendement.

La machine fut confiée à un jeune projeteur, M. Soulat, qui prit immédiatement intérêt à son usage et qui, en quelques jours, obtint de très appréciables résultats. On y affecta aussi un ingénieur récemment embauché, Daniel Vernet, qui n'avait jamais travaillé aux études de carrosserie, ce qui avait déjà l'avantage de l'affranchir de tout préjugé et de toute inhibition. Il fut bien vite passionné par l'aspect mathématique du problème, mais sans négliger pour autant son importance pratique. Sans lui embellir la perspective, je lui exposai qu'il était en plein milieu d'une tentative nouvelle. Si elle échouait, il aurait perdu quelques années de sa vie ; en cas de réussite, il aurait acquis une expérience de premier plan. Il a pris une part importante au succès d'Unisurf sans se laisser décourager par l'hostilité de quelques cadres encroûtés dans leur routine.

Les machines avaient été placées sous l'autorité d'Henri Lagrange. Il aurait pu se réfugier dans une neutralité prudente, à la limite de l'hostilité discrète. Il détenait pratiquement le pouvoir de faire échouer l'expérience, ce dont beaucoup lui auraient certainement su gré ; il se serait ainsi acquis une réputation de circonspection et de sens critique dont sa carrière aurait profité. Bien au contraire, il se jeta de tout son cœur dans la bataille, apportant sa contribution personnelle au développement de la théorie mathématique et faisant parfois fonctionner lui-même la machine à dessiner.

Au rez-de-chaussée, la fraiseuse était conduite par M. Michau, secondé par une équipe très réduite. Il y déploya une activité incessante, à la fois outilleur, agent de méthodes, préparateur, affûteur et contrôleur ; en cas de besoin, il dirigeait lui-même la machine ; à ce poste, il accomplit un travail énorme.

Avant de s'attaquer aux véritables tracés de carrosserie, deux ou trois dessinateurs vinrent s'initier, pendant huit semaines environ, au fonctionnement de la table à dessin. Il n'aurait pas été prudent de confier à une équipe qui débutait dans ce genre de besogne la responsabilité d'une étude importante, et qui devait être achevée dans un délai strict. Aussi fut-il sagement décidé que les travaux effectués à l'aide des machines doubleraient simplement ceux d'une équipe travaillant de façon classique.

Certains regardaient d'un air soupçonneux, ou parfois goguenard, ces gens qui, au lieu d'employer les instruments de leur profession, faisaient tourner des cadrans ou appuyaient sur des boutons.

De façon très inattendue, le premier point fut marqué par l'exécution d'une besogne fastidieuse. Un grand plan s'effectuait traditionnellement sur un quadrillage décimétrique ; ce tracé doit avoir une précision de l'ordre du dixième de millimètre, et sa réalisation est considérée, à juste titre, comme une corvée particulièrement pénible. Or, un des dessinateurs devait refaire une grille défectueuse, et la perspective ne l'enchantait absolument pas. Son chef de section ne pensait pas voir achever ce travail avant plusieurs jours, et son étonnement fut grand lorsque son dessinateur le lui apporta quelques heures plus tard. Il avait simplement demandé l'aide de son collègue, et la machine avait aussitôt fourni un tracé exact.

Peu à peu, les dessinateurs prirent l'habitude de demander l'assistance de la machine pour tracer certaines courbes dont la complexité leur posait des problèmes. Une occasion, officielle cette fois, se présenta quand il fallut, toute affaire cessante, modifier la porte de la voiture R 5. Les plans et le modèle furent réalisés bien avant que les tracés traditionnels ne soient accomplis. Yves Georges me confia qu'il avait été surpris par l'exactitude du raccordement avec les panneaux voisins ; je lui rappelai que ses antécédents scolaires auraient dû lui inspirer quelque confiance dans le pouvoir de la mathématique, et dans la rigueur de la géométrie en particulier.

Pendant deux années, le système Unisurf subit un véritable examen probatoire, les travaux étant exécutés en parallèle avec ceux des équipes normales.

Les cadres supérieurs de Rueil n'y portaient pratiquement aucun intérêt ; cependant, le système avait réalisé la maquette complète d'une voiture qui, d'ailleurs, ne fut jamais mise en production. Les adversaires du système faisaient observer que sa fabrication avait pris à peu près autant de temps que par la méthode traditionnelle. C'était ignorer, involontairement peut-être, qu'il n'est pas sain et équitable de comparer les performances d'une méthode bénéficiant d'une longue expérience avec les résultats de moyens nouveaux, souffrant encore parfois de maladies de jeunesse.

Plus grave, c'était méconnaître qu'une différence fondamentale séparait les deux résultats : un modèle fait à la main doit être mesuré ; il faut ensuite en déduire un tracé, réaliser des gabarits, fabriquer un maître-modèle, le corriger, le mouler et le contre-mouler, copier les outils et les ajuster. Toutes ces opérations engendrent des erreurs ; qui plus est, le maître-modèle subit, avec le temps, des distorsions que les soins les plus attentifs ne peuvent

empêcher ; or il a valeur de référence et les plans, établis à grand' peine, n'ont plus qu'une signification approximative. Au contraire, la définition numérique est invariable et complète ; elle est immédiatement utilisable et transmissible sans altération, quels que soient le temps et la distance.

Un jeune homme fut chargé d'établir un rapport sur la valeur générale du projet. Sa totale inexpérience de la question était garante de son impartialité. Il conclut que l'on n'avait réussi qu'à créer "une mauvaise machine à copier". Le texte ne m'avait pas été communiqué, mais Yves Georges eut l'élégance de me le remettre, en me demandant mes commentaires.

Il me fallut convenir que l'auteur avait vu parfaitement juste, et que je partageais en totalité son point de vue. Néanmoins, je dus ajouter que, s'il m'avait fait l'honneur de m'interroger, je lui aurais exposé qu'il n'était pas question, dans mon esprit, d'essayer de recopier une forme déjà existante, ce que d'autres systèmes faisaient déjà plus ou moins bien ; au contraire, s'il avait pris soin de parcourir mes notes, il aurait certainement compris que le but était de mettre un instrument rapide, précis et maniable à la disposition de ceux qui concevaient la forme d'un objet.

L'avenir n'a pas ratifié le jugement de cet excellent garçon ; comme j'ai toujours aimé la spontanéité et l'impétuosité des jeunes gens, même lorsqu'ils mettent à côté de la plaque de façon majestueusement pontifiante, je forme les vœux les plus ardents pour que cette monumentale balourdise, proférée à l'aube d'une carrière prometteuse, n'ait pas nui à l'avenir de ce brillant jeune homme. Mes craintes, j'en suis certain, sont tout à fait injustifiées car, c'est un fait maintes fois vérifié, il est beaucoup moins préjudiciable de ne pas percevoir l'intérêt d'une nouveauté que de s'en rendre compte plus tôt qu'il ne convient.

L'atelier des outils de presse

Pendant que le bureau d'études de carrosserie poursuivait son expérience, il devenait indispensable d'examiner comment son éventuelle réussite influencerait sur l'équipement de l'atelier de fabrication des outils de presse. Celui-là utilisait alors principalement des machines à copier Keller ou Collet et Engelhardt, ainsi qu'une énorme Giddings and Lewis, qui avait été la première machine à commande électronique importée en Europe, et dont la mise au point avait, d'ailleurs, valu quelques cheveux blancs à nos électriciens. Toutes ces machines étaient d'un âge vénérable et il devenait urgent d'assurer la relève tout en augmentant la capacité du département.

La décision était d'autant plus difficile à prendre qu'elle devait intervenir, pour respecter les délais indispensables, avant que l'expérience en cours ait donné des résultats indiscutables.

C'est en Allemagne qu'étaient fabriquées la plupart des grosses fraiseuses à copier commandées par des palpeurs hydrauliques ou électriques. Les fabricants s'étaient bien rendu compte que le développement de la commande numérique risquait d'entraîner de profondes modifications techniques. Heyligenstaedt avait imaginé un système capable de s'adapter, en cas de besoin, à une évo-

lution, à laquelle d'ailleurs il ne croyait que modérément. Une machine séparée, un portique de mesure, palpait un modèle et enregistrait en même temps sur une bande perforée les informations nécessaires au fonctionnement de la fraiseuse, qui était dotée d'une commande numérique.

L'avantage immédiatement évident du système était, d'une part, que le même modèle pouvait servir à usiner deux pièces parfaitement symétriques et que, d'autre part, la vitesse de palpation étant très supérieure à l'avance de fraisage, la machine pouvait servir à actionner plusieurs fraiseuses.

Très sagement, Marcel Camut, directeur des méthodes de carrosserie, opta pour cette solution ; la mise en service de la fraiseuse posa quelques problèmes ; l'appareil à palper n'eut jamais à être utilisé en conjugaison avec elle et sert uniquement de machine de contrôle, ce dont il s'acquitte fort bien.

Contrôle

Lorsque fut achevé le premier outil usiné sur la fraiseuse à commande numérique, le service du contrôle entreprit de l'examiner avec une attention toute particulière. Pour son malheur, les plans (fig. 11) ne comportaient pas de tracés de sections planes

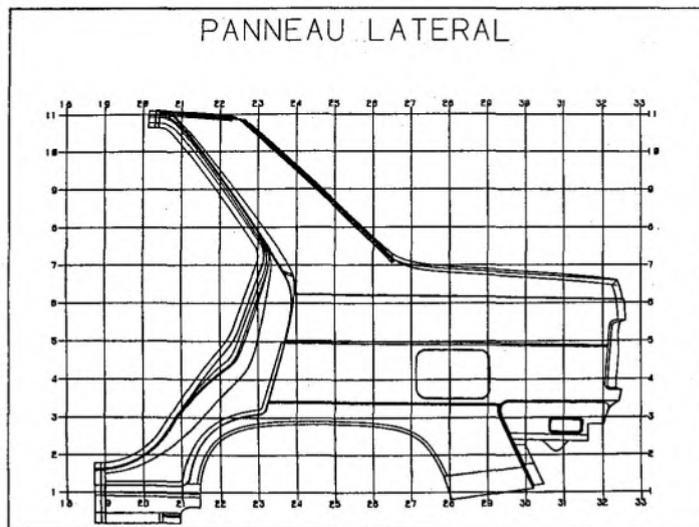


Fig. 11

auxquels il eût pu se référer pour établir ses calibres de vérification. Il réclama donc au service des méthodes les données indispensables à leur réalisation. La réponse fut un refus poli mais catégorique. En effet, la précision du travail d'une fraiseuse est sans commune mesure avec celle d'un gabarit en tôle, forcément flexible et qui doit être orienté dans l'espace afin de tenir compte du balancement imposé à la pièce pour faciliter son emboutissage. En bref, le contrôle des gros outils n'avait qu'une valeur très illusoire, et l'on s'en était jusqu'alors contenté, faute de mieux et en feignant de croire à son efficacité.

Il fut simplement proposé de fournir les coordonnées cartésiennes d'autant de points que le contrôle en demanderait. La vérification fut effectuée par cette méthode à l'aide de la machine à mesurer

d'Heyligenstaedt, et montra que les différences dépassaient rarement le dixième de millimètre, ce qui était cinq ou dix fois mieux que tout ce que l'on avait obtenu, de mémoire de contrôleur, par les procédés classiques.

Maintenant, c'est à l'aide de la commande numérique que l'on fabrique les calibres tridimensionnels de contrôle (fig. 12). Ils servent, en particulier, à la vérification des vitres, et les conflits avec nos fournisseurs ont pratiquement disparu.

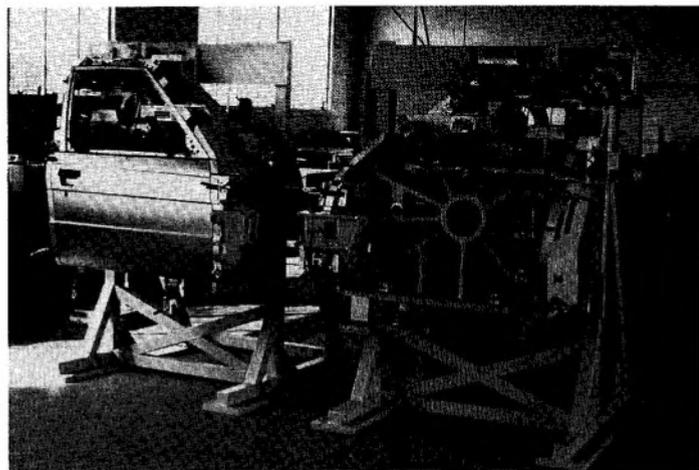


Fig. 12

Système Inaba

En 1966, je reçus la visite du docteur Inaba, directeur technique de la Fugi Tsushinki Cy. Il était l'auteur d'une solution fondée sur l'emploi des surfaces cartésiennes bi-cubiques. Les cas de figure étaient nombreux et le manuel que m'offrit mon visiteur comptait environ six cents pages. En reprenant ses calculs de base après son départ, je m'aperçus qu'une erreur de conception amenait un défaut de raccordement entre carreaux voisins. Je ne pus moins faire que d'attirer l'attention de l'auteur sur ce point, mais il me répondit que la discontinuité était imperceptible, ce dont mes calculs me permettaient de douter.

Trois ans plus tard, il revint en Europe accompagné d'une délégation de chez Isuzu, et la Régie les accueillit à Rueil, où nos machines étaient en fonctionnement. Un de nos visiteurs m'attira à l'écart et me fit comprendre par gestes, car il ne parlait pas plus le français que moi le japonais, qu'il était surpris de constater que nos carreaux se raccordaient correctement ; je me gardai bien, solidarité oblige, de lui conseiller de vérifier les hypothèses du docteur Inaba.

Quelque temps après, la Régie envoya une mission chez Rolls-Royce, qui utilisait des ordinateurs pour calculer et tracer les aubes de ses turbines. Dans l'atelier, une machine fraisait une matrice destinée à la fabrication d'une ailette. La surface de l'empreinte était visiblement formée de carreaux dont la continuité n'était qu'approximative. Comme je m'en étonnais innocemment, mon collègue me répondit que la dynamique des fluides avait ses exigences. Il eût été discourtois de manifester le moindre scepticisme, mais je n'en pensai pas moins.

Adoption du système

Au printemps de 1970, M. Beullac pensa qu'il était temps de tirer la conclusion d'une expérience qui s'était poursuivie pendant un peu plus de deux ans.

Avant de réunir une commission plénière, il me fit comparaître dans son bureau et je dus lui faire, une fois de plus, un exposé sommaire de la théorie mathématique qui servait de base au procédé, et la description du système qui, du style à l'atelier des outils de presse, en constituerait la conséquence logique.

Il était assisté d'un jeune homme dont il avait fait son collaborateur direct. Celui-là, pendant mon exposé, avait paru s'ennuyer prodigieusement. Sans doute n'avait-il plus rien à apprendre sur les propriétés des espaces paramétriques, ni sur le métier d'outilleur. D'un air condescendant et blasé, il se borna à déclarer : "Si votre truc était si bien que cela, il y a longtemps que les Ricains l'emploieraient".

Cela me fit sentir, d'un seul coup, tout le progrès qu'avait fait, depuis ma sortie de l'école, l'éducation des ingénieurs puisqu'un de ses produits savait montrer, en si peu de mots, le niveau d'un caractère, les limites d'un savoir et les bornes d'une intelligence.

Que pouvais-je répondre à une observation aussi percutante sinon que, si mon "truc" était idiot, il saurait sûrement me le démontrer de manière brillante mais que, dans le cas contraire, il faudrait qu'il explique pourquoi il ne l'avait pas inventé longtemps avant moi.

Comme il ne faut jamais laisser perdre une bonne occasion de rire, l'anecdote mit en joie toute l'équipe des spécialistes de Ford à qui je la racontai un peu plus tard. Et comme ils avaient procédé à quelques expériences qui les avaient convaincus de la validité de mon "truc", ils ajoutèrent : "You see, Peter, the trouble is that next time me propose something new to our topmen, they will say : if your gimmick is so cute, how come they don't already use it in Biancort ?..."

En juillet 1970, le moment vint de prendre une décision au sujet du système Unisurf. Le dilemme était simple : abandonner ou passer à l'application à grande échelle. Cela consistait à s'équiper, pour commencer, avec une machine à dessiner de sept mètres, trois de trois mètres et deux fraiseuses rapides, à répartir entre le bureau des études de carrosserie, les méthodes et l'atelier de modelage. Avec les ordinateurs et le programme, c'était au bas mot quinze millions de francs.

Pour éclairer ceux dont il entendait demander l'avis, M. Beullac, déjà possédé par une ardeur prosélytique à laquelle il devait, plus tard, donner libre cours au sein du ministère de l'Éducation Nationale, forma le projet fort louable de développer les connaissances des cadres supérieurs placés sous son autorité. Pour leur exposer les principes de base de la commande numérique, il choisit deux excellents garçons dont la foi était d'autant plus vive, à l'instar de celle de Polyeucte, que leur initiation était récente. Afin de parachever son entreprise, il voulut me charger de rafraîchir la mémoire de mes collègues à propos de la géométrie des espaces abstraits paramétriques. D'abord j'élevai les objections les plus formelles car ces hommes m'inspiraient trop d'amitié pour que je consente, sans résister, à les attrister avec des considérations dont ils n'avaient strictement rien à faire.

Mais les ordres sont les ordres et je dus m'incliner. J'espère bien sincèrement que mon auditoire, qui fut partagé entre l'abattement, la somnolence et la consternation, m'a pardonné de lui avoir infligé, bien contre mon gré, soixante-quinze minutes de démonstrations indigestes autant que superflues.

Quelques semaines plus tard, c'est un aréopage d'une quinzaine de personnes qui fut amené à prononcer le jugement final ; je ne sais si j'étais symboliquement placé au banc des accusés ou à celui de la défense.

D'abord, je fus prié de résumer, en dix minutes, le résultat de huit ans de travail et de vingt-cinq mois d'expériences, et de décrire le système en question. Je me gardai bien de poser au tableau la moindre expression mathématique, ce qui eût irrémédiablement torpillé le projet. Lorsque la parole fut donnée à l'auditoire, il y eut un long silence. Puis Fernand Picard déclara que, sans avoir d'avis personnel sur l'aspect algébrique de la méthode, il pensait qu'elle consistait, dans son principe, à remplacer des données subjectives par des informations objectives et qu'à ce titre c'était une bonne chose. Avec le vocabulaire coloré qui lui est particulier, Yves Georges exprima une opinion identique. Les autres assistants furent muets ou évasifs.

Considérant qu'il y avait deux avis favorables et treize abstentions, M. Beullac décida de poursuivre le projet.

Il n'est pas impossible que, si les opinions avaient été exprimées à bulletin secret, le résultat eût été quelque peu différent.

Choix du matériel

Nous pouvions, à partir de cet instant, discuter en position de force avec les constructeurs de machines à dessiner en leur faisant sentir que, s'ils refusaient d'accepter nos options techniques, nous étions capables de nous passer d'eux, comme l'existence de notre prototype le prouvait.

Entre les deux concurrents, c'est Köngsberg qui manifesta le plus de compréhension et de bonne volonté ; c'est donc lui qui fut choisi.

La fraiseuse rapide reçut quelques perfectionnements ; François Pruvot avait quitté la Régie, et c'est Christian Langlois qui poursuivit ce que son camarade avait si bien commencé. La machine

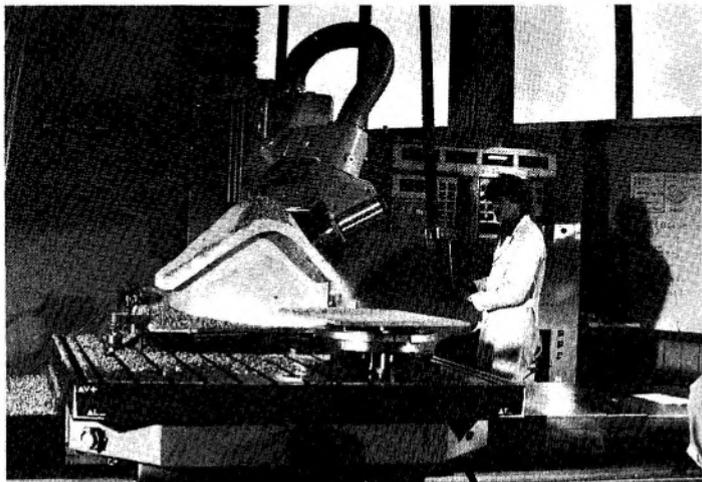


Fig. 13

reçut une tête porte-broche orientable très originale, conçue par M. Dressler (fig. 13), et qui fut souvent imitée depuis. Cette fois, les conditions d'asservissement furent beaucoup plus sévères, puisque l'avance devait atteindre cent cinquante millimètres par seconde, ce qui doit, pour une machine de dix-huit tonnes, constituer encore un record mondial. Les ordinateurs de la C.I.I., du type 10020, seraient assez puissants et rapides pour autoriser l'emploi de fonctions du cinquième degré et la compensation, en temps réel, du rayon des fraises sphériques. L'établissement du logiciel fut confié à une équipe d'informaticiens de la Régie, avec MM. Riaux et Rogala, le travail étant sous-traité en partie par la C.I.I. et le C.E.S.I.

La SOFERMO, filiale de la Régie, effectuait principalement des études de carrosseries et d'outillages correspondants. C'était une entreprise de dimensions bien modestes, employant quelques dizaines de spécialistes. Son directeur, Pierre Pardo, avait saisi depuis longtemps tout le parti qu'il pouvait tirer des travaux, qu'il avait suivis avec beaucoup d'intérêt. Il avait montré, entre 1940 et 1945, que les gros risques ne l'intimidaient pas, et il prit celui d'endetter lourdement sa société pour l'équiper d'une grande planche et d'une fraiseuse rapide. Avec l'équipement complémentaire et la participation aux frais d'établissement du logiciel, la facture devait dépasser cinq millions.

Installation des machines

Les machines furent livrées au printemps de 1972. Les fraiseuses étant posées simplement sur trois points, leur mise en marche s'effectua sans grandes difficultés, car aucune fondation n'était nécessaire. Les grandes machines à dessiner (fig. 14), en raison de

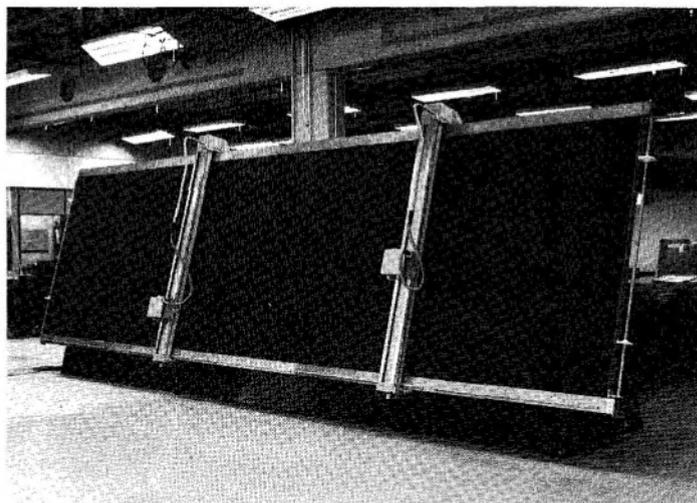


Fig. 14

leur structure modulaire, étaient portées par cinq bâtis, ce qui leur valait vingt points d'appui. Le constructeur avait donc conseillé de les fixer sur un bloc de béton d'une soixantaine de tonnes, faute de quoi il ne pourrait garantir la permanence de leur précision. Évidemment, c'était une nouvelle désagréable car, s'il fallait en passer par là, cela imposait d'installer les machines

dans un local au rez-de-chaussée, et d'augmenter en conséquence la facture, la charge spécifique maximale admissible dans les étages des bâtiments ne dépassant pas un quart de tonne au mètre carré. L'on vint, d'un air mi-figue mi-raisin, m'avertir de ce contretemps. A mon avis, la solution consistait simplement à placer la machine sur une légère poutre en acier ; il suffisait que celle-là soit isostatique pour que nulle déformation gênante ne fût à craindre. La réponse me paraissait si évidente que je ne crus pas nécessaire de donner de plus amples explications sur la solution que je préconisais. L'on se retourna alors vers le fournisseur, le priant d'étudier une structure mécanosoudée pour remplacer le bloc de béton. Le problème ne l'inquiéta pas, car les chars de combat et les navires de guerre figuraient parmi ses spécialités. Il nous envoya les plans d'une poutre, en tôle de quatre-vingts millimètres, tout juste un peu moins lourde que le soubassement de ciment précédemment spécifié.

Cette fois, ce fut d'un air à la fois soucieux et goguenard que l'on m'annonça la nouvelle. Le porte-mine en main, je dus préciser ma pensée en exécutant un croquis détaillé de ce que je voulais, et c'est la SOFERMO qui se chargea d'en dresser les plans. Cette conception scandalisa, paraît-il, le constructeur, dont la plateforme d'essai reposait sur les quatre mille mètres de granit des Alpes scandinaves, mais qui fut sans doute satisfait quand même de pouvoir se laver les mains de la suite de l'affaire.

Quelques mois plus tard, l'équipe des monteurs norvégiens débarqua à Meudon-la-Forêt pour procéder à l'installation et au réglage de la machine. La vérification à l'aide d'une lunette autocollimatrice fit constater quelques défauts. Les monteurs en reportèrent la responsabilité sur la conception de la poutre de support, et leur commentaire sur mon état intellectuel aurait pu se résumer, en français, par un vocable trilitère. Je fis alors assembler, avec quelques cornières perforées, une structure très légère. Elle reposait exactement au-dessus des trois points d'appui et portait une dizaine de comparateurs en contact avec la poutre incriminée. Il fallut bien constater alors que le basculement de la table n'occasionnait aucune déformation et l'on ne parla plus de cette question.

En dépit de l'expérience acquise lors de la mise en service des prototypes, le réglage des systèmes de commande fut passablement laborieux. Depuis 1968, la vitesse des tables à dessin avait décuplé, passant de trente à trois cents millimètres par seconde, et la fraiseuse devait atteindre cent cinquante millimètres par seconde. Au lieu de l'ordinateur CAE 530 avec ses huit mille octets de mémoire, les C.I.I. 10020 en avaient quarante-quatre mille, à quoi s'ajoutait un disque de trois millions d'octets.

Pour mettre en route sept machines réparties entre Rueil, Billancourt, le Point du Jour et Meudon-la-Forêt, l'équipe des électriciens se dépensa sans compter ; François Goutierre et Jean-Pierre Lio, avec leur personnel, y ont passé bien des heures de la nuit.

Les pannes les plus inattendues vinrent compliquer la tâche. Il fallut un jour appeler d'urgence les spécialistes de C.I.I., car une machine manifestait une mauvaise volonté persistante. Après bien des vérifications, l'on s'aperçut qu'un minuscule papillon de nuit, attiré par la petite lueur émise par le lecteur optique de bande perforée, était venu mourir sur l'ampoule, dont il occultait partiellement le flux lumineux.

La fraiseuse de la SOFERMO se mit aussi à prendre de malencontreuses initiatives, dont la cause demeura longtemps mystérieuse mais dont les résultats étaient plutôt catastrophiques. Enfin, on observa que cela se passait toujours au petit matin, exactement à la même heure. Un enregistreur révéla qu'une interruption de quelques centièmes de secondes se produisait effectivement dans l'alimentation du courant, en dépit des stipulations formelles du contrat. L'E.D.F. dut convenir que cela coïncidait avec les manœuvres de couplage d'une centrale supplémentaire, et il fallut prendre des mesures spéciales pour faire disparaître ce défaut difficilement perceptible mais bien gênant.

Inondation de Meudon-la-Forêt

Au cours de l'été 1972, un chantier routier était ouvert en face de la SOFERMO. Les fossés provisoires furent insuffisants pour évacuer l'eau d'un très violent orage nocturne ; la fraiseuse et son ordinateur furent baignés dans quarante centimètres d'eau boueuse. M. de Olivera était présent, car le travail se poursuivait vingt-quatre heures sur vingt-quatre ; il alerta Pierre Pardo qui arriva de toute urgence et tous deux, vêtus d'un slip, prirent les premières mesures de sauvegarde. La fraiseuse n'avait pas trop souffert, mais les spécialistes étaient bien moins rassurés sur le compte de l'ordinateur. Ils exprimaient que, si jamais il se tirait de cette épreuve, sa remise en service n'interviendrait sûrement pas avant plusieurs semaines ; l'hydrothérapie et les bains de boue ne sont pas des traitements conseillés aux ensembles électroniques.

Pierre Pardo s'accorda tout au plus quelques jours.

Pour éliminer l'humidité qui engluait les composants électroniques, il n'était pas question d'utiliser l'air chaud ; les semi-conducteurs ne supportent pas mieux l'élévation de température que l'immersion prolongée.

Comme il avait été formé à la stricte discipline des sciences physiques, Pierre Pardo se souvint du caractère de parfaite miscibilité de l'eau et de l'alcool éthylique. Les éléments de l'ordinateur furent donc badigeonnés avec des pinces imbibés de ce liquide. Ses vapeurs ont des propriétés physiologiques bien connues, la chaleur s'en mêla, et le travail s'accomplit dans une ambiance euphorique rappelant celle des vendanges plutôt que les austères besognes des électriciens dépanneurs. Les refrains bachiques dont bénéficièrent les voisins ne devaient rien au culte de Dionisos, aux conseils de Rabelais ou à une tentative de résorption des excédents de notre viticulture nationale, mais en trois jours la remise en état fut achevée.

Les visiteurs qui ignorent cette péripétie s'étonnent de voir, au mur de la salle de la machine, l'effigie d'un zouave complétée par un trait noir situé à quarante centimètres du sol, et par la date de cet événement mémorable.

L'on sait que cette arme d'élite de notre armée d'Afrique a joué un rôle glorieux dans notre histoire militaire pendant cent trente ans. Son ultime représentant a pour mission de servir d'échelle de mesure des crues de la Seine à Paris. La rigueur historique oblige à dire que le peintre, au lieu d'une chéchia, a doté son sujet d'un turban que, de mémoire d'Africain, on n'a jamais vu sur la tête d'un zouave, car c'était l'apanage des tirailleurs maghrébins.

Percée de la SOFERMO

Les cadres et les techniciens de tout rang, à la SOFERMO, se lancèrent sans réticence dans le développement des applications d'Unisurf, et les résultats qu'ils obtinrent ont largement contribué à modifier l'opinion de quelques cadres de la Régie qui n'accordaient aucun crédit au système.

Pour régulariser sa charge de travail, la SOFERMO cherche à s'assurer une clientèle extérieure et la mise en service des machines ne modifia pas, bien au contraire, cette politique ; elle réussit à prendre pied dans plusieurs entreprises. Ce ne fut pas toujours chose facile, car les superstitions ont la vie dure !

La S.N.E.C.M.A. avait reçu d'un fabricant américain le moulage d'une cellule destinée aux réacteurs de Concorde. Il fallait le reproduire avec la plus grande exactitude. Cette exigence ne semblait pas totalement justifiée, car les reflets visibles sur la surface laquée accusaient des irrégularités, creux et bosses, qui n'avaient sûrement rien à voir avec l'aérodynamique en milieu supersonique. Une machine de haute précision avait relevé les coordonnées de très nombreux points. En les reportant sur la table à dessiner après avoir amplifié l'échelle verticale, on put vérifier que toute l'habileté des modelers et des mouleurs américains n'avait pas éliminé les irrégularités, bien visibles en lumière rasante. L'on proposa d'effectuer un lissage, mais les contrôleurs s'y opposèrent. La SOFERMO préféra donc abandonner le projet, car c'était une aventure dont les données étaient trop vagues, ce qui risquait d'aboutir à des contestations inextricables.

Michel Bigouin, architecte naval, avait entendu parler d'Unisurf par des amis de mon fils qui travaillaient à l'établissement toulonnais du C.N.E.X.O. Il apporta un jour l'esquisse, à l'échelle du cinquantième, d'un quatre-mâts de soixante-douze mètres (fig. 15) qu'Alain Colas devait engager dans la course transatlantique en solitaire. Son désir était d'obtenir, en trois semaines, une maquette navigante de trois mètres cinquante et pesant au plus vingt-cinq kilogrammes. Il ajouta que les responsables du Bassin national des carènes, de la Direction Technique des Constructions et Armes Navales, l'avaient mis en garde contre quiconque prétendrait réaliser quelque chose de sérieux en moins de trois mois. Le défi fut relevé ; sept jours plus tard, Daniel Bonhomme apportait à Marseille une épure au cinquantième qui fut acceptée sans retouche. Deux semaines étaient tout juste écoulées depuis la fin du tracé quand la maquette, poncée et laquée, fut livrée. Est-il nécessaire de préciser que Daniel Bonhomme, pendant ces vingt jours, n'avait guère quitté son poste de travail, et qu'il n'avait pas volé le bref congé qui lui fut accordé ensuite ?

Les responsables du bassin avaient insisté pour que le bateau fût muni d'un safran et d'un "trimmer" orientables afin que l'on puisse compenser une éventuelle dissymétrie. L'ordre fut exécuté bien qu'il ait paru quelque peu superflu. Sans qu'il fût besoin de les régler, la coque partit parfaitement droit dans le grand bassin de giration. Les spécialistes de l'établissement national s'en montrèrent fort surpris car, depuis Colbert, la chose ne s'était jamais vue.

Au cours des essais en bassin de houle, l'architecte discerna l'apparition de quelques tourbillons dans le sillage, et demanda combien de temps il faudrait pour modifier légèrement les lignes

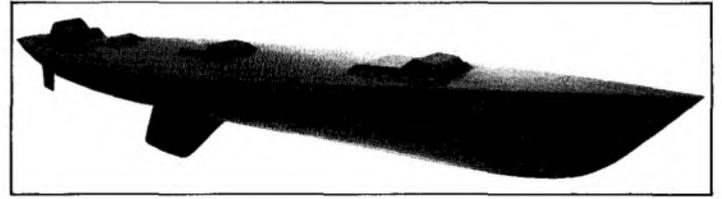


Fig. 15

de l'arrière. Il était anxieux, car le temps pressait, et il craignait que cela n'exigeât encore des semaines. Aussi fût-il heureusement surpris quand la modification fut faite, en sa présence, en moins de deux heures.

Malheureusement, les chantiers de La Seyne, chargés de la construction, refusèrent d'utiliser la commande numérique pour oxycouper les couples en vraie grandeur, sous prétexte que cela enlèverait du travail aux traceurs. Deux mois au moins furent ainsi gaspillés, qui auraient permis de parfaire la mise au point du grément. Il ne faut jamais refaire les batailles perdues, mais l'on ne peut s'empêcher de songer avec regret à ce qui aurait pu être. Des drisses cassées, une escale à Terre-Neuve, une pénalité, une seconde place, et si... et si... Pauvre Alain Colas ! Qu'il était heureux en découvrant la maquette, en la voyant flotter pour la première fois, et lorsqu'elle fendait l'eau du bassin comme un squalo rouge et blanc !

Chez Dassault, M. Bouchoux avait la charge de faire fabriquer par des sous-traitants certaines maquettes destinées aux essais en soufflerie. Il prit la lourde responsabilité de confier à la SOFERMO l'exécution de l'une d'elles. En le faisant, il risquait gros, car on ne lui aurait sans doute guère pardonné un retard, ni une erreur de cote. Évidemment, tout fut mis en œuvre pour qu'il ait satisfaction et ce fut le début d'une collaboration de plusieurs années (fig. 16).

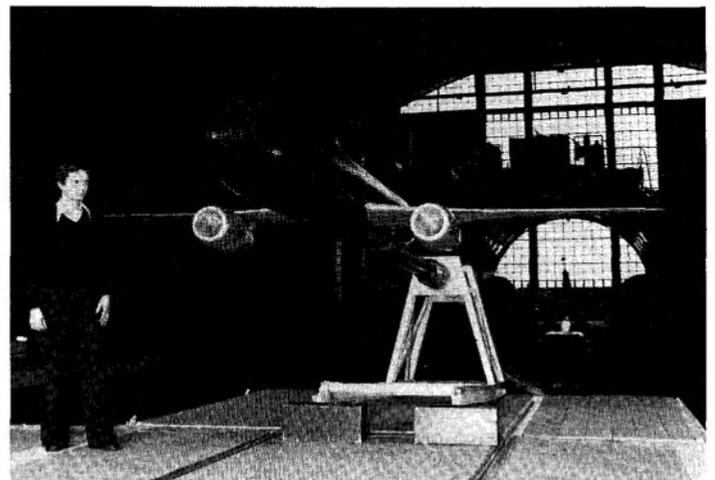


Fig. 16

La première commande de Matra concernait la modification de l'arrière d'une carrosserie. Ce ne fut pas un travail facile car l'avant, fabriqué par les méthodes classiques, n'était pas symétrique. Néanmoins, la SOFERMO se tira très bien de la difficulté et, depuis ce temps, compte Matra au nombre de ses clients fidèles. Parmi les avantages que cette société trouve à une telle collaboration, l'un des plus déterminants est constitué, sans aucun doute, par un important raccourcissement des délais de mise en production (fig. 17).

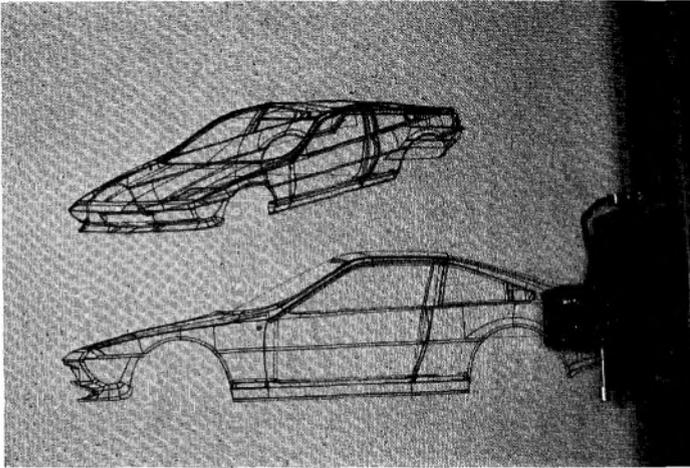


Fig. 17

Il est curieux d'observer qu'il a fallu plus de dix ans pour que Chausson adopte la technique employée par ses deux principaux clients : Peugeot et Renault. Quant à Alpine, l'on attend encore sa réaction.

Rencontres

Les fonctions cartésiennes bi-cubiques du docteur Inaba ou bi-harmoniques de Georges Fayard n'ont eu que peu d'applications pratiques, et la définition numérique des formes expérimentales est pratiquement du seul domaine des espaces paramétriques polynomiaux.

Or, avant 1970, les propriétés des fonctions à coefficients vectoriels n'avaient guère suscité l'intérêt des mathématiciens, à l'exception d'Isaac Schönberg ou de De Boor ; ce sont des techniciens, pour la plupart des ingénieurs, Ferguson, Coons, Gordon, qui ont d'abord fait progresser ces connaissances, et qui ont entraîné les universitaires à leur suite. Cela m'a valu de faire des rencontres extrêmement intéressantes.

Le professeur Robin Forrest, qui avait travaillé quelque temps auprès de Steve Coons au M.I.T., m'avait donné les commentaires que celui-là avait rédigés, à la demande de Ford, à propos de la communication que j'avais présentée au congrès de la S.A.E. en 1968.

Son rapport était fort drôle. En effet, mes opinions coïncidaient avec les siennes, qui étaient opposées à celles de Ford quant au rôle que la commande numérique devait jouer dans le cycle de

l'étude et de la production des carrosseries. Cela le mettait en joie de voir qu'il n'était pas seul à professer des idées hétérodoxes. Il avait rédigé son texte comme la sténographie de réflexions faites à haute voix pendant sa lecture, avec ses surprises, ses exclamations, ses objections, ses découvertes et, pour finir, cette déclaration : "Maintenant, il faut que je m'arrête parce que mon stylo va tomber à sec".

Une correspondance s'établit entre nous, car il manifestait beaucoup de curiosité à l'égard de ma solution ; il s'efforçait, de place en place, d'utiliser quelques mots d'un français assez pittoresque. Il faut dire que Steve Coons était un virtuose du calcul tensoriel, alors que les bases de mon système étaient issues de la géométrie la plus classique. Pour suivre ses raisonnements, je devais me donner un mal énorme et lui, de son côté, prétendait éprouver des difficultés lorsqu'il voulait utiliser la représentation que j'avais adoptée.

Après avoir travaillé quelques mois avec Steve Coons au M.I.T., Robin Forrest avait réintégré l'équipe du professeur Wilkes, chargé du laboratoire de mathématiques à l'université de Cambridge (G.-B.), qui avait obtenu d'excellents résultats à l'aide d'écrans cathodiques. Il vint voir les prototypes et comprit aussitôt le parti que l'on pouvait tirer de la matérialisation rapide d'un objet ; il sut convaincre le professeur, qui rendit visite à Rueil en fin d'année, accompagné d'une dizaine de ses collaborateurs. Il nous soumit un problème, d'ailleurs relativement simple à résoudre ; mais comme la fraiseuse était en pleine action, l'on ne put lui usiner immédiatement la pièce correspondante. Quelques jours plus tard, celle-là, brute de fraisage et ornée d'un ruban rouge, lui fut envoyée dans une jolie boîte, avec nos vœux de joyeux Noël. Les douaniers de sa Gracieuse Majesté, toujours vigilants, crurent que nous avions voulu introduire en fraude une denrée interdite, car la Grande-Bretagne redoute les bactéries et les virus que recèle la cuisine continentale. Ils insistèrent, paraît-il, pour goûter un morceau de l'objet soupçonné ; il y a probablement encore, sur le territoire britannique, un retraité des douanes qui raconte à ses petits-enfants que les Français sont de drôles de gens dont la pâtisserie, qui ne vaut pas le suetpudding, les rolls, les scones et les muffins, a ce curieux goût de formol, d'urée ou de phénol qui caractérise la mousse de polyuréthane.

Un an plus tard, le laboratoire de Cambridge possédait une fraiseuse ultra-légère, faite de cornières assemblées, actionnée par des courroies crantées en guise de vis-mères et des moteurs pas à pas, qui usinait des pièces d'un pied cubique à la vitesse de dix-huit mètres à la minute (fig. 18).

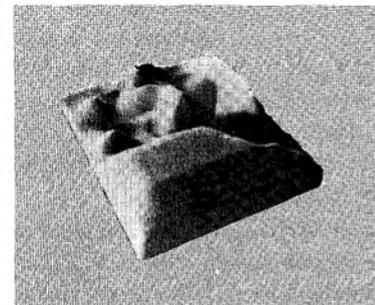


Fig. 18

Deux ans à peine suffirent à l'université pour abriter le centre national où les enseignants, les industriels et les administrations viennent traiter leurs problèmes. On y réalise aussi bien des formes à chaussures et des bouteilles à whisky que des coques pour la Royal Navy. La France n'a encore rien d'équivalent...

Allant à Detroit en 1970 pour rencontrer à nouveau les équipes de Ford et de G.M., je fis escale à Syracuse (État de New-York) dont l'université avait attiré Steve Coons, et qui était devenue le centre américain de l'étude des surfaces paramétriques. Steve avait annulé la location de la chambre que j'avais retenue et insista pour me recevoir à son propre domicile. Il avait invité, pour la soirée, une bonne douzaine de collègues et d'étudiants, tous intéressés par la même question. Mrs Coons, qui était hongroise, avait préparé un goulasch dont je ne suis pas près de perdre le souvenir. La conversation, où se mêlaient des sujets scientifiques et des anecdotes, fut aussi gaie que passionnante. Au moment de la séparation générale, Steve me dit qu'il y aurait, le lendemain matin, un cours sur le système Renault. Comme je lui témoignais mon désir d'y assister, il me prévint charitablement que je ne serais pas dans l'amphi, mais sur l'estrade. Il me fallut improviser, sans notes, un exposé de soixante-quinze minutes devant quatre-vingts auditeurs, parmi lesquels les garçons étaient tout juste majoritaires. L'après-midi, il y avait une réunion de professeurs et je fus encore mis à contribution.

Après mon retour en France, je reçus un chèque à titre d'honoraires et un certificat attestant que le prélèvement réglementaire de l'*income tax* avait bien été versé au trésor fédéral.

L'université d'Utah, à Salt Lake City, avait à son tour engagé des études sous l'impulsion de Robert Barnhill ; William Gordon, de la G.M., y avait travaillé avec Richard Riesenfeld, Elaine Cohen et McDermott. En 1974, on y organisa une réunion de trois jours. Steve Coons, Robin Forrest, James Ferguson, Even Melhum, William Gordon et Richard Riesenfeld y étaient présents ; parmi les pionniers, il ne manquait guère que Sueimon Inaba ; au cours de la première journée, un des participants, avisant mon étiquette, me demanda si j'étais bien Pierre Bézier ; comme mon nom était lisiblement écrit, je fus un peu étonné d'avoir à le confirmer ; il insista pour savoir si j'étais bien responsable des fonctions, des courbes et des surfaces auxquelles la presse technique étrangère m'a fait le très grand honneur d'associer mon nom. Sur mon affirmation réitérée, il ajouta : " Ah ! très bien, je vous croyais mort ". Il est en effet habituel de ne conférer une telle distinction qu'à titre posthume, et j'eus la sensation étrange d'avoir assisté à ma propre résurrection.

Quelques mois plus tard, je prenais part à la séance périodique du conseil de perfectionnement du C.N.A.M., établissement où j'essayais d'inculquer à mes auditeurs de saines notions sur les fabrications mécaniques. A l'issue de la réunion, un de mes collègues, qui avait dû apercevoir mon patronyme dans une revue américaine, me demanda si j'avais un lien de parenté avec le mathématicien en question. Il me fallut bien admettre que nous appartenions à la même famille.

Quand le professeur Welbourne vint d'Angleterre rendre visite à la SOFERMO, je lui téléphonai la veille de son arrivée afin de lui confirmer quelles étaient les dispositions prises pour l'accueillir. Il était absent de son bureau à cet instant, et je chargeai son assistant de lui transmettre le message.

Mon collègue me confia, par la suite, que ce jeune homme avait éprouvé à cette occasion une des plus belles émotions de sa vie : quand la secrétaire lui avait annoncé qu'un certain Pierre Bézier demandait à lui parler au téléphone, il avait pensé que la communication émanait d'un revenant. Il est vrai que la Grande-Bretagne est une des contrées les plus riches en fantômes.

Un jour de printemps de 1973, se présenta à mon bureau un certain docteur Friedrich, qui exerçait chez Daimler-Benz ses talents de mathématicien. Il me déclara qu'il était l'auteur d'un système, qu'il avait baptisé F.C.R., et pour lequel il semblait éprouver la plus vive admiration. La première lettre du sigle était sa propre initiale ; on n'est jamais si bien servi que par soi-même ; les deux autres consonnes se référaient respectivement aux noms de Coons et de Renault ; il peut y avoir des hybridations favorables ; mon interlocuteur semblait plus pressé de chanter les louanges de son invention que de m'en dévoiler le principe, et j'avais la sensation déplaisante de perdre mon temps. Pour m'asséner le coup de grâce, l'inventeur tira de sa serviette un bloc de résine d'environ un décimètre carré. Sans avoir un œil expert, on pouvait apercevoir un carroyage dont les sommets présentaient les méplats révélateurs de la première solution de Coons. Je dus alors, pour mettre un terme au dithyrambe de mon visiteur, lui expliquer avec ménagement que les carreaux bi-cubiques sans dérivée mixte aux quatre coins étaient une solution depuis longtemps dépassée, ce dont il parut sincèrement navré. Nous nous quittâmes cependant de la façon la plus cordiale. Peut-être néanmoins m'a-t-il quelque peu tenu rigueur d'avoir soufflé sur ses illusions.

A l'automne de 1980, un de mes anciens élèves rendit visite à l'équipe de Ford, près de qui je lui avais ménagé une introduction. L'on demanda aimablement de mes nouvelles, puis de celles d'Unisurf. En effet, un groupe de chez Daimler-Benz était récemment passé à Dearborn et avait déclaré que, depuis mon départ en retraite, la Régie avait complètement abandonné le système. La réponse eût pu être celle que Mark Twain adressa au rédacteur du journal qui, par erreur, avait annoncé son décès : " The report of my death is greatly exaggerated ".

Le professeur Ciarlet, titulaire de la chaire d'analyse numérique à l'université de Paris-VI, me téléphona, un jour de 1973, pour me demander de but en blanc de venir faire un exposé sur le système Unisurf. L'auditoire serait composé de mathématiciens venus de diverses facultés de France. Ma réaction immédiate fut de refuser de me ridiculiser en venant raconter une histoire, connue depuis longtemps, à des gens infiniment plus instruits que moi. Il ne faut pas, dit la sagesse des nations, essayer de donner des leçons d'éducation sexuelle à sa grand-mère. D'ailleurs, depuis dix ans, le principe n'avait-il pas été, à plusieurs reprises, exposé dans des revues techniques françaises et étrangères ? Oui, mais les mathématiciens ne lisent pas les bulletins qui traitent de mécanique. Alors je dus céder à l'aimable insistance de mon interlocuteur. Je lui demandai comment lui était venue l'idée de me mettre à contribution. Tout simplement, il avait participé à un congrès consacré, quelque temps auparavant, à l'analyse numérique, et qui se tenait à Calgary, c'est-à-dire au fin fond du Canada. Là, il avait parlé de recherches en cours, et l'un de ses collègues, venu de Salt Lake City, lui avait conseillé de se renseigner chez Renault. Halle aux vins, Calgary, Salt Lake City, Billancourt, le circuit était bouclé. Et l'on prétend que la ligne droite...

J'eus donc droit à un auditoire de haute qualité intellectuelle, dont le doyen avait à peine la moitié de mon âge. On m'avait honnêtement promis que je ne toucherais aucun cachet ; le service de la Science, avec une majuscule, est un sacerdoce et, comme tel, résolument spartiate et désintéressé. La séance se termina dans un petit bistrot voisin, autour d'un couscous gigantesque, dans une ambiance joyeuse qui, d'un seul coup, me rajeunit presque d'un demi-siècle. Au moins cette rémunération-là n'était pas soumise au prélèvement fiscal dont mon contrôleur des contributions eût frappé les remerciements dont on me gratifia avec une infinie gentillesse, s'il s'y était adjoint une expression monnayée !

Il est bien probable que ce sont les techniciens de Citroën qui se sont, les premiers en Europe, intéressés à la définition numérique des surfaces car leurs travaux ont débuté, si je ne me trompe, en 1958. C'est avec plaisir que je rends un hommage bien mérité à leur savoir et à leur initiative.

A cette époque, la discrétion était, dans leur entreprise, une règle sans exception et rien de sérieux n'en avait filtré ; n'ayant aucun goût personnel pour les activités subreptices, je n'avais pas cherché à en savoir davantage.

A partir de 1968, nos travaux firent l'objet de publications ; ma conviction est qu'il n'y a guère d'inconvénient à échanger des informations, pourvu que l'on ait su acquérir une certaine avance, et que l'on soit décidé à la conserver. Se replier sur soi-même et s'interdire les contacts, c'est un peu naviguer sans visibilité et sans compas, la barre bloquée, et sans percevoir un éventuel changement de la direction du vent.

En 1972, on me permit d'inviter deux collègues de Citroën, Jean Krautter et Serge Parizot, à venir voir fonctionner notre installation de la SOFERMO. En retour, je fus, quelques mois plus tard, reçu au quai de Javel ; on me montra la très originale machine à fraiser qu'on y avait étudiée et réalisée. Conçue pour usiner des matériaux ferreux et des alliages légers, elle possédait cinq mouvements commandés simultanément par des moteurs du type "pas à pas", dont les performances étaient vraiment remarquables. Ils avaient été étudiés, ainsi que leur système de commande, sous la direction de M. de la Boixière.

A cette occasion, je passai plus d'une heure dans le bureau de Raymond Ravenel, président-directeur général de l'entreprise, qui souhaitait comparer mes conceptions avec celles de ses collaborateurs. Ses hautes fonctions ne l'empêchaient pas de s'intéresser aux problèmes techniques. Il est vrai que sa formation d'ingénieur et ses antécédents industriels le lui permettaient.

Peu à peu, le flot des échanges se développa. D'abord, je compris que la conception du mode de représentation des courbes et des surfaces était sortie directement du cerveau de mathématiciens, MM. de Casteljou et Vercelli, dont j'admire le talent. Ils ont, du premier coup, songé à utiliser les propriétés des fonctions de Bernstein, dont j'ignorais même l'existence, au lieu de se livrer, comme moi, à une laborieuse étude analytique des propriétés des fonctions dont je voulais doter le mode de représentation. Finalement, j'avais abouti au même résultat, mais par un chemin singulièrement cahoteux.

Une autre différence séparait ma démarche de celle de mes camarades Krautter et Parizot : plus réalistes que moi, ils avaient pris

pour hypothèse de départ que les stylistes refuseraient d'utiliser le procédé qu'ils voulaient instaurer, et que le bureau d'études en ferait autant. En conséquence, ils cherchèrent à doter le service des méthodes d'un moyen de traduire en nombres les plans établis par les projeteurs. Ils s'intéressèrent donc en priorité à l'emploi d'écrans cathodiques, et leur fraiseuse spéciale fut destinée à usiner des pièces en matériaux durs plutôt que des éléments de modèles en mousse, en plâtre ou en résine. Cela expliquait sa robustesse et l'existence de deux coordonnées angulaires nécessaires à l'usage de fraises toriques ; de plus, il était superflu de la doter d'une forte avance.

Il n'est pas impossible, d'autre part, que, traduisant des formes déjà très affinées, la solution mathématique n'ait pas eu besoin de comporter l'emploi de certaines propriétés qu'il nous a fallu rechercher, telles que celles qui concernent des cas particuliers de raccordement des surfaces et des exemples de dégénérescence. Sur ce point, je n'ai pas voulu, par discrétion, interroger davantage mes collègues responsables de cette solution. Il est connu qu'ils l'ont amalgamée avec une autre, originaire des U.S.A., qui utilise principalement, et peut-être de façon exclusive, la géométrie de la droite et du cercle.

On constate ici combien la philosophie de l'emploi d'un système influe sur le choix des moyens correspondants, bien que la solution mathématique initiale ait été pratiquement identique dans les deux cas.

Déformation généralisée

Il arrive parfois, trop souvent peut-être, que, l'étude d'une carrosserie approchant de son terme, le bureau d'études soit obligé de corriger légèrement sa forme pour augmenter, paraît-il, les chances de succès du futur produit.

Si minimes que soient les modifications, car il s'agit tout au plus de quelques millimètres ici ou là, cette décision entraîne inévitablement une refonte complète des plans qui exige plusieurs mois de travail.

Ayant eu le loisir d'examiner certaines propriétés des espaces paramétriques, j'eus l'impression qu'en inscrivant la forme des pièces dans un espace déformable plutôt que dans un référentiel cartésien, cette besogne devait pouvoir être accomplie bien plus rapidement par un ordinateur.

Une expérience porta sur un croquis bi-dimensionnel représentant sommairement la silhouette d'une voiture. Les résultats furent proprement monstrueux : les glaces étaient passées au travers du toit, le capot était affreusement cabossé et tout le reste semblait avoir subi un tremblement de terre d'amplitude 9 à l'échelle de Richter. Un Anglais aurait dit : "It is a case of the tail wagging the dog".

Bien qu'il n'y ait pas eu lieu d'être fier du résultat, je m'obstinaï à penser qu'il devait y avoir une solution mathématique du problème. Sa recherche fut confiée à un jeune ingénieur fort compétent qui, au bout de quelques semaines, rendit un verdict catégorique d'impossibilité. La conscience en repos, j'étais donc en droit d'oublier la question ; du moins je le croyais, car un regret sous-jacent tracassait sans doute mon subconscient. En effet, deux ans plus tard, j'eus l'idée d'inverser le processus

de mise en équation et, en trois quarts d'heure, la solution fut rédigée ! Comme elle avait cependant pour conséquence fâcheuse d'occasionner une élévation fort gênante du degré des fonctions représentatives, elle fut complétée sans trop de peine par une méthode d'approximation par allègement des conditions aux limites.

Deux ans d'oubli apparent ; quarante-cinq minutes de mise au net... Le cerveau humain est quand même une drôle de mécanique.

Riblonnage

Le 30 septembre 1975, ayant atteint l'âge limite et dit au revoir à mes amis, j'ai quitté la Régie sur la pointe des pieds, laissant mon bureau propre, le tableau noir nettoyé et, sur la table, le porte-mine de dessinateur que la Régie m'avait confié bien des années auparavant.

Maintenant, mes anciens collègues m'accueillent avec la plus extrême gentillesse quand l'envie me prend d'aller traîner ma nostalgie en des lieux que j'ai hantés jadis et de remettre, comme dit l'Écriture, mes pas dans l'empreinte de mes pas. Ils me donnent des explications sur les prolongements qu'a reçus le système depuis mon départ, et je fais de mon mieux pour avoir l'air de les comprendre.

Une correspondance continue de me parvenir, émanant de gens qui ne savent pas encore que je suis passé de l'âge de l'action à celui des souvenirs et de la réflexion.

Langage unisurfien

Toute collectivité détentrice d'une spécialité tend à s'isoler, et en particulier à se créer un langage personnel. Les utilisateurs d'Unisurf n'ont pas manqué à cette tradition ; certains mots courants, polygone, réseau, classe, degré, ont une acception précise. Mais le profane risque d'être désarçonné en entendant, par exemple, un opérateur déclarer qu'il va exécuter un spallanzani suivi d'un Roux-Combaluzier de trois à cinq pour obtenir, dans le Bozon-Verduraz correspondant, les coordonnées gélatineuses dont il a besoin pour effectuer une opération guimauve avant de mettre en place un jeu de trois cubitus avec une rotule fracturée.

Évidemment, un pareil dialecte doit posséder son lexique, son dictionnaire, à défaut d'une grammaire propre, qui est celle de l'idiome local.

Afin d'éclairer les profanes, il est permis de révéler que Bozon et Verduraz est le référentiel particulier d'une courbe, et qu'il est formé par l'ensemble des vecteurs qui constituent son polygone caractéristique. Rappelons d'abord qu'en dehors de celui de Descartes, les systèmes de coordonnées homologués sont les enfants de deux pères, à savoir MM. Serret et Frenet, d'une part, et MM. Darboux et Ribaucourt, d'autre part. Comme l'aspect de la famille des isoparamétriques d'un carreau peut évoquer, dans certains cas, celui d'une assiettée de spaghetti, il était normal de rechercher un double parrainage parmi les ténors de l'industrie des pâtes alimentaires. Le choix se circonscrivait entre les équipes de Bozon et Verduraz, de Rivoire et Carret ou

de Hartaut et Ghiglione. La dernière fut évincée en raison de la consonance ultramontaine de son patronyme ; un tirage au sort désigna la première.

L'opération Spallanzani consiste à définir le polygone caractéristique d'un segment de courbe ou, si l'on préfère, son Bozon et Verduraz en le limitant par deux points définis par leur paramètre, c'est-à-dire par leur coordonnée gélatineuse. Pour le bénéfice de ceux qui ont eu le temps de l'oublier, précisons que le nom du regretté Spallanzani (1729-1799) n'est pas, en dépit de la consonance, celui de l'inventeur des lasagnes, des canelloni ou des tagliatelles. C'était un homme, ecclésiastique par vocation et naturaliste par passe-temps qui, en observant des batraciens anoures, aperçut le premier, dans son microscope, des spermatozoïdes de grenouilles. Il portait aussi attention au groupe des annélides chétopodes, et en particulier au lombric commun, appelé aussi ver de terre. Le corps de cet intéressant animal est, comme chacun sait, constitué d'anneaux identiques, excepté ceux des extrémités qui jouent, sur le plan gastro-entérologique, des rôles opposés et complémentaires. Le naturaliste observa que, si l'on coupait cette bête en deux morceaux, chacun des segments reformait l'anneau terminal qui lui faisait défaut, et redevenait ainsi un lombric à part entière. La propriété correspondante des courbes paramétriques méritait bien la désignation qui fut attribuée à l'opération de sectionnement.

Pour augmenter le nombre des segments d'un polygone caractéristique sans altérer la forme de la courbe qu'il définit, on procède à une élévation fictive du degré de la fonction polynomiale qui la représente. Il y avait plusieurs dénominations possibles : Otis et Pifre, Vernes, Guinet et Sigros, Eydoux et Samain, Roux et Combaluzier. Le hasard a guidé le choix, et peut-être aussi une réminiscence de San-Antonio.

L'expression "coordonnées gélatineuses" s'explique d'elle-même : sur une surface paramétrique, de forme quelconque, il existe deux familles de courbes qui s'entrecroisent. Chaque ligne est caractérisée par une valeur d'un des deux paramètres, et l'entrelacs des deux familles de courbes constitue un système de référence. Il suffit de déformer le réseau caractéristique de la surface pour modifier la forme de celle-là et, par conséquent, le réseau de lignes et les figures qui s'y inscrivent.

La mise en équation du procédé de déformation généralisée d'un objet visait à traduire un phénomène physique dont le principe est de le matérialiser d'abord dans un espace tridimensionnel paramétrique, puis à déformer le treillis caractéristique de celui-ci tout en conservant les coordonnées paramétriques. La ressemblance du processus avec le malaxage de la pâte de guimauve s'imposait dès lors à l'esprit.

Le problème se pose parfois d'abattre l'arête qui sépare deux carreaux ayant une frontière commune mais qui ne sont pas tangents entre eux. Pour désigner la méthode, on ne pouvait évidemment pas choisir le mot "radius", déjà largement utilisé dans le vocabulaire anglo-saxon, et l'on se contenta de "cubitus".

Certaines configurations, quand elles sont découpées en carreaux, font apparaître une surface à trois côtés, dont la forme peut évoquer celle d'une rotule. Comme le problème a reçu plusieurs solutions, il a fallu les distinguer à l'aide de qualificatifs tels que

“dégénérée”, “fracturée”, “diagonale” ou “en bulbe”. Pour plus de détails, le lecteur curieux se reportera avec fruit à l’ouvrage signalé à la page 257 du Bulletin n° 24 de juin 1982.

Conclusion... ou moralité

Ruminer des souvenirs personnels ne sert à rien, sinon à rendre un hommage discret à mes collègues qui ont participé à leur acquisition. Il faut au moins essayer d’en tirer quelques conclusions, avec l’espoir que cette graine jetée au vent trouvera un sol pour germer.

L’apparition d’Unisurf, il y a vingt ans, a engendré la suspicion, le doute, la dérision et une hostilité quasi générale. Je n’en ai gardé aucune rancœur, mais seulement le regret que beaucoup trop de temps ait été ainsi perdu. Aujourd’hui c’est une technique dont il serait bien difficile de se passer. Elle a su apporter vitesse et précision ; ceux-là mêmes qui l’ont combattue ont oublié toutes les erreurs, les dépenses et les retards qu’elle a éliminés.

Pour en poser les principes, il fallait surtout pouvoir faire appel à des connaissances appartenant à des domaines aussi divers que la mathématique, l’électronique, la servo-commande, la descriptive, la déformation plastique des métaux en feuilles, le tracé des carrosseries et celui des outils de presse, l’usinage et l’ajustage de ces derniers, la conception des machines-outils, etc. Il était nécessaire aussi d’apprendre comment réagissait un styliste, travaillaient un plâtrier-staffeur, un maître-modeleur, un fondeur, un ajusteur en matrices, un calibriste ou un contrôleur.

Sans vanité, l’on peut constater que le système bâti par Renault et Peugeot est plus perfectionné que ceux de beaucoup de concurrents étrangers qui pouvaient consacrer à ces travaux des moyens bien plus puissants que ceux dont les entreprises françaises disposaient. Il ne leur faisait défaut, de plus, ni les compétences, ni les talents, ni l’argent.

La différence, si je puis exprimer sur ce point un jugement impartial, c’est que nous avons eu, dès l’origine, une vision claire du but poursuivi, qui était de bâtir un ensemble cohérent plutôt que d’automatiser l’une ou l’autre des étapes d’une séquence classique. L’esprit de synthèse a donc été le catalyseur. Quant à la part de la mathématique, je crois qu’il ne faut pas en surestimer l’importance. Les travaux de Steve Coons, d’Even Mehlum, de William

Gordon, de Richard Riesenfeld, pour ne citer que quelques-uns parmi les étrangers, valaient bien les nôtres, mais notre but final avait probablement été un peu mieux choisi. En y réfléchissant sans indulgence, je suis en droit de penser que, si de véritables mathématiciens avaient consenti à s’occuper de notre problème, ils l’auraient résolu en quelques mois. Par malheur, les questions très concrètes ne les attirent que bien médiocrement.

Alors, quels étaient donc les divers ingrédients qui avaient permis à une équipe bien peu nombreuse d’aboutir à un résultat qui, sans combler totalement ses vœux, est néanmoins relativement satisfaisant ? Une solide expérience, des connaissances théoriques d’assez bon niveau, de l’esprit de synthèse et de la lucidité, beaucoup de travail, une bonne dose de chance, de la persévérance et, surtout, énormément d’enthousiasme, ce qui permet de négliger le risque de déplaire aux embusqués du coin du bois.

Aujourd’hui, le système a droit de cité ; ceux qui l’emploient ont oublié ce qu’étaient les servitudes d’un traceur au grand plan, d’un staffeur, d’un maître-modeleur ou d’un ajusteur en matrices. Que ces facilités dont on bénéficie aujourd’hui ne fassent pas perdre de vue qu’il y a toujours des progrès à faire, des perfectionnements à apporter, des aventures à vivre et, aussi, des risques à courir.

Il y a deux ans s’est fondée une association dénuée de tout but lucratif, baptisée S.N.A.F.U. Le sigle n’a aucun rapport avec l’argot de la marine américaine, où il représente un des comptes rendus abrégés que les unités devaient adresser quotidiennement au commandement ; il signifie : “Situation : Normal ; All Fouled Up”.

Pour appartenir à cette honorable confrérie, aucune condition d’âge, de sexe, de grade, de diplôme, de race ou de nationalité n’est exigée. La seule, mais elle est hautement sélective, est d’avoir participé de bon cœur au succès initial d’Unisurf ou de tout autre système analogue.

Mais que les enfants prodiges et les ouvriers de la onzième heure ne comptent pas s’y faire admettre ; qu’ils méditent plutôt ce passage peu connu, mais combien utile, d’une épître de l’apôtre saint Paul aux Métacarpiciens : “Laissez les convertis suivre la procession, mais ne leur faites pas porter la bannière”.

Et nunc intelligite, erudimini reges...

Pierre BEZIER

L'île de Monsieur



Monsieur, duc d'Orléans (Extrait de Fleury, comte, *Le palais de Saint-Cloud*, p. 38).

Lorsqu'on franchit le pont de Sèvres et que le regard se porte vers la rive gauche et la manufacture de porcelaine, on est surpris de voir le long du fleuve un entrepôt industriel, formé de bâtiments couverts de tôles, qui dénaturent le paysage.



Les lieux affectent distinctement une forme convexe, le long de la Seine. Et, si l'on examine une vue aérienne, ou simplement une carte, on devine que cet endroit a été une île : il s'agit de l'île de Monsieur, toujours désignée ainsi au cadastre. C'est l'histoire de ces lieux, traversés par la voie ferrée Issy-Puteaux et occupés dans leur quasi-totalité par la Régie Renault, que nous évoquons aujourd'hui.

Les pages qui suivent formeront deux parties distinctes :

- d'une part, un historique où nous essayerons de remonter jusqu'au Moyen Âge ;
- d'autre part, puisqu'une intense polémique s'est élevée ces dernières années sur l'utilisation de ces lieux, nous exposerons les arguments de tous ceux qui se sont opposés à ce sujet.

En manière d'introduction

Les bords de la Seine et le fleuve même, entre la rivière de Sèvres (notre ancien ru Marivel, transformé en collecteur) et Saint-Germain-en-Laye, se trouvaient, au Moyen Âge, dans la juridiction de l'abbaye de Saint-Denis. C'est donc dans les riches archives de cette abbaye (aux Archives nationales et aux Archives des Yvelines) que nous avons relevé bien des mentions sur ces lieux.

Mais les identifications sont difficiles : les basses eaux du fleuve - non dragué ou canalisé comme aujourd'hui - laissaient souvent à découvert des bancs de sable, alluvions, atterrissements, motteaux (détritiques accumulés), etc. Il y a donc des flots minuscules et leur physionomie varie, au fil des ans, suivant la plus ou moins grande hauteur des eaux. Rien n'est définitif. Ce qui existe au Moyen Âge disparaît au XVII^e siècle : cela s'explique aisément car le courant du fleuve vient frapper la rive gauche, juste à la boucle de la Seine qui remonte brutalement vers le nord. La terre, le limon, le sable, le gravier ont donc tendance à s'accumuler et comblent progressivement les lieux. Certes, il suffit d'une inondation, d'une fonte de glaces ou de neige, d'une débâcle, pour emporter - mais en partie seulement - tous ces matériaux accumulés antérieurement.

Pourtant, une île émerge près du parc de Saint-Cloud. Mais, comme elle est située très près de la rive gauche, ce bras du fleuve sera progressivement comblé, en raison du phénomène naturel que nous venons de décrire. Et, au XIX^e siècle, l'île se trouvera définitivement rattachée à la terre ferme.

Les limites de juridictions

Ces lieux — nous l'avons dit — seront sous la juridiction de l'abbaye de Saint-Denis, en raison d'une donation faite le 9 octobre 873 par le roi Charles le Chauve, qui comprenait notamment la réserve de pêche "depuis le ruisseau de Sèvres jusqu'à Chambry, avec les rivages et les impôts royaux sur eau et sur terre, à quelque autorité que les rives soient soumises" (1). Ces "réserves de pêche" sont devenues par extension un droit de pêche et c'est bien ainsi que ce texte a été compris pendant tout le Moyen Âge.

Tel est donc le fondement des droits des religieux de Saint-Denis sur le cours de la Seine. Mais la rive gauche du fleuve, c'est-à-dire la seigneurie de Saint-Cloud, appartenait à l'archevêque de Paris qui, lui aussi, eut tôt fait de revendiquer le droit de pêche. Les deux seigneurs — moines de Saint-Denis et archevêché de Paris — vont donc affermer leurs droits à des maîtres pêcheurs organisés en maîtrises. Comme on s'en doute, tout cela n'ira pas sans contestations... "Droit de pêche", "droit de l'eau", "droits de justice", moulins, se trouveront l'objet de bien des procès ou de transactions.

Les limites de la juridiction de Saint-Denis ont été renouvelées, assez tôt dans l'histoire, d'une façon très précise. Dès mars 1217 (1218, n. st.), Gautier, évêque de Senlis, nommé arbitre, accorda à Pierre de Nemours, évêque de Paris, l'usage de l'eau pour la pêche et les moulins du pont de Saint-Cloud "depuis le rus de Seve... jusques à une lieue et demie au-dessous du rus de Seve" (2). Philippe Auguste, à la même date, confirma que l'eau de la Seine et les moulins susdits "font partie de la régle et sont de la mouvance du roi".

Mais les différends reprirent de nouveau, cette fois-là entre l'évêque de Paris (seigneur de Saint-Cloud) et l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés (qui possédait la rive gauche du fleuve, depuis Paris jusqu'à Sèvres). Une transaction fut signée en février 1229, entre l'évêque Guillaume et les religieux, afin de nommer des arbitres chargés de faire les recherches convenables et de fixer les limites des parties.

L'accord fut réalisé en mai 1230 et des lettres signées par Eude (chanoine de Paris) et par Guillaume (trésorier de Saint-Germain-des-Prés) firent connaître les décisions prises, après audition de témoins. On posa en droite ligne trois bornes vis-à-vis du village de Sèvres : la première, sur le bord de la Seine, au

lieu nommé "la grande nouë d'Etienne Herou" ; la seconde sur le bord opposé ; et la troisième "étoit un grand pieu planté au milieu de l'eau" (3).

Bien plus tard, une nouvelle contestation éclata entre les officiers de la maîtrise de Saint-Germain-en-Laye (au nom du roi) et l'abbaye de Saint-Denis. Le Parlement nomma des commissaires par arrêt du 24 juillet 1494 ; un jugement du 22 mars 1496 donna satisfaction aux moines de Saint-Denis : "La rivière de Seine leur appartenait, depuis le fleuve de Sevre, alias Marinel... (4)." Et un procès-verbal de bornage fut rédigé le vendredi 26 avril 1497, jour de Pâques, afin que personne n'ignore les limites ainsi prescrites (5).

Topographie ancienne

C'est donc dans ce cadre que nous situons la présente étude. Et c'est dans un censier de l'archevêché de Paris (manuscrit comportant la liste des cens perçus par le seigneur), très difficile à déchiffrer (il date de 1336), que nous trouvons les premières mentions de la future île de Monsieur (6). L'île est dite "isle Rocheret", "isle de Rocherel", "vis à vis de l'isle Rochette". Tel est le premier nom de cette île, qui restera ainsi désignée jusqu'à la fin du XVII^e siècle. Un autre censier, également de 1336 (7), indique notamment que "Rocherel" fait partie du "terroir de Sève". Les redevables y sont clairement énumérés : Guillaume Chapelain a des droits sur la "sausaye de Roncherail" ; Hugues Sacriste a aussi les "sausayes de Ronchereuil" ; de même, Jean de Lalouette qui possède un "demy arpent de sausaye scize à Roncherail".

Passons sur les noms des locataires des environs immédiats et retenons qu'ils ont la jouissance des saussaies, ce qui prouve que les saules étaient nombreux et exploités. Ces arbres poussent du reste de préférence au bord des eaux, qui leur conviennent bien et l'on peut penser que leur bois fut surtout utilisé en menuiserie - étant par contre de mauvais emploi pour le chauffage. Nous rencontrerons souvent l'existence d'osiers, dans les contrats de location : on sait qu'il s'agit d'un rameau jeune et flexible de saule, employé en vannerie. Il y a donc là encore une activité, puisque les opérations de vannerie comprennent l'épluchage, la mise à l'eau, le décorticage et le séchage. Vans pour agiter le grain et en chasser les poussières, paniers à usages variés, donnent une rémunération pour quelques pauvres travailleurs des environs. L'île Rochette et ses abords ne sont donc pas désertiques.

Des indices ne trompent pas et confirment qu'une activité existe sur les bords du fleuve : on parle du "petit port de Sevre", d'une "saussay en la Rivière de Seyne". Les pièces de

(3) Dom BOUILLART, *Histoire de l'abbaye royale de Saint-Denis*, 1724, p. 120 et pièces justificatives 83-85 ; Arch. nat., LL 1157, p. 543-a ; L 808, doss. 4, pièce 10.

(4) Arch. nat., S 2353.

(5) *Idem*, LL 1193, fol. 347-349 (original) ; Arch. Yvelines, D 745 et 751 (copies).

(6) Arch. nat., S 12717.

(7) Arch. Yvelines, D 745.

(1) TESSIER (G.), *Recueil des actes de Charles II le Chauve*, t. II, p. 648-654 ; GIRY (A.), "Examen critique de trois diplômes de Charles le Chauve", dans *Mélanges Julien Havet*.

(2) Arch. Yvelines, D 745 ; *Actes de Philippe Auguste*, N° 1468.

vignes, sur les premières pentes du futur parc de Saint-Cloud, sont souvent mentionnées. Guillot le Vacher a une maison à "Belle polle" et Jean Remond a aussi à cet endroit une "masure".

Les documents d'archives, outre leur lisibilité difficile, sont souvent obscurs et n'apportent guère la précision souhaitée. Si les noms des propriétaires changent forcément au cours d'une longue période, les noms des lieux devraient être toujours identiques. Il n'en est rien, hélas ! D'abord, parce que l'orthographe varie au fil des ans ; et, surtout, parce que les scribes, tabellions et autres officiers seigneuriaux ne se soucient guère de désigner concrètement les vignes, terres ou moulins, leur bail étant désigné pour des parties censées connaître les lieux et non pour l'historien futur. C'est tellement vrai que souvent les limites des propriétés restent en blanc dans l'acte notarié !

Où peuvent être situés "la saussaye dessus le Ru", appartenant à Syer le Lile (1336), le quartier de terre "au lieu dit Sur le Ru", limitrophe du président Faucher et qui est à Elisabeth Philipès, veuve de Jean Terlain (1581) ou encore la vigne de Laurent Phillot, "au lieudit le Ru" (1581) ?

Comment localiser le "quartier de saussaye assis au-dessous du Ru de Seve, tenant d'une part à la communauté de l'église de Saint-Cloud, d'autre (part) à Gilles de Villaine, aboutissant d'un bout au Ru, et d'autre à la chapelle Saint-Michel" (1503-1504) ? Où était précisément la maison de Jean de Ganay, "apellée la Thuillerie", qu'on dit sise près du moulin de Saint-Cloud et près des "pastures" aboutissant à ce moulin (idem) ? Cette maison est pourtant mentionnée souvent et Jacques du Tillet y réside : l'acte mélange le petit moulin de Saint-Cloud, le chemin de la rue Daunay, le chemin de "Seve" et les pâtures de Saint-Cloud...

Comment retrouver le "tierceau de saussaye assis au Ru de Seve" ayant appartenu à Nicolas de La Faucherie, puis à Martin du Bots, et qui tenait "par haut" à l'Hôtel-Dieu de Saint-Cloud (1503-1504) ? Qu'est devenu le "demy tierceau de vigne, assis en fortures" (1538) ?

Certes, il est connu (8) que deux papetiers prirent à bail, le 26 mai 1376, de l'évêque de Paris, un grand moulin à papier, à Saint-Cloud, lieu-dit "La Jou", pour faire du papier. Plus d'un siècle plus tard, en 1485, ce moulin passa à Jean Langlois. Des difficultés ne tardèrent pas à survenir et ledit Langlois fut accusé, en 1497, de moudre du blé, sans autorisation de l'évêque de Paris. Plusieurs laboureurs de Saint-Cloud, ainsi qu'Estienne Moriset, de Sèvres, témoignèrent le 13 janvier 1497 et déclarèrent qu'il y avait eu autrefois deux moulins à blé, mais qu'ils avaient "esté brullés par les Anglois".

Ce lieu-dit "La Jou" apparaît assez souvent : ainsi, dans une déclaration à Saint-Martin-des-Champs, le 12 décembre 1532, on parle du "Triage et Terroir de la Jou", où 12 arpents se

composent de jardin, pré et saussaie ; le tout aboutit "au ru du Moulin et au ru des pastures de Saint-Cloud" (9). La même déclaration est renouvelée le 20 août 1611 (10).

Nous connaissons encore une sous-location, renouvelée pour six ans le 18 avril 1545, en faveur de Pierre Regnault, meunier à Saint-Cloud, d'un moulin à eau "servant à blé". Le moulin est dit sur le ru de Sèvres, près les Pastures, propriété de Mme d'Alluye. Le prix annuel est fixé à 60 livres tournois, un pourceau gras de 6 livres tournois (ou sa valeur, au choix du preneur) et quatre chapons gras (11).

Quelques noms resteront parmi ceux qui sont à l'origine du château de Saint-Cloud : tel messire Hiérôme de Gondi qui obtint en février 1578 l'hôtel d'Aunay et ses dépendances, sis aux terroirs de Sèvres et de Saint-Cloud. C'est là que ce fameux financier construira le château, avec terrasses et jardins, sur le terrain agrandi de quelques acquisitions ; en 1601, on dira que son moulin est "au Ru assis à Saint-Cloud, tenant à Mad. de Saint-André, d'autre aux pâtures et usages de Saint-Cloud et par-devant sur la rue d'Aunay" (12).

Les cartes, inexistantes au XV^e siècle, ne commenceront à être précises qu'au début du XVIII^e, et encore, seulement pour le parc de Saint-Cloud, à cette époque totalement élaboré. Mais les rives de la Seine et l'île Rochette ne seront guère qu'esquissées.

Les contemporains du "Grand Siècle" devaient savoir que la géographie des bords de Seine s'était profondément modifiée. Leurs observations ne nous sont pas parvenues, sauf un rapport du 18 novembre 1706 qui nous donne des détails intéressants (13). On y affirme que le ruisseau de Sèvres faisait tourner deux moulins (l'un peu avant les bâtiments actuels du Centre international d'études pédagogiques ; l'autre, au bas de l'actuelle avenue de la Division-Leclerc). Mais ce ruisseau "ne joignoit qu'en partie dans la Rivière, au port de Seve". Et l'on précise que le ru de Sèvres faisait tourner un troisième moulin "au bout de la rue d'Aunoy, par laquelle on alloit du pont de Saint-Cloud à Seve, à l'endroit où sont aujourd'hui les cascades".

Ce qui veut dire que le ruisseau de Sèvres non seulement se jetait dans la Seine, près du port, mais qu'il continuait encore son cours le long de la rive, vers Saint-Cloud. Les cascades du parc actuel se trouvant relativement près du pont de Saint-Cloud, on voit ainsi le cours du ru suivre curieusement le bas du parc. A cette date de 1707, une route avait déjà remplacé les lieux "par où les Eaus s'écouloient de ce moulin, à l'endroit des Cascades, dans la fosse qui est au bout, à cent pas du pont, et cet endroit s'appeloit la Rüe du petit Moulin".

(9) Arch. nat., Q¹ 1492-1493.

(10) *Idem*, Q¹ 1485.

(11) COYECQUE, *Recueil d'actes notariés*, t. I, N^{os} 3450-3451.

(12) Arch. Yvelines, D 745 (papier censier de Saint-Cloud, copie, fol. 5).

(13) *Idem*.

(8) STEIN (H.), "La papeterie de Saint-Cloud", dans *Bibliographie moderne*, 1904, N^{os} 3-4.

Un second document, du jeudi 16 juin 1707, confirme cette théorie. Le ruisseau de Sèvres "a été rassemblé dans une gouttière" ; sa profondeur est de 5 à 7 pieds et ses bords sont couverts de gazon et de ronces. Tout près du pont de Sèvres existe une digue artificielle, formée de deux hautes "marches" de pierre, qui élève et détourne l'eau, "pour luy faire prendre un cours forcé". Il y a un petit bâtiment contigu à cette digue.

Mais une troisième pièce d'archives, du 17 juin 1707, contesta la théorie de la rivière ayant longé le bas du parc de Saint-Cloud. On argua surtout que le ru venant de la vallée de Sèvres avait trop de précipitation pour pouvoir continuer son cours plus au nord : on ne peut "laisser croire qu'il ait jamais circulé le long de cette Rivière" (le fleuve). Pourtant, l'archevêque de Paris continua à soutenir que le ru de Sèvres se jetait partie à Sèvres, mais partie également au pont de Saint-Cloud, après avoir longé la Seine !

Sans doute avait-il raison, car, déjà en 1581, un terrier signale des vignes, "assis sur le Ru tendant de Sevre à Saint-Cloud" ; le même document indique souvent : "au Ru qui va à Saint-Cloud" et l'on précise que le ru du Moulin est bien le ru de Sèvres (14).

Tous ces changements ne sont pas impossibles. L'île Rochette a dû se trouver en pleine Seine, comme on le voit sur une estampe d'Israël Sylvestre du XVII^e siècle. Mais, dès 1750, le bras de la rive gauche devait avoir diminué, sous l'effet des alluvions déposées par le courant. L'île elle-même subira des modifications au cours des âges et cela n'échappa pas aux

contemporains. Ainsi, en 1679, on estime l'île à 28 arpents ; or, dès 1758, il n'y avait plus que 22 arpents ! Une note d'archives dit donc très justement : "Il est certain, suivant d'anciens plans, que cette Isle avoit beaucoup plus d'étendue qu'elle n'en a aujourd'huy, la rivière la diminuant toutes les années dans les tems de ses crües" (15).

Tout ceci explique donc que même au début du XVIII^e siècle, on hésitait : on voit l'archevêque de Paris soutenir que l'île Rochette du Moyen Âge n'est pas l'île de Monsieur, dite encore d'Armellan ou d'Ermellan, qui lui était contiguë. Argument non probant, et Mmes de Saint-Cyr répondent judicieusement : "Ce sont donc une même chose, contiguë dans un même lieu". Mais un acte du 9 janvier 1597 mentionnait déjà "l'isle de l'hostel dieu de Saint-Cloud" ; de même, le terrier de Saint-Cloud de 1620 cite souvent des îles non identifiées... Tout cela ne contribue pas à résoudre nos problèmes topographiques !

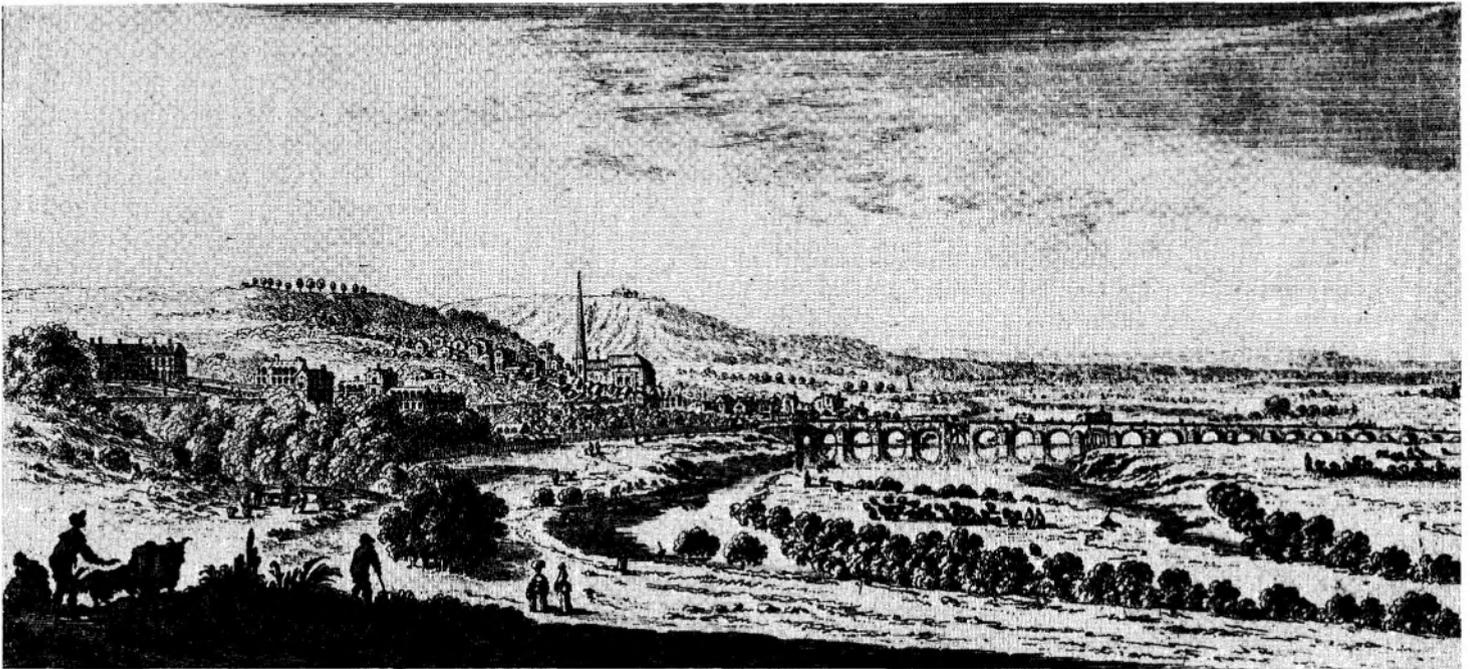
Les pêcheries

Mais il y a surtout, en 1336, le "Gort le parlent" : il s'agit là d'une pêcherie, le gord étant formé de deux rangs de perches plantées dans le fond de la rivière et ayant un angle dont un des côtés est fermé par un filet. Cette pêcherie semble avoir été

(14) Arch. nat., S 1313, fol. 12, 36, 48, etc. ; Arch. Yvelines, D 745 (copie du registre précédent).

(15) Arch. nat., Q¹ 1485.

Dessin gravé d'Israël Silvestre (1621-1691). Après un séjour en Italie, de 1640 à 1655, Silvestre revint se fixer à Paris, où son œuvre gravé fait revivre le monde de la Cour et de la Ville. On peut donc dater cette gravure des environs de 1675. Il s'agit d'une des premières vues du cours de la Seine, en aval de Paris, dont le pont de Saint-Cloud assure la défense. L'île de Monsieur, en pleine Seine, apparaît distinctement ; quand le cliché est agrandi, on distingue trois bergers gardant des moutons...



considérable ; on la retrouve encore en 1542, c'est-à-dire deux siècles plus tard. En attendant, le jeudi 30 novembre 1357, l'abbaye de Saint-Victor (possesseur de Billancourt) acquiert le gord, "que l'on dit le gord d'Espeulant (ou Despeulent), assis en la rivière de Saine, à l'endroit de la ville de Sevre". Les vendeurs sont Regnaud Dacy (ou Regnault d'Acy), chevalier, et Jehanne, sa femme. Ils prêtent serment "aux Saints Evangiles de Dieu et par la foy de leurs corps". La vente est faite pour 10 livres tournois, en bonne et forte monnaie, reçue en florins d'or. Des actes ultérieurs vont préciser que cette pêcherie est rattachée à l'île Roncherel : le 23 juillet 1358, Guillot Thibault et Jean Prieur prennent bail de 3 arpents et demi de terre "en isle, en la rivière de Seyne, en l'isle de Roncherel, à l'endroit du gord d'Espeulant", moyennant 22 sols chaque année.

La pêcherie sera l'objet de contestations, car une sentence arbitrale du 25 mai 1476 est rendue par le Châtelet, au sujet d'une rente de 40 sols parisis (16). Un registre des censives de l'évêché de Paris mentionne longuement la "recepte" des cens de 1491 : on y lit que la veuve Guillaume de Livres, "pour le gord de perlent, assis à la rivière de Seine, à l'endroit de l'isle Rocheret, qui fut (à) M^e Philippes de Corbie et Pierre de Chaillot", a versé 12 sols pour 24 arpents (17). D'autres mentions parlent également de la pêcherie, et l'on trouve notamment la présence de Martin Bellefaye, des dames de Montmartre (18), etc.

Citons aussi un précieux compte rendu, fait par Nicolas de La Faucherie et adressé à Jean Simon, évêque de Paris, concernant les recettes de Noël 1493 à Noël 1494, qui mentionne que Jean Moisel (quelquefois Moirel) a un demi-arpent de terre au gord de Parlant. En 1542, le jeudi 13 juillet, un titre dit que le gord d'Espeulent et un demi-arpent de terre de "l'isle de Rocheret" sont chargés de 4 sols parisis (19).

Nous n'entendrons plus parler du gord d'Espeulent. Pourtant, le 28 juin 1692, un bail à loyer concerne deux gords sur la Seine, dont l'un est au-dessus du pont de Saint-Cloud et l'autre au-dessous du ru de Sèvres. La location est faite pour 5 ans 1/2 par Nicolas Léger, receveur de la seigneurie de Saint-Cloud, au profit de Pierre Germain, aide du pont de Saint-Cloud. Le bail, passé devant Clergery, tabellion à Saint-Cloud, prévoit le versement de 6 livres en argent, 4 anguilles et 4 plats de poisson chaque année. Trois mois plus tard, le 25 septembre, pour des raisons ignorées, une rétrocession de ce bail fut faite au profit de Marie Drouart, veuve de Simon Enclin, maître pêcheur à engins (20).

Dans un rôle d'impôt du 9 février 1700, on voit les sieurs Jean Compoing, Léonard et Jean Descoings imposés pour 3 livres en raison de leur gord "appelé La Royère", sur lad. rivière de Seyne, au finage de Seve" (21). On rencontre enfin un contrat

du 27 juin 1762, passé devant Jourdain, notaire à Paris, par lequel les dames de Saint-Cyr concèdent à Henry Mari, maître pêcheur, "une place de bouche de gord à pescher poisson, vis-à-vis la plâtrière de Saint-Cloud et à la hauteur de Boulogne", moyennant 100 sols de cens annuel. La justice de Saint-Cloud, au nom de l'évêque de Paris qui proteste, condamne alors le sieur Mari à une amende de 12 livres par année d'usage et à la démolition du gord (22).

L'île Rochette

Les mentions sur l'île sont quasiment identiques : un registre des ensaisnements indique, à la date du 23 septembre 1416, que Jean de Pontalisle s'est dessaisi de plusieurs maisons et héritages sis à Saint-Cloud et notamment "un quartier de saussaye, en l'isle Rocheret, qui a appartenu à Sirot de Lisle" ; un sieur Jean Bouillon exploite aussi un arpent "à l'isle Rocheret" (23), etc.

L'abbaye de Saint-Victor obtient, le 26 janvier 1427, une sentence du Châtelet de Paris qui lui adjuge 3 arpents "scis en ladite isle de Rocheret", pour 3 mailles parisis de cens. Le registre des cens de 1491, déjà cité pour le gord, dit que Gilles de Villaines (quelquefois Villeneuve) et Jean Belin (quelquefois Bellin) ont deux pièces de saussaye "assis en Rocheret", soit 2 arpents 1/2 ; la veuve Denis Thumery a aussi 6 arpents environ en "l'isle Rocheret" (ailleurs : "en l'Ille Rocheret") ; la veuve Guillaume de Livres possède également un quartier en saussaie dans la même île, comme d'autres exploitent quelques arpents "situez en l'Ille Rocheret".

Et le compte de Noël 1493-1494, aussi cité, mentionne à peu près les mêmes noms, ainsi que 6 arpents, toujours spécifiés en "saussaye", "siz en l'Ille Rocheret", à Denis Thumery. Quelques années plus tard, le samedi 20 février 1506, les femmes Noëlle, veuve de Jehan Prieur, et Thomasse, veuve de Colin Prieur, en leur vivant laboureurs, ainsi que Germain Guillaume, éga lement laboureur, tous trois demeurant à Saint-Cloud, confessent qu'ils sont détenteurs de 3 arpents faisant partie de 4 arpents "d'isle en pré", "assis au Terrouër dud. Saint-Cloud, appelée l'Isle de Rocherets".

Nous retrouvons le Prieur dans un acte du 9 octobre 1524, passé devant le tabellion de Saint-Cloud, où les intéressés confirment qu'ils ont 4 arpents dans "l'isle de Rocheret", terroir de Saint-Cloud. Cette famille Prieur apparaîtra souvent : par exemple, on trouve le 2 décembre 1551 des frères Prieur en procès avec Jean Patard, tous pêcheurs d'engins, "à cause d'aucuns angyns à pescher que led. Jehan Pastard disoit luy avoir esté prins..." (24).

Cette même famille aura des contestations en 1559-1560 : Nicolas Prieur, pêcheur, avait obtenu de l'évêque de Paris, un atterrissement "vis-à-vis le port de Sèvres", comme étant dans la censive et justice de Saint-Cloud ; mais les mêmes lieux furent aussi baillés à Nicolas Coulon, par le procureur du roi,

(16) *Idem*, S 2137 (grand diplôme, parchemin, en français).

(17) Arch. Yvelines, D 745, fol. 33 (mention). Par ailleurs : "Ce gord, dit De Perlent, est dit à l'endroit de l'Ille Rocheret".

(18) *Idem*, fol. 45 et 62.

(19) Arch. nat., S 2137.

(20) *Idem*, S 1268 bis, fol. 153.

(21) *Idem*, Q¹ 100.

(22) *Idem*, L 437.

(23) Arch. Yvelines, D 745, fol. 150 et 162 v^o.

(24) COYECQUE, *op. cit.*, t. II, N^o 5971.

en la Chambre des Eaux et Forêts (25). Le terrier de Saint-Cloud de 1581-1582 mentionne souvent l'île : les noms des locataires n'offrent guère d'intérêt (Nicolas de La Ruelle, Pierre Chabaune, Jean Le Bresse, Antoine Le Coigneux, Adam La Planche, etc.), mais leurs biens montrent l'exiguïté des superficies. Ce sont des pièces de terre d'un arpent, ou "un patu meneaux d'isle assis aud. lieu et es Environs de l'isle Rocheret, contenant 3 minots une perche, tenant de toutes parts à la rivière", ailleurs un demi-arpent, voire "25 perches d'isle", "un tierceau tenant au pré...", etc.

Il s'agit bien de l'île Rochette, car, dans les titres de propriété de la même maison, on trouve ce nom, notamment de 1611 à 1619, où un arpent d'île est affermé 12 livres par an et une douzaine de bottes d'osiers. Un bail postérieur, le 2 décembre 1629, parle de "L'île Rocheret, planté(e) en sault" et précise que le bénéficiaire en est Jean Cocquard, aide au pont de Saint-Cloud et pêcheur, pour 9 ans, à dater de la Saint-Martin 1629, moyennant 15 livres par an et 2 bottes d'osiers. Enfin, toujours pour cet arpent, "dans l'Isle Rocheret, entre Sevre et Saint-Cloud", un bail de 1644-1650 est fait au profit de Catherine de Sailly, veuve de Jean du Tort, pour 18 livres de loyer par an.

De même, après 1600, des contrats de vente faits à différents particuliers font état de prés et saussaies sis dans l'île de Mer et dans l'île de Rocherel, en la censive de l'archevêché de Paris. Cette île de Mer - qui ne nous intéresse pas ici - était située après le pont de Saint-Cloud, près de la rive droite. Les droits du seigneur de Saint-Cloud s'étendaient par conséquent "du costé de Lisle de maire, aultant Jusques au port de Seure, où il y a droict de bac et passage" (27). Cette dernière mention est intéressante : elle laisse supposer qu'un bac existait entre les deux rives du fleuve. Le fait n'est pas impossible, car, si les territoires de Boulogne et de Billancourt forment une vaste plaine inhabitée, des relations ont dû être nécessaires entre la rive gauche et la ferme de Saint-Victor.

Dans une description d'une maison de Sèvres, en date du 9 janvier 1597, on lit que le propriétaire a aussi : "1 arpent de pré, isle, saulsaye, assize au terroir de Saint-Cloud, tenant d'une part à la Rivière, près le Bras d'Éaüe du port de Seure, à Saint-Cloud, d'autre part aux hers (héritiers) de Monsieur de Barillon, Par haut à l'Isle de l'hostel dieu de Saint-Cloud, et d'un bout à Monsieur Le Coigneux" (26). L'indication est succincte, mais elle sera renouvelée le 5 mars 1605, où l'on précise que la "susdite île" a été baillée à Pierre Bourcereau, maître pêcheur à Saint-Cloud, pour 9 ans, moyennant 12 livres et une douzaine de bottes d'osiers par an.

Tout cela est bien fragmenté et sommaire : est-il nécessaire de citer tous les noms relevés dans l'île Rocherel ? Un registre de 1614-1615 mentionne que Jean Bouillon y a 14 arpents ; à la fin de 1614, André Le Hecq, la veuve Philippes Germain et

Robert Luyt ont respectivement 1 arpent 3 quartiers, 1 arpent et 2 arpents 1/2, en pré, dans "l'isle Rocheret". Le terrier de Saint-Cloud, en 1620, parle de Rocheret, Rocherel, Rocherail, Rochereuil. Plus tard, le 1^{er} août 1634, Marie de Longueil, veuve d'Antoine de Coigneux, déclare tenir en héritages 8 arpents dans l'île ; il en est de même le 19 août 1642 où Louis Bocage possède 5 quartiers 5 perches (28).

La Prévôté de la Cuisine

On voit par ces quelques actes que le seigneur de Saint-Cloud, en l'occurrence l'évêque de Paris, a bien autorité sur l'île Rochette. Au contraire, l'abbaye de Saint-Denis n'a que le droit de pêche sur la Seine. Cette "forêt aquatique", sa justice et son administration furent gérées par le "grand cuisinier" et l'organisme ainsi créé prit le nom curieux de "Prévôté de la Cuisine". Les revenus de cette prévôté (29) se composaient des pêcheries fixes (les gords), des baux de pêche, du repêchage des épaves, des cens et rentes dus sur quelques îles, filots et moulins, des droits sur les ventes et échanges, etc.

Dès février 1562, le cardinal de Lorraine, abbé de Saint-Denis, obtient des lettres qui l'autorisent à passer déclaration et reconnaissance des "droits de la prévôté, cuisine et rivière de Seine et dépendances, depuis la borne de Marinel (c'est-à-dire le ru de Sèvres) jusqu'à la borne de Tancul". C'est ce que confirme le "terrier de la Cuisine", de 1562, qui énumère toutes les îles de la Seine, les gords, motteaux, etc., avec leurs possesseurs et redevances (30).

Les places, le long du fleuve, étaient baillées à cens ou à ferme, très souvent à des pêcheurs "à verge", autrement dit à la ligne. Mais de nombreux contrats précisent que le pêcheur pourra exercer son activité "à la grande raye et grand trouble". Le ray est un filet de pêche en forme d'entonnoir et à mailles très étroites ; la trouble, ou truble, était composée le plus souvent d'un filet en forme de poche, maintenue ouverte par un cercle de bois et reliée à un manche.

Tous les pêcheurs sont organisés en maîtrise ; ils sont reçus et prêtent serment à l'abbaye de Saint-Denis. Les officiers de l'abbaye tenaient deux fois par an des assises "sur la rivière" ; là, ils donnaient ou renouvelaient des ordonnances de police. Ils prenaient alors la qualité de "Prévôt et procureur fiscal de la Prévôté de la Cuisine et rivière de Seine, depuis le Ru de Sevre jusqu'au Pecq". Tous les maîtres pêcheurs étaient tenus de se trouver devant ces assises, venant de tous les lieux riverains du fleuve : Sèvres, Saint-Cloud, Boulogne, Suresnes, etc. Les bénéficiaires de ces droits de pêche avaient l'obligation de présenter au prévôt de la Cuisine tout poisson de taille ou qualité exceptionnelle, et ceci non à titre gratuit, mais simplement en priorité d'achat. La Seine elle-même avait été divisée en trois lots : Sèvres-Bezons, Bezons-Aupeccq et les affluents.

(28) Toutes ces mentions proviennent des Arch. des Yvelines. D 745.

(29) BIGARD (L.), "La prévôté de la cuisine...", dans *Comm. des Ant. et des Arts de S.-et-O.*, tomes 39-44, 1919-1925 ; SORDES (R.), "A propos de la Seine...", dans *Bull. de la Soc. hist. de Suresnes*, 1951, p. 11-23.

(30) Arch. nat., S 2804.

(25) Arch. nat., S 1268 bis, fol. 147 (mention). Les pièces de procédure sont dans L 437.

(26) *Idem*, Q¹ 1487.

(27) *Idem*, L 437, doss. 13.

Innombrables sont donc les baux de pêche que l'on retrouve dans les cartulaires, terriers, papiers de juridictions, etc. Leur énumération n'offrirait aucun intérêt. Il suffira de citer quelques exemples : le 6 décembre 1616, un sieur Vanteclaye (vieille famille de la région) possède un arpent d'eau sur la rivière de Seine. Jérôme Le Vanneur, lui, n'a droit qu'à un demi-arpent d'eau, suivant son bail du 9 septembre 1619. Jean Le Vanneur, au contraire, obtient le 19 octobre de la même année, le droit de pêcher "à la grande raye et grande trouble", ainsi que l'office de "premier huissier ou sergent de la rivière de Seine" ; l'acte est passé devant frère Jacques Poussebotte, religieux et sous-cuisinier de Saint-Denis, et la location est de 36 livres par an. Toutes ces conditions — fonctions et prix — seront renouvelées le 7 décembre 1638 au même Jean Le Vanneur, en présence de Jean Huret, greffier et tabellion au bailliage de l'Aumône-Saint-Denis. Le Vanneur a probablement certaines difficultés, car une sentence du bailli de Saint-Denis intervient au sujet de son droit de pêche (31). Enfin, le même bénéficiaire et son fils, Michel Le Vanneur, voient leurs droits renouvelés, le 6 octobre 1658, moyennant 50 livres par an (32). Tout augmente !

Jean de La Motte verse la somme énorme — et incompréhensible — de 1 000 livres chaque année, suivant bail fait le 3 août 1620 par frère Augustin de Valles, religieux et prévôt de la Cuisine. Un autre bail du 19 janvier 1625 est plus "normal" : Estienne Michel paye une redevance annuelle de 14 livres pour le droit de pêche "sur la rivière de Seine, depuis la borne de Marinel, près Saint-Cloud, jusqu'à la borne de Tancul" ; l'acte est passé devant Augustin Giraut, tabellion à Argenteuil. Il en est de même pour un autre bail signé le 2 avril suivant, montant à 8 livres par an (33).

Naturellement, toute cette activité ne va pas sans poser des problèmes. Le bailli de Saint-Denis publie, par exemple, une sentence condamnant des pêcheurs à l'amende "pour avoir pêché les jours de fêtes et de dimanches". Les intéressés protestent et font appel. Mais un arrêt du Parlement de Paris, rendu le 24 juillet 1665, confirme la sentence, tout en réduisant l'amende à 20 sols contre chacun des contrevenants.

Il fut alors décidé que les plaintes au sujet des règlements seraient portées en la première audience de chaque mois devant le bailli de Saint-Denis, où les pêcheurs seraient assignés, pour se défendre, sans frais. Le receveur de la rivière pouvait continuer à donner des permis de pêche, sauf à engins défendus, sous peine de 200 livres d'amende. Quant aux pêcheurs, ils pouvaient accomplir leur tâche, mais "aux alozes et autres poissons passagers, les jours ouvriers seulement" (34). Sans doute y avait-il des gens non autorisés par les moines de Saint-Denis, car deux ordonnances, les 4 avril et 18 mai 1668, font défense à toute personne de pêcher sans permis "à la trouble et à la raye", sous peine de 12 livres d'amende et confiscation des bateaux et engins (35).

(31) *Idem*, LL 1197, fol. 11, 63, 64 et 572-573.

(32) *Idem*, LL 1198, fol. 514.

(33) *Idem*, LL 1197, fol. 91, 184-185 et 189.

(34) *Idem*, LL 1199, fol. 213.

(35) *Idem, ibidem*, fol. 333.

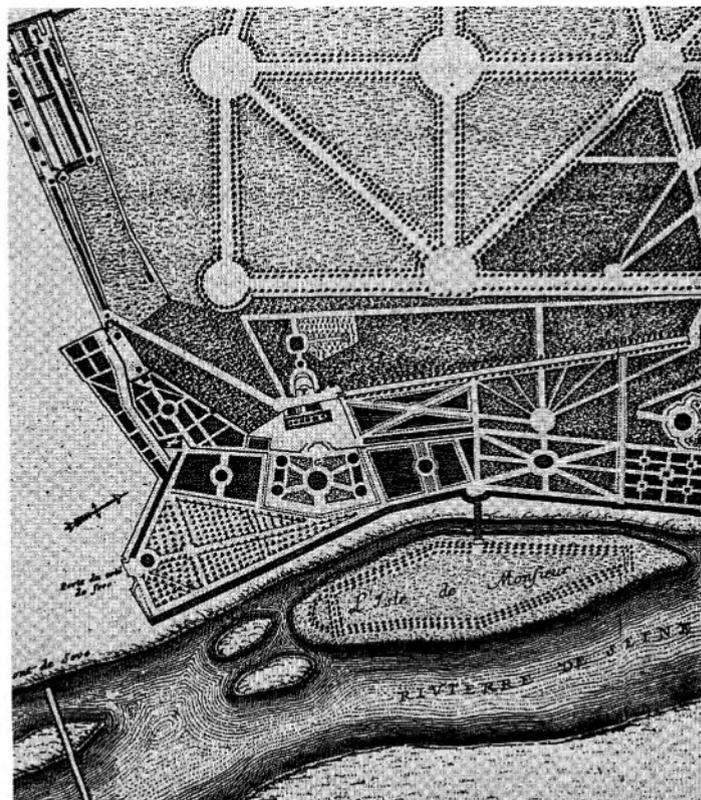
La pêche est donc une forme de l'activité économique qui a son importance : on le voit bien dans un registre grand in-folio, couvert en parchemin, qui contient 17 plans des îles et bords de la Seine, en 1695 (36). Cet admirable travail de Claude Lescuryer évalue à 109 arpents 50 perches la rivière de Seine, "à commencer vis-à-vis le Ru de Seve jusqu'au pont de Saint-Cloud, y compris les petites Isles qui appartiennent à Monsieur (le) duc d'Orléans, consistant en neuf arpents et demi". Il y a en outre 9 arpents 50 perches pour "Les deux bords de laditte Rivière pris de deux perches de large". Le document indique enfin la grandeur des héritages, le nom des propriétaires et les cens payés.

On procède à cette époque à une sorte de recensement et, si l'on examine les déclarations faites entre le 17 juin 1696 et le 25 mars 1703, devant Estienne Caron, greffier et tabellion de Saint-Denis, on totalise 102 pêcheurs autorisés à exercer leur profession, moyennant 6 livres par an !

Nous avons pris des exemples pour le XVII^e siècle. Mais il est évident que les actes du siècle suivant pourraient être rapportés longuement : réceptions des maîtres pêcheurs, de Sèvres au Pecq (1702-1790 et 1763-1790), sentences (1763-1789), rapports concernant les délits commis sur le fleuve (1767-1787), etc. Tous ces documents des Archives nationales (37) montrent que la pêche dans les eaux proches de l'île Rochette a connu un

(36) Arch. Yvelines, D 734.

(37) Cf. Arch. nat., Z² 4137 à 4141.



L'île de Monsieur en 1703.



“Plan de Saint-Cloud levé et dédié à S.A.S. Monseigneur le duc de Chartres”, par l’abbé de La Grive, géographe de la ville de Paris, publié en 1744. Ce plan, à l’échelle de 1/70 000, montre les bois, prés, vignes, terres labourables, routes et chemins, etc. Nous reproduisons ici la partie du plan de la “rivière” de Seine, avec “l’isle de Monsieur” et le petit îlot dit “de la Rochelle”.

grand succès. Cette pratique a dû être transmise sans altération au cours des âges, depuis le moment où l’homme est apparu dans notre région...

La “Prévôté de la Cuisine” resta seule bénéficiaire et justicière du domaine aquatique jusqu’en juin 1698. A cette époque, Louis XIV, sous l’influence de Mme de Maintenon, réunit la manse abbatiale de Saint-Denis à la communauté des Dames de Saint-Cyr. C’est ainsi que l’autorité de la vieille abbaye passa entre les mains des protégées de l’épouse morganatique du vieux roi. La “Prévôté de la Cuisine” devint la “Seigneurie de la Seine” : ce fut le seul changement que perçurent les fermiers et riverains...

La prévôté de l’eau

Mais l’archevêque de Paris, en tant que seigneur de Saint-Cloud, avait également le droit de pêche. C’était là, d’ailleurs, quelque chose d’exceptionnel, car, dit Delamarre, “toutes les

rièrres navigables et flottables appartiennent au Roi”. Ce privilège datait de mars 1217 où l’abbaye de Saint-Denis avait consenti que les eaux de la Seine demeureraient à l’évêque de Paris, à perpétuité, “depuis le ru de Sevre jusqu’au lieu appelé le Moreblanc”. Ce droit fut néanmoins contesté, car l’on retrouve un “Mémoire concernant le droit de pêche appartenant à l’archevêché de Paris”, qui fut envoyé le 27 août 1762 aux Dames de Saint-Cyr, en tant que successeurs de la manse abbatiale de Saint-Denis.

Ce fut donc le greffe de Saint-Cloud, en tant que “ferme de la prévôté de l’eau”, qui passa des baux de pêche, comme le faisait la “Prévôté de la Cuisine”, au nom des moines de Saint-Denis. Tous ces actes originaux, souvent peu lisibles, qu’on retrouve depuis avril 1421 jusqu’en 1545, n’offrent guère de différences avec ceux rédigés par l’abbaye de Saint-Denis (38).

(38) *Idem*, S 1133 (surtout baux, originaux et copies, de 1421 à 1545, de “la ferme de la prévosté de l’eau de lad. ville de Saint-Cloud”).

Le fleuve

Nous sortirions du cadre de l'île de Monsieur si nous parlions de la Seine et de l'activité batelière qui y régnait. Soulignons cependant que le fleuve roule lentement ses eaux, à travers des bancs de sable apparents et qu'un monde de barques de toutes sortes, de bateaux lourdement chargés, de trains de bois formant de longs radeaux suivent le courant. Tous sont montés par des bateliers munis de grandes perches. Les chevaux tirent les bateaux pour remonter vers la capitale et le chemin de halage, libre de tout obstacle, est une nécessité.

L'abbé de La Grive, dans son étude faite entre 1732 et 1737, dit que le tirage des bateaux se fait par la rive droite, de Chaillet à Saint-Cloud. Dès qu'on a passé le pont de Sèvres (à la pointe de l'actuelle île Seguin), à 300 toises (600 m), on trouve dans le fleuve un lieu appelé "Gore les plans" : sans doute faut-il y voir une ancienne pêcherie, car on y signale "des pierres et des pieux à arracher". L'endroit est désigné comme étant un "bassier", c'est-à-dire un fond bas. Juste en face, sur la rive gauche, se trouve "l'île de Saint-Cloud". Au pont de Saint-Cloud, qui a 13 arches, il y a un moulin à la dixième arche (en partant de Saint-Cloud et en amont). "La rapidité est peu sensible et ne demande que deux chevaux de renfort" (39). Tous ces détails sont confirmés par l'admirable carte du même abbé de La Grive, dessinée en 1738 (40).

Par contre, Mmes de Saint-Cyr, en 1707, affirment en parlant de la rive de Saint-Cloud : "D'ailleurs, de tous les tems, ça été le chemin de la Navigation ; (ce) chemin très (étroit) étoit bordé d'une chaîne de Montagnes d'un côté et de la rivière de l'autre" (41). De son côté, Claude Lescuyer, voyer de Saint-Denis, dans son procès-verbal de 1695, dit que les deux bords de Seine appartiennent à l'abbaye et ont 2 perches de large (42).

Le 30 janvier 1616, une ordonnance du prévôt des marchands ordonne au maître du pont de Saint-Cloud et aux bateliers des environs de repêcher et conserver les objets provenant de la chute des maisons des ponts de Saint-Michel et Pont au Change survenue dans la nuit.

Deux jours plus tard, le 1^{er} février, une ordonnance du bureau de la ville de Paris enjoint à tous les riverains de la Seine de déclarer au greffe ce qu'ils auront sauvé des épaves desdits ponts : "Ce qui sera publié à son de trompe et cry publicq le long des rivières, depuis lesdictz ponts jusques à Saint-Cloud..., ad ce qu'aucun n'en pretendre cause d'ignorance" (43).

(39) Bibl. nat., Ge CC 1283.

(40) *Idem*, Ge CC 1389, pl. 25.

(41) Arch. Yvelines, D 745.

(42) *Idem*, D 734.

(43) *Reg. des délibér. du bureau de la ville de Paris*, t. 16, p. 358. Une ordonnance du 23 déc. 1669, du Bureau des finances de la généralité de Paris, réclame pour "les Isles de Saint-Cloud" une taxe de 20 livres par arpent de pré et 10 livres par arpent de terre labourable. Dans les comptes des Domaines aliénés de la ville de Paris, nous trouvons, à la date du 6 févr. 1676, les adjudications suivantes : la première, de "trois arpents 1/2 de pré en l'isle Saint-Cloud", pour 400 livres ; la seconde, de "deux moteaux en ozier en l'isle cy-dessus", pour 200 livres (Arch. nat., T 186-23, impr., gd 4°, 7 pages ; Q³ 706, fol. 269, N^{os} 960-961).

La municipalité parisienne exerce aussi son autorité sur le fleuve, ses marchands et ses marchandises. Aucun obstacle ne doit entraver la navigation, aucune pêcherie ne doit gêner le commerce fluvial ; les délinquants, "tant d'amont que d'aval", subissent les rigueurs du prévôt des marchands.

Les deux galiotes de Saint-Cloud et de Sèvres se livrent une concurrence acharnée, et des incidents comiques ou tumultueux éclatent entre leurs conducteurs ou leurs passagers. Nombreux aussi sont les bachots, petites barques transportant des voyageurs.

Enfin, apparaissent différents services de messageries, à l'existence plus ou moins éphémère. L'un de ceux-ci est attribué en 1663 à Pierre Séjourné, voiturier à Suresnes, qui obtint pour 6 ans le privilège des "bateaux des hardes" ; il transporte les denrées encombrantes (hardes, denrées, vins, etc.). L'abbaye de Saint-Denis intenta un procès aux gens de Suresnes, mais le perdit (44).

Un service analogue est accordé, le 10 mai 1674, par brevet et lettres patentes, en faveur du maréchal duc de Noailles, pour faire circuler chaque semaine, "à jour nommé, deux bateaux ou coches de diligences de la ville de Paris pour aller en celle de Rouen, et deux de la ville de Rouen à Paris pour y faire porter et conduire, sur la rivière de Seine, toutes personnes, hardes et marchandises..., en dix jours de temps ou moins s'il était possible...". Il était défendu aux autres personnes "d'avoir de pareilles voitures", sous peine de 10 000 livres d'amende. Ce privilège sera révoqué seulement en 1706 (45).

En mars 1722, un entrepreneur sollicita un service de diligence, entre Paris et Rouen : il propose de transporter oranges, huîtres, huiles, etc., en 6 jours, au lieu des 6 semaines ou 2 mois, comme le font — prétend-il — les autres voituriers (46).

Mais, devant l'île Rocherel, passent souvent des flotilles somptueuses, car les rois donnent de magnifiques fêtes vénitienes, entre Paris et Saint-Germain-en-Laye... Les propriétaires du domaine de Saint-Cloud ne seront pas les derniers à offrir de tels spectacles : le 5 juin 1659, le roi, la reine mère, Mademoiselle, le cardinal Mazarin et leur suite s'embarquent au Louvre, sur une galiote aux chambres tendues de cuir doré. Le bateau suit lentement le cours de la Seine jusqu'au pont de Saint-Cloud et tous les invités se rendent dans les jardins du parc (47).

En juin 1663, la princesse Henriette d'Angleterre, femme de Monsieur, ayant reçu de son frère Charles II une magnifique barge, peinte d'azur et d'or, offre à la reine une navigation sur la Seine. Le léger vaisseau part du Louvre et atteint, à l'heure de la collation, le bas du parc de Saint-Cloud, ce "paradis champêtre" de Monsieur (48).

(44) SERON (O.), *Suresnes d'autrefois et d'aujourd'hui*, 1926, p. 405.

(45) ISAMBERT, *Recueil des lois*, t. 19, p. 28 ; ANXIONNAT, *Les coches d'eau*, p. 59.

(46) Bibl. nat., ms., Joly de Fleury 22, anc. fol. 191 (nouv. fol. 102-108).

(47) MAGNE (E.), *Le château de Saint-Cloud*, 1932, p. 43.

(48) *Idem*, p. 55.

L'île de Monsieur

C'est le 26 octobre 1658 que Monsieur, frère de Louis XIV, acheta à Barthélemy d'Hervart la propriété, déjà magnifique, sise sur la colline de Saint-Cloud. Le prince, appelé Philippe, duc d'Anjou, d'Orléans, de Chartres, de Valois, de Nemours et de Montpensier, était né à Saint-Germain-en-Laye le 21 septembre 1640. L'acquisition de Saint-Cloud avait été surtout faite sur la proposition de la reine et de Mazarin. Dorénavant, le nouveau possesseur agrandira sans cesse son domaine, y construisant un château et y créant un parc qui s'étendra un peu plus chaque année.

Dès 1663, Monsieur acquiert sur les bords de la Seine 13 arpents 6 perches (49). Puis, l'année suivante, il achète, par dizaines de perches, les vergers, les champs, les saulaies qui confinent à son bien et l'étendent vers le terroir de Sèvres (50). Le 19 juillet, on trouve, par exemple, une vente de 14 perches de "saulsaye", pour 112 livres tournois : c'est le sieur La Couture qui cède "une Petite saulsaye assize au terroir de Saint-Cloud, sur le ruisseau qui vient de Sèvres audict Saint-Cloud" (51).

On retrouve donc, comme au Moyen Âge, l'existence de nombreuses saussaies : le 5 août 1663, Monsieur achète moyennant 500 livres, un arpent de pré "en une pièce au bout de laquelle il y a quelque quantité de saulx" (52). Les achats de terres vont se succéder pendant de longues années et le parc de Saint-Cloud prendra forme. Pour cela, à partir de 1670, le prince continue à acheter des terrains aux vigneron, jardiniers, laboureurs possesseurs de quelque héritage ; terres et maisons sont surtout acquises entre 1673 et 1675 (53). Il existe encore aux Archives nationales des centaines de documents (arpentages, actes d'achat) qui montrent cette volonté tenace de créer un immense domaine sur la "montagne" de Saint-Cloud.

Un fait va du reste accélérer cette concentration de terres : le sieur Pierre Monnerot, banquier, avait la moitié de la seigneurie de Sèvres, notamment une importante propriété avec jardins et bois (ce sera la mairie actuelle). Or, le banquier ayant été mêlé à l'affaire Foucquet, son domaine fut saisi le 2 janvier 1676, puis adjugé à Louis XIV le 20 janvier 1678. A son tour, le roi, par lettres patentes de décembre 1678, fit don à son frère d'une partie des terres de Monnerot (54); enfin, d'autres lettres patentes de décembre 1679 offrirent en totalité les biens de Monnerot à Monsieur pour "un embellissement considérable à son chateau et parc de Saint-Cloud" (55). Parmi l'énumération des biens composant ce domaine de Sèvres, il y avait une pièce de 10 arpents, en pré, située dans "l'isle Rochelette" (56).

Ce sont ces 10 arpents, "en une pièce Scize dans une Isle estant dans la rivièrre de Seine, au-dessous du port de Seve" (57), que l'on retrouve dans un mémoire signifié le 19 février 1677. On signale encore un cens de 10 sols 10 deniers pour 8 arpents 67 perches 1/2 "pour partie de l'Ille Rocheret" — cens qui fut perçu pendant 18 ans (1675-1695) (58).

Philippe d'Orléans continuera jusqu'à la fin de sa vie à augmenter son domaine. Emile Magne, l'un des meilleurs historiens de Saint-Cloud, écrit que le frère de Louis XIV achètera en 1695 l'île de Monsieur (59). La date est erronée, car des documents permettent d'affirmer que c'est à la fin de juin 1678 que Monsieur commença à acquérir un terrain "dans Lisle Scituée devant son chateau" ; la pièce de terre, estimée 175 livres, était petite : un "demy arpent environ", planté en osier et loué par le receveur de Saint-Cloud à Jacques de La Garde, pêcheur, moyennant 12 livres par an (60).

Puis, dès l'année suivante, c'est-à-dire en 1679, la totalité de "l'isle Rochelet" fut acquise par le duc d'Orléans : "Une grande Isle, scize au dit lieu de Saint-Cloud, plantée en ormes, partie en labour et partie en pré, faisant face au parc" (61), contenant 28 arpents environ.

C'est donc à partir de cette époque que l'île Rochelet devint l'île de Monsieur. Sa physionomie n'a pas dû changer. Il faut attendre en effet le 26 avril 1690 pour voir Le Bel de Courville, fermier du domaine de 1680 à 1689, réclamer une indemnité de 100 livres "pour le dégât fait dans l'Ille" : le fermier se plaint d'avoir été obligé de faire faucher l'herbe avant sa maturité, ce qui "n'a pu servir de fourrage pour les vaches pendant l'hiver" (62). Contestations encore, car le fermier déclare que 5 arpents 1/2 de pré, "dans l'Ille de Saint-Cloud", ont été loués à la veuve Marquis. Le Bel demande donc pour sa non-jouissance une indemnité de 594 livres ! S.A.R. Monsieur estima au contraire que tout cela ne valait que 3 livres l'arpent...

C'est aussi en 1679 que Monsieur acquiert un arpent en pré "Scis dans l'isle De Rochelet... pour le croisement et embellissement de son Jardin de Saint-Cloud", estimé 3 livres 10 sols. L'affaire fut réglée tardivement - exactement en 1699 (20 ans après !) - au profit de Marie Comans Daslvy, veuve de Jean Rouillé, comte de Meslay, conseiller d'État (63).

Mais l'île était-elle sur la seigneurie de Sèvres ou sur celle de Saint-Cloud ? Un document affirme qu'il y a "9 arpents ou environ de prez dans l'Isle attenant le Jardin de Saint-Cloud" qui font partie de la seigneurie de Monnerot, à Sèvres (64). Cela est confirmé par Charles Leroux, sous-fermier de Sèvres,

(49) Arch. nat., Q¹ 1485.

(50) MAGNE, p. 55-56.

(51) Arch. nat., Q¹ 1490.

(52) *Idem*, *ibidem*.

(53) MAGNE, p. 105-106, 116, 117.

(54) Arch. nat., Q¹ 1487 (original, parchemin, signé "Louis", et copie). Cf. aussi autres copies dans O¹ 3870 ; K 193, N° 44 ; Q¹ 1494-1495, etc. Cf. ERLANGER (Ph.), *Monsieur, frère de Louis XIV*, p. 48.

(55) Aux sources ci-dessus, ajoutons O¹ 3865, doss. 2, pièce 11 ; P 1832 et P 1971, pièce 5.

(56) *Idem*, O¹ 3870.

(57) *Idem*, Q¹ 1482, pièce 81.

(58) *Idem*, Q¹ 1485.

(59) MAGNE, p. 143.

(60) Arch. nat., Q¹ 1492-1493.

(61) *Idem*, Q¹ 1485.

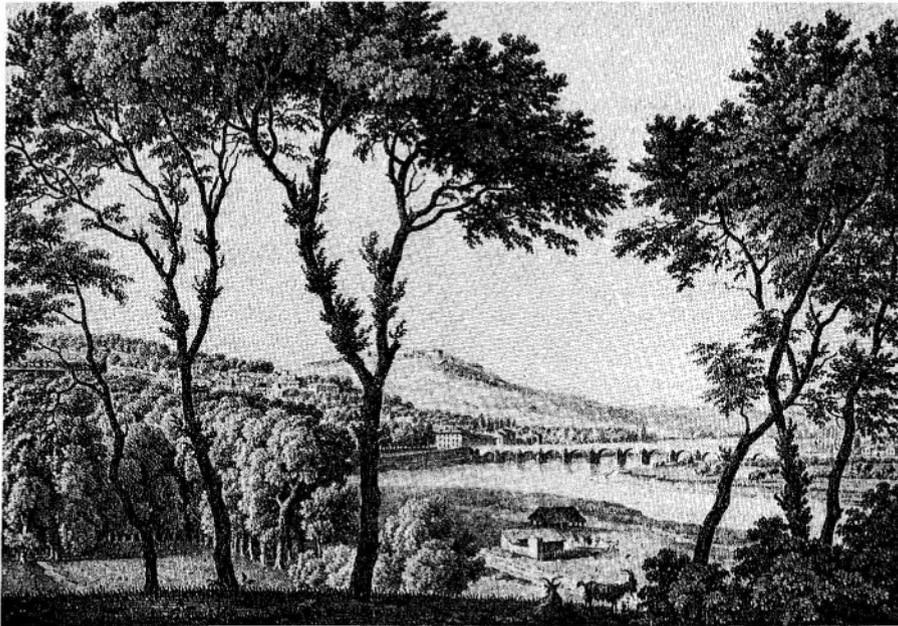
(62) *Idem*, Q¹ 1491 (en double). Le procès-verbal ajoute : "Sur la lecture de cet article, Les gens qui étoient présens sur les lieux ont levé les épaules, Disans qu'il n'a ni raison, ni fondement quelconq".

(63) *Idem*, Q¹ 1487.

(64) *Idem*, Q¹ 1482, pièce 10.

qui réclame au duc d'Orléans une diminution de son bail, entre 1700 et 1708. Un sieur Langot dit qu'il jouissait de la moitié de l'île qui, bon an mal an, lui rapportait 1 500 à 2 000 bottes de foin (65). A la même époque, le 10 février 1708, Estienne Tavenet, arpenteur, certifie qu'il a été pris à la terre de Sèvres, 7 arpents 60 perches "dans l'Isle" pour être joints au parc de Saint-Cloud.

Par contre, en 1719, le duc d'Orléans déclare qu'il tient, de la mouvance de l'archevêque de Paris, et cela depuis 1678, 8 arpents 67 perches 1/2 et un tiers, ayant appartenu à plusieurs particuliers, "en Lisle dit Rochelet, devant et au-dessous des Cascades" (66). En 1736, on recense le domaine de Saint-Cloud et on l'estime à 1 156 arpents de superficie ; sur ce chiffre, dès 1753, on évalue à 203 arpents 50 perches les terres provenant du terroir de Sèvres (67).



Cette estampe est de Bourgeois ; datée de 1819, elle parut chez Delpech. On distingue nettement la partie aval, vers Saint-Cloud, de l'île de Monsieur. Deux bâtiments agricoles apparaissent au premier plan (coll. Pierre Mercier).

En tout cas, en août 1753, on se borna à constater : "On y a trouvé plus d'embarras, a(t)tendu le changement de la surface du Terrain qui ne laisse aucun vestige des limites, temoins et bornes qui separoient le territoire de Sevre de ceux de Saint-Cloud et de Ville-d'Avray" (68).

De même, en décembre 1758, le chapitre de Saint-Cloud, à la demande de l'archevêque de Paris, tenta de percevoir les dîmes

(65) *Idem*, Q¹ 1491.

(66) *Idem*, Q¹ 1487.

(67) *Idem*, Q¹ 1485. - Ainsi, 17,5 % (69 ha) du parc de Saint-Cloud appartenaient à Sèvres. Il est curieux de noter que la superficie du domaine de Saint-Cloud est actuellement à peu près identique (392 ha). Un document du 12 juin 1791 (Arch. Yvelines, 36 L 28) attribue 1423 arpents 86 perches 1/2 à Sèvres.

(68) *Idem*, Q¹ 1485.

et les cens sur l'île, arguant qu'elle se trouvait sur le territoire de Saint-Cloud : mais la demande ne semble pas avoir abouti (69).

Monsieur, frère de Louis XIV, va mourir à Saint-Cloud le 9 juin 1701. Son fils, le duc d'Orléans, futur régent de France (1715-1723), lui succède. La branche d'Orléans gardera le domaine jusqu'en 1785, date à laquelle Marie-Antoinette acheta le château. Les lieux, insensiblement, s'embellissent. Le sieur Chalibert Dancosse, dans sa *Généralité de Paris*, publiée en 1708, décrit ainsi les bords du fleuve : "La rivière de Seine, le long des jardins bas, forme un large et beau canal qui mouille les Gazons d'une terrasse plantée en allées à part de vûë : ces jardins bas sont ornez de quantité de maronniers et autres arbres, de parterres, de cabinets, de bosquets, de salons, de bassins, de jets d'eau d'une hauteur surprenante et surtout d'une cascade merveilleuse".

Et, lorsque le 16 février 1708, le duc d'Orléans se débarrasse d'une partie de l'ancienne seigneurie de Sèvres, au profit de sa maîtresse, Mme d'Argenton, il prit soin de bien spécifier qu'il se réservait "l'isle de Saint-Cloud (autrement apellée l'Isle Rochelet ou l'Isle de Monsieur)". Un état annexé à l'acte de donation dit qu'il y a là 7 arpents 60 perches (ce qui n'est pas, évidemment, la superficie de l'île) (70). Un "Projet de la déclaration de Monseigneur le Duc d'Orléans à M. l'archevêque de Paris", probablement de 1719, précise que l'île a environ 28 arpents. A cette époque, il est curieux de relever le nom de

(69) *Idem* : "Réponse au projet de Déclaration censuelle demandée à Monsieur le duc d'Orléans de la part de M. l'archevêque de Paris..."

(70) *Idem*, O¹ 3870 ; P 1846 et 1971 ; Q¹ 1482-1483, 1485, 1487, 1494-1495, etc.

Marguerite-Thérèse Rouillé, veuve d'Armand-Jean Duplessis, duc de Richelieu : elle se dit héritière de J. Rouillé et reconnaît avoir reçu, du duc d'Orléans, intérêts et capital "pour une portion de prez, qui estoit scituée dans l'isle de la Rochette".

L'île fait donc partie du domaine de Saint-Cloud et c'est bien ainsi qu'on la désigne dans tous les actes concernant le domaine, sans précision particulière. C'est le cas, par exemple, dans les estimations de Legrand, architecte, en août 1735, puis en 1753.

A la fin de 1736 et en 1737, on note quelques menues dépenses "pour avoir entouré d'oziers l'Isle de Monsieur" ; ailleurs, le 27 novembre 1736, un sieur Henry Trou reconnaît avoir reçu 163 livres "pour les frais que j'ay déboursé pour Les plans des osiers de Lisle de Monsieur". Les comptes de 1737 peuvent être reproduits, comme exemple d'une abondante documentation : 22 journées de travail "à arracher les Epines Et Boutures qui Etoient dans Les plans D'oziers", ou encore les frais engagés au cours de l'été de 1737 pour les fauchage, ramassage, liage et transport de l'avoine et de l'orge de 18 arpents de l'île, à raison de 4 livres par arpent (71). Tous ces travaux sont effectués sous la responsabilité d'un nommé Marquis, que nous retrouverons un peu plus loin.

Après 1743, Louis d'Orléans se retira à l'abbaye de Sainte-Geneviève, laissant à son fils, Louis-Philippe d'Orléans, le château. Le nouveau prince et sa femme, L.-H. de Bourbon-Conty, donnèrent, le 24 septembre 1752, une fête magnifique (72). A 3 heures de l'après-midi, des joutes sur la Seine attirèrent une foule nombreuse. Deux escadres de matelots distingués par leurs couleurs et montés sur de petits bateaux, "peints galamment", offrirent ce spectacle, auquel ils ajoutèrent le jeu de l'oie qui ne finit qu'à la nuit tombante. Entre Sèvres et Saint-Cloud, sur la rive, les arbres étaient illuminés et un feu d'artifice fut tiré sur le fleuve même, applaudi par une foule énorme, venue sur la rive de Boulogne. Puis apparut une flotte de 31 bateaux dont les matelots, habillés à la grecque, firent retentir l'air de mille cris de joie. La flotte, ancrée entre la rive et l'île de Monsieur, ramena ensuite à Paris les invités de leurs Altesses Royales...

Un peu de cartographie

Cartes et plans (73), inexistantes jusqu'au XVIII^e siècle, ne nous seront guère utiles pour décrire l'état de l'île Rochette. Le cours de la Seine, entre Paris et Poissy, attribué à Jouvin de Rochefort, entre 1672 et 1675, ne mentionne même pas notre île et le pont de Saint-Cloud (74). Par contre, le "Plan de la

Rivière de Seine et Prévôté de la Cuisine", levé en 1695 par Claude Lescuyer, voyer de Saint-Denis, comporte 17 plans des îles et bords de la Seine, avec nomenclature de la grandeur des héritages, nom du propriétaire et cens. L'île qui nous intéresse est bien dessinée et reliée à la rive de Saint-Cloud par un petit pont ; trois îlots sont à sa pointe amont (vers Sèvres) ; un autre îlot, plus allongé, est parallèle à l'île Rochette. Une seconde édition de ce plan comporte quelques additions jusqu'en 1725 : les plans coloriés y sont plus soignés, mais il y a moins d'indications de détails (75).

Chronologiquement, il s'agit donc du premier document que nous pouvons utiliser en cartographie. Mais nous avons aussi un "Plan de Saint-Cloud", manuscrit daté de 1698, fait par Harcouet "pour sa description". "Lisle" est très bien dessinée, un ponceau la relie à la terre et deux petits îlots (l'un en amont, l'autre sur le côté) sont esquissés. Un chemin entoure la totalité de l'île qui semble en pré ou pâturage. Ce manuscrit, conservé à Sceaux, nous a beaucoup intrigué : l'auteur en est Harcouet de Longeville, dont nous connaissons sa *Description des grandes cascades de la Maison royale de Saint-Cloud*, publiée en 1706. Peut-être y eut-il une édition antérieure, proche du plan de 1698 ? En tout cas, nous avons aussi relevé aux Archives nationales (76) une "Description des eaux de la cascade de Saint-Cloud", manuscrit non signé, mais que Magne, dès 1932, avait reconnu être le texte original, avec quelques variantes insignifiantes, du texte imprimé de 1706.

De même, toujours sans date et sans légende, un plan manuscrit des Estampes de la Bibliothèque nationale (77) : l'île est toujours la même ; si le bas du parc de Saint-Cloud est déjà en allées, avec bosquets et gazon, il est curieux de voir toute la colline en terres, prés et labours... Un "Plan Général des Château, Parc, Jardins de St-Cloud...", gravé par Croisey et publié chez Blaizot à Versailles, dédié au duc d'Orléans, représente l'île de Monsieur avec tout autour une double rangée d'arbres (78).

Dorénavant, les plans du domaine de Saint-Cloud vont donner une représentation de l'île à peu près toujours semblable, ce qui laisse penser que sa physionomie n'a guère changé et est exacte. Ainsi les plans de Nicolas de Fer, de 1703 et 1705, indiquent "L'Isle de Monsieur", avec aussi cette double rangée d'arbres et le ponceau sur la rive. Cette fois-là, il y a deux îlots en amont (79). Une autre carte manuscrite, qu'on peut dater de 1708, indique les mêmes détails et une rose des vents à 32 branches est orientée à l'est (80). Le plan de Roussel, de 1731, est également semblable, mais il n'y a plus d'îlots en amont ;

(71) *Idem*, Q¹ 1492-1493.

(72) MAGNE, p. 191 ; FLEURY, comte, *Le palais de Saint-Cloud*, p. 83 ; Arch. Yvelines, 16 F 1-2 (manuscrit de Penel-Beaufin sur Saint-Cloud).

(73) Nous ne distinguons pas entre les termes de "carte" et de "plan" : on considère, en archivistique, comme cartes tous les plans dont l'échelle est inférieure à 1/20 000. Pour ce chapitre, nous devons beaucoup à l'aide apportée par Mme Nicole Felkay, conservateur des Plans aux Archives nationales, et par Mlle Joly, archiviste. De leur côté, M. et Mme Schmitz, conservateurs du Domaine de Saint-Cloud, nous ont communiqué les admirables atlas du Chevalier de Moléon, faits au début du XIX^e siècle. Le département "Géographie" de la Bibliothèque nationale a également été mis à contribution.

(74) Bibl. nat., Ge C 6103 (ms., 84 x 47 cm).

(75) Arch. Yvelines, D 734-735.

(76) Arch. nat., O¹ 1703, pièce 3.

(77) Bibl. nat., estampes, Topogr. de la France, Saint-Cloud, bobine 20507.

(78) *Idem*, Ge D 1779 (1 file, 46 x 34 cm), reproduit dans *Amis de Saint-Cloud*, N^o 1, février 1955.

(79) "Plan de la belle et magnifique maison de Monsieur à St-Cloud...", 1703. Certains exemplaires sont rectifiés en "1705" (Bibl. nat., Ge D 5554) et ont été insérés dans *Les beautés de la France*, 1724, pl. 44 (*idem*, DD 586 bis). L'île de Monsieur et son îlot sont bien signalés dans la carte sur Paris et ses environs, du même N. de Fer, parue en 1717 (*idem*, D 13643).

(80) *Idem*, Ge B 2214 (1 file, ms, couleurs, 83 x 155 cm, "Eschelle de 100 Toises").

par contre, de nouveau, une îlette est signalée le long de l'île, entre celle-ci et la rive de Boulogne (81). Tous ces îlots, aux formes et emplacements variés, sont donc plus probablement des bancs de sable.

Les deux exemplaires de la carte de la Capitainerie royale de la Varenne des Tuileries, levée en 1733 et gravée en 1737 par Bonnier de La Mosson, sont utiles pour qui veut connaître les cultures de la banlieue ouest de Paris ; les trois îles (Saint-Germain, de Sèvres et de Monsieur) sont simplement mentionnées (82).

Enfin, nous voici en présence des admirables cartes de l'abbé de La Grive, géographe de la ville de Paris, l'une de 1740, l'autre de 1744. L'île de Monsieur, toujours en prés et avec sa double rangée d'arbres, n'est plus reliée à la terre ferme ; l'îlot, en pleine Seine, apparaît et est même désigné, sur la carte de 1744, par "I. de la Rochelle (*sic* !). Cette carte de 1744 sera encore éditée cette même année "par les Srs Parent..." (83).

Les Archives nationales possèdent depuis 1910 une série d'atlas qui donnent des indications utiles à celui qui s'enquiert de l'état des lieux avant 1789. Ce sont les plans des routes de généralités de France, dessinés de 1745 à 1780, sous la direction de Trudaine et de Perronet. Sept volumes de ces merveilleux albums sont relatifs aux environs de Paris et l'un de ceux-ci (84) mentionne bien "notre" île, isolée de la rive de Saint-Cloud, et ses deux rangées d'arbres, ainsi que l'îlot à l'est.

Les archives des Yvelines ont aussi quelques documents : un "Cours de la Seine, du Bas Meudon à St-Cloud, n'est qu'un brouillon informe où l'on devine la rive gauche, du Bas-Meudon à la pointe amont d'une île (c'est l'île de Monsieur), dite en "prés" (85). La carte de Cassini (1756) esquisse simplement l'île de Monsieur (86) ; par contre, les plans de 1757-1758, faits par l'arpenteur La Noüe, reprennent, pour l'essentiel, les plans de 1695 et 1725, précédemment cités : l'île, très proche de la rive gauche, n'a aucune indication et, de nouveau, trois îlots sont à sa pointe amont (87).

Mais le plus beau document est sans conteste le "Plan général du Château, Jardins et Parc de St-Cloud, appartenant à S.A.S. Monseigneur le Duc d'Orléans", publié chez Mariette. La date n'est pas précisée sur l'épreuve de la Bibliothèque nationale (88) - comme sur la nôtre rehaussée par des couleurs modernes ; par contre, le British Museum indique que son exemplaire est de 1760. Quoi qu'il en soit, l'île est reliée par un pont aux bas-jardins de Saint-Cloud, face à la "Demi-lune et Grille de l'Isle". Sur l'île, elle-même, un petit bassin est entouré d'un gazon cir-

culaire, d'où partent des allées régulières vers les extrémités amont et aval. La légende du plan dit que "l'Isle (est) plantée suivant le projet donné par M. Degost" : ce projet n'a pas dû être réalisé, mais M. André Marie, dans son excellent *Saint-Cloud : 14 siècles d'histoire*, écrit pourtant en 1979 :

"La recherche esthétique fut poussée jusqu'à transformer l'île de Rochelet (ou de La Rochelle), en aval du pont de Sèvres, en un lieu ordonné avec allées et bosquets qui, dès lors, fut désigné sous le nom d'île de Monsieur".

Cela nous semble improbable et nous avons vu que tous les plans représentent l'île en prés et pâturage. De plus, le sieur Marquis était chargé d'entretenir le parc, du côté de Sèvres, notamment le potager, le bowlingrin, le parterre de Vénus, l'ormois, etc., moyennant 1 000 livres par an. On trouve ce jardinier en mai 1737 labourant l'île de Monsieur, en juillet fauchant les bas-jardins ou à la fin d'août rentrant la moisson de l'île sur un bateau, aidé par un batelier (89). Comme on décida de ne lui laisser que l'entretien du potager, un plan en couleurs fut fait, représentant les parties qu'on lui enlevait (90) : or l'île est bien en prés, avec son ponceau joignant le parc de Saint-Cloud, mais il n'y a ni bosquets, ni allées...

S'il fallait résumer l'île au XVIIIe siècle, disons qu'elle a eu certainement une double rangée d'arbres, tout autour. Nous pouvons même préciser qu'il s'agit d'ormes ! D'abord, un document d'archives (91), probablement de 1719, dit que l'île est plantée partie en ormes, partie en prés et labour. Et un autre acte de décembre 1758 le prouve : "Cette Isle n'est plus plantée en ormes ; on les a fait jeter bas (en marge : "cette année 1758") pour donner de la vue dans la partie des bas Jardins vis à vis de la quelle elle est située" (92). Nous pouvons donc imaginer les lieux avec ces ormes champêtres, dits ormes rouges, facilement reconnaissables à leurs feuilles dissymétriques à la base et à leur feuillage épais. On sait que cette essence a besoin d'être bien arrosée, en sol profond, ce qui était le cas sur nos bords de Seine, souvent recouverts par les crues...

Les plans ultérieurs, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, ne seront guère différents : celui de 1767, fait par Regnier, pour justifier les droits de l'archevêque de Paris, se borne à signaler "l'Isle Rochelet", et un registre explicatif, joint à l'atlas, précise que l'île est à Mgr le duc d'Orléans et qu'elle a 21 arpents (93).

(89) Arch. nat., Q¹ 1492-1493.

(90) *Idem*, O¹ 3870. - La veuve Marquis restera "jardinière du potager", sous Marie-Antoinette (cf. *idem*, O¹ 3795).

(91) *Idem*, Q¹ 1487.

(92) *Idem*, Q¹ 1485.

(93) *Idem*, N IV S.-et-O. 22 et 22 bis. - Il y a bien d'autres plans sur l'île de Monsieur, notamment ceux retrouvés tout récemment par Mme Nicole Felkay et cotés F²¹3581. Également un plan (N-III S.-et-O. 70), en couleurs (55 x 60,5 cm), éch. 1/2 200, où l'île de Monsieur, sans nom, a une échelle en toises et en mètres, ce qui permet de l'évaluer à environ 500 m dans toute sa longueur : l'*Inventaire* de la série N date ce plan de 1825, mais cela est erroné : l'ancien pont de Sèvres est seul indiqué, ainsi que la "caserne" de Sèvres, ce qui situe ce plan aux premières années de l'Empire.

(81) Le plan de Roussel est dans l'*Atlas des anciens plans de Paris*, grand in-folio, t. III, à la Bibliothèque historique de Paris.

(82) Arch. nat., N II Seine 196 (89 x 64 cm) et N III Seine 831 (76 x 56 cm).

(83) Les cartes de l'abbé de La Grive sont à la Calcographie du Louvre ; celle de Parent est à la Bibl. nat., Ge DD 2987-B (838).

(84) Arch. nat., F¹⁴ bis 8449, cartes 10 et 12. Cf. *l'Illustration*, 5 octobre 1935.

(85) Arch. Yvelines, A 525.

(86) Bibl. nat., cartes et plans, album des clichés photographiques.

(87) Arch. Yvelines, D 736.

(88) Bibl. nat., Ge C 1395 (1 île, 56 x 43 cm). Le British Museum donne en dimensions : 56 x 41 cm.

Sous la Révolution

De nos jours, ce qui fut l'île de Monsieur ne fait pas partie du domaine national de Saint-Cloud et le terrain est devenu propriété de la S.N.C.F. Cela s'explique par la situation des lieux : coupée des bas-jardins par la Seine, l'île ne fut pas aménagée en allées et bosquets. Un chemin, sur la rive gauche, facilitait le halage des bateaux et le passage du public. Au XVIII^e siècle, les voitures n'hésitaient pas à passer à l'intérieur du parc, en contrebas, le dégradant, ce qui provoqua une protestation du duc d'Orléans. Celui-ci, par l'intermédiaire de l'abbé de Breteuil, demanda le 22 juillet 1775 aux Ponts et Chaussées de paver le chemin reliant le pont de Sèvres au pont de Saint-Cloud. Le duc d'Orléans prit même l'engagement, tant qu'il serait propriétaire, de laisser circuler chez lui lorsque le chemin le long du fleuve serait recouvert par les crues.

Perronet ne se montra guère enthousiaste devant cette demande : la dépense était évaluée à 42 000 livres pour 693 toises de long. Les inondations resteraient fréquentes et un passage sur la rive droite (côté Boulogne), un peu plus élevé, coûterait tout de même 35 000 livres (94). Néanmoins, la voie publique fut enfin mise en état. Quant à l'île elle-même, on la trouve louée à un sieur Guilloteaux, qui en occupe 17 arpents 27 perches, par bail de 9 ans, signé le 16 novembre 1779. Guilloteaux possède également, par ce même bail, une moitié de grange, une vacherie et une centaine d'arpents enclavés dans le parc de Saint-Cloud. Il paye pour la totalité un loyer de 1 755 livres par an. Seulement, comme on lui enlève la grange ci-dessus pour en faire une écurie, il propose pour non-jouissance des trois ans restant de son bail de ne rien payer pour l'île de Monsieur, ainsi qu'une indemnité de 2 466 livres : Marie-Antoinette - devenue propriétaire du château de Saint-Cloud - prescrivit, le 28 décembre 1785, de lui verser seulement un an de remise, soit 1 755 livres (95).

Marie-Antoinette et son royal époux ne résidèrent que rarement dans leur nouveau domaine. La Révolution pointait à l'horizon, mais auparavant la reine dut régler une rente à un sieur Jean Phelippes de Souville, ayant droit d'une veuve de Louis-Anne de Fontenay : celle-ci avait vendu autrefois, à Monsieur, 2 arpents 1/2 de pré dans l'île Rochelet et l'affaire n'avait jamais été réglée ! De même, la reine accepta de verser une petite somme de 17 livres 10 sols au profit de Pelletier, conseiller au Châtelet, ayant droit de Marie Bouticourt, qui soutenait avoir eu, conjointement avec un sieur Varin, un terrain dans l'île : aucune preuve ne fut retrouvée dans les titres du domaine, mais la reine, en raison de la modicité de la demande, accepta sans rechigner (96).

(94) *Idem*, F¹⁴ 199-4 et 201-A. Deux plans furent néanmoins étudiés (18 janv. 1776) ; des devis très détaillés furent produits (31 mai 1778) et, finalement, un mémoire du 24 juillet 1778 indique que Barthélemy Raimbault obtint l'adjudication, pour 295 800 livres, des travaux à effectuer aux ponts de Poissy, Meulan, Saint-Cloud, Sèvres et pour le chemin de Sèvres à Saint-Cloud. En réalité, en juillet 1781, on discutait encore sur les travaux du chemin de la rive gauche.

(95) *Idem*, O¹ 1708, pièce 87.

(96) *Idem*, pièce 64.

Enfin, chaque année, la propriétaire de Saint-Cloud versait régulièrement 558 livres à Gandolphe, curé de Sèvres, pour non-perception de dîmes sur les terres enclavées dans le parc, ainsi qu'une rente de 13 livres à l'archevêché de Paris qui soutenait avoir eu des droits dans l'île Rochelet (97).

Les séjours du couple royal ne se prolongèrent pas au-delà de 1790. Auparavant, le 1er octobre 1789, l'intendant de Saint-Cloud passa contrat, en faveur de Jacques-François Legry, marchand de bois, demeurant à Sèvres, de l'île Rochelet, contenant 15 arpents, moyennant 300 livres par an. Legry, dont l'offre remontait à avril, avait déjà commencé à défricher l'île, par consentement verbal. Il s'engagea à ensemençer et cultiver les lieux, à n'y faire ni construction, ni dépôt de matériaux ; en cas de crue qui enlèverait ses bestiaux, il ne pourrait réclamer aucune indemnité (98).

Dès 1790, Legry (ou Legris) s'opposa à François Delaporte, entrepreneur de Bellevue, qui exploitait une plâtrière (occupant 5 p. 1 t. 24 pieds) (99), "Sur le bout de l'Isle dite Monsieur" et qui avait déjà déposé 4 000 fagots et deux gros tas de pierre à plâtre. L'huissier à cheval Claude Duchin, de Sèvres, fit les sommations d'usage, le 17 mai, au nom de Legry qui voulait ensemençer. Dès le 28 mai, Delaporte riposta en envoyant à son tour Florentin Renard, huissier à Saint-Cloud, expliquant que Legris, lorsqu'il avait loué les lieux, connaissait l'existence de la plâtrière. Delaporte proposa néanmoins, pour résoudre la contestation, de payer l'arpent qu'il occupait au double de sa valeur.

Legris ne garda l'île en location que quatre ans, jusqu'à la Saint-Martin 1793. Peu de mois auparavant, dès le 1er mars 1793, on procéda à l'adjudication de différentes terres dépendantes du domaine de Saint-Cloud et l'île Rochelet fut mise en vente au profit de Jean-François Delaporte, pour 1 000 livres (100). Plusieurs remarques sont à noter : cette fois-là, il s'agit d'une vente et non d'une location ; on estime l'île à 17 arpents environ (au lieu de 15 en 1790) ; enfin, chose curieuse, on parle surtout de "L'Isle de Rochelet", parfois de "l'Isle dite de Monsieur ou Rochelet, située près du parc de Saint-Cloud, bordant Les fossés". Dès le 7 mars, Delaporte fit connaître que sa caution était André Dada, dit Lorange, marchand chauxfourrier à Chaville.

Cette vente s'explique aisément : le parc de Saint-Cloud était devenu domaine national et transformé en promenade publique. Plusieurs terres et bâtiments furent vendus à des particuliers et c'est ainsi que l'île de Monsieur sera définitivement séparée de la propriété princière et royale. Il ne semble pas que Delaporte ait pris réellement possession de l'île, car nous ne voyons plus son nom et, au contraire, une nouvelle vente devra avoir lieu en 1794. Quoi qu'il en soit, la Révolution a pris un

(97) Les comptes, de 1785 à 1791, sont dans O¹ 3795 et 3796.

(98) *Idem*, Q¹ 1480-1481.

(99) Arpentage de La Grange dans O¹ 3870.

(100) Arch. Yvelines, 2 Q 42.

essor irréversible et le baiser de Mirabeau et de la reine, sous les ombrages de Saint-Cloud, n'a pu empêcher le destin tragique du couple royal et la perte de la monarchie. Les sans-culottes de Sèvres ont une activité débordante dans leur Société populaire, fondée le 6 novembre 1793. On les voit, le 15 ventôse an II (5 mars 1794), proposer au District de Versailles que l'île Rochelet soit divisée en plusieurs lots pour donner "grand avantage aux habitants de la commune de Sèvres" ; deux commissaires, Eckard et Bonastre, exposeront aux autorités départementales l'intérêt de diviser l'île en lots de 1 ou 2 arpents, "pour les cultivateurs peu fortunés" (101).

Le District refusera cette solution (102) : la vente avait été prévue pour le 26 messidor (14 juillet), puis repoussée en raison de la fête anniversaire de la prise de la Bastille devant avoir lieu ce jour. L'adjudication définitive fut faite au profit de Joseph-Albert Noël, le 31 juillet : l'île est dite avoir 17 arpents 34 perches et cette indication permet de dater un plan où cette superficie identique apparaît (103). L'île est toujours dénudée et seuls trois arbres s'élèvent à l'extrême pointe amont, où un petit pont rattache l'île à la terre. Sur la rive de Saint-Cloud, le passage de l'eau de la Seine semble bien étroit et on a même spécifié cet endroit par ce terme : "Ancien Bras".

Pourtant, nous retrouvons J.-Fr. Delaporte qui propose d'acquérir, comme biens nationaux, les 25 et 28 mai 1796, respectivement 20 perches de terre dans le bout de l'île, à côté de sa plâtrière, et 20 autres perches entre l'île et le parc. La plâtrière est dite "sur le bord d'un bras, non navigable, de la rivière de Seine, entre l'île Rochelet et le chemin conduisant de Sèvres à Saint-Cloud". On précise que ce bras du fleuve n'est recouvert par les eaux que lorsqu'elles sont très hautes... (104)



L'île devient territoire de Sèvres

Les limites entre Sèvres et Saint-Cloud n'avaient jamais été fixées d'une façon précise. Déjà, au début de la Révolution, des contestations s'étaient élevées entre les deux communes, en raison des propriétés enclavées dans le parc de Saint-Cloud. Coupin, président du District de Versailles, avait été chargé, le 23 juillet 1791, d'intervenir auprès des officiers municipaux des deux communes (105). L'accord fut réalisé peu après (106) et,

le 23 novembre suivant, les notables de Sèvres se disent satisfaits (107), sans donner plus de précisions.

Il faudra attendre la chute de l'Empire pour qu'une solution définitive intervienne. Les deux municipalités tombèrent de suite d'accord et c'est le procès-verbal de délimitation, du 5 octobre 1816, rédigé par Girard, géomètre, qui fut accepté :

Art. 4. "Partant de notre quatrième point de reconnaissance au milieu de la rivière de Seine, et au levant de l'extrémité *Nord* de l'île de Monsieur, point où se réunissent les trois communes de Boulogne, Sèvres et Saint-Cloud, la ligne de démarcation entre ces deux dernières, ainsi que nous l'avons reconnue, est formée :

"1° par une ligne droite, passant à la pointe de l'île Monsieur, prolongée jusqu'au chemin qui borde le Parc de Saint-Cloud ;

"2° par ce dit chemin, dans la direction *Sud*, jusques vis-à-vis le nouveau pont de pierre, que l'on vient de construire".

Le procès-verbal est signé par Lambert, Dupuis et Silly, respectivement maires de Sèvres, Ville-d'Avray et Saint-Cloud, ainsi que par les "indicateurs" ou témoins des trois communes (108).

Deux plans furent effectués ensuite (109) et les édiles de Sèvres et de Saint-Cloud les entérinèrent les 1er et 9 avril 1817. Un projet d'ordonnance fut préparé le 31 octobre et l'ordonnance elle-même fut publiée le 12 novembre (110). C'est donc depuis cette date précise que l'île de Monsieur fut rattachée au territoire de Sèvres. Il est difficile de comprendre pourquoi cette bande de terrain — à l'époque pratiquement rattachée à la terre — a été attribuée à Sèvres. Sans doute a-t-on voulu garder l'intégralité du parc de Saint-Cloud dans la commune du même nom ; de plus, l'ancienne île n'avait guère d'intérêt...

Mais il faut bien reconnaître que le cadastre sévrien a ainsi une forme peu orthodoxe : territoire compact, composé *grosso modo* de la Grande-Rue de Sèvres et des coteaux limitrophes et l'île de Monsieur se trouve à l'écart, comme une verrue en excroissance...

Quoi qu'il en soit, après Delaporte, nous trouvons les trois frères Collas — Jean-François, Denis-Jacques et Jean-Grégoire — qui deviennent propriétaires des lieux : d'abord une maison de campagne, avec jardin et dépendances, près du parc de Saint-Cloud, de 24 ares environ, "tenant du levant au bras non navigable de la rivière de Seine, du couchant à la berge dudit bras, du midi au chemin qui conduit de Sèvres à Saint-Cloud et du nord sur le bord de ladite berge". Il y a ensuite un terrain "for-

(101) Collection de l'auteur.

(102) Arch. Yvelines, 2 Lk 15 Versailles, fol. 524 ; 2 Lk 30 Versailles (minute).

(103) *Idem*, 2 Q 44.

(104) *Idem*, loi de ventôse, dossier 1950.

(105) *Idem*, 2 Lk 4 Versailles, fol. 356.

(106) L'ouvrage du C.N.R.S., *P paroisses et communes de France*, indique que l'accord se fit le 30 juillet ou le 30 août (?).

(107) Arch. Yvelines, Suppl. E 830.

(108) Arch. nat., F² II S.-et-O. 5.

(109) *Idem*. Le second plan, presque identique, conservé aux Arch. des Yvelines, a été reproduit dans les *Amis de Saint-Cloud*, N° 82, nov. 1980.

(110) Nous n'avons pas retrouvé l'original de cette ordonnance, mais seulement l'annonce, le 18 nov., de son envoi au préfet de Seine-et-Oise qui en accuse réception le 21. Les cartons F 1-A 1120-1121, qui comprennent les ordonnances de nov. 1817, ne contiennent pas celle relative à Saint-Cloud-Sèvres. Il en est de même de F 1-A 2003-1 où l'on trouve des plans annexes d'ordonnances, arrêtés et décrets de 1817. Les recherches de M. Franz Jayot, archiviste, ont été également infructueuses.

“Maison de Collas prise de la culée du pont de Sèvres” par Constant Troyon et exposée au Salon de 1833. Le peintre Troyon, né en 1810 à Sèvres, est surtout connu par les nombreux animaux qu’il a introduits dans ses sujets champêtres, mais seulement à partir de 1847 après un voyage en Hollande où il fit connaissance des œuvres de Paulus Potter.

La peinture reproduite ci-contre est donc une de ses premières études faites d’après nature, alors qu’il est âgé seulement de 23 ans. Le document est essentiel à la connaissance des lieux de notre région en ce premier tiers de XIX^e siècle et les bâtiments du sieur Collas, sur l’île de Monsieur, sont parfaitement reconnaissables sur la carte du baron Pelet, datée de 1845.

(Musée de l’Île-de-France, à Sceaux ; cliché Giraudon).



mant l’ancien bras de la rivière”, de 14 a 77 ca, entre le jardin de la maison précédente et l’île Rochelet. Enfin, l’île elle-même, contenant 7 ha 40 a environ.

L’acte est passé le 1er décembre 1818, moyennant 50 000 F (111). Les trois frères avaient formé une société, sous la raison “Collas frères” ; les deux premiers habitaient au pont de Sèvres, sur la route de Paris, commune de Boulogne ; le dernier demeurait à Argenteuil (112).

Leur demeure — qui a plutôt l’aspect d’une ferme — a son entrée face au sud, c’est-à-dire face au nouveau pont de Sèvres, tout proche. Constant Troyon en a fait un tableau célèbre conservé au musée de Sceaux, sous le titre inexact *Entrée du*

village de Sèvres en 1834. En réalité, la peinture est connue depuis le Salon de 1833, sous cette dénomination : *Maison Collas prise de la culée du pont de Sèvres*. Le tableau est “marqué au coin des nombreux défauts communs aux fervents du paysage classique” (113) ; il a été précédé par une aquarelle qui servit d’étude (114).

Ce qui est frappant, c’est de comparer cette peinture avec le “Plan du parc de Saint-Cloud et de ses environs”, levé en 1845, sous la direction du lieutenant-général Pelet. On voit sur cette carte les trois entrées de la propriété, avec les deux mêmes hangars dissymétriques, ainsi que la végétation en arrière des bâtiments (115).

(111) Arch. Yvelines, J 608.

(112) Il semble qu’on peut rattacher à cette famille le sieur Jean Collas, marchand de fer à Paris, qui apparaît dans une sentence des prévôts et échevins, le 3 mars 1733 (Bibl. nat., F 23719, N° 600). Un Florimond Collas, greffier, tabellion ou procureur fiscal de Sèvres, est cité très souvent, entre 1681 et 1691, dans les papiers de l’ancienne justice seigneuriale de Sèvres. Les Collas comptent parmi les notables de la région : Denis-Jacques est électeur du collège électoral du département et de l’arrondissement dès 1824, juré de la cour d’assises, juge-suppléant au tribunal de commerce de Versailles. En 1828, “commerçant en bois”, il acquiert une pépinière à Paris (Sommier des biens nationaux aux Arch. de Paris, t. I, p. 224 et 245). Désigné maire de Sèvres au lendemain de la Révolution de 1830, une lettre du 25 nov. du préfet de Seine-et-Oise, au ministre de l’Intérieur précise : “Le choix d’un maire était difficile, et M. Collas était le seul qui réunissait les qualités désirables” (Arch. nat. F-1-b-II S.-et-O. 22) ; il quitte cette fonction dès 1831, est élu conseiller général le 10 nov. 1833 et meurt en 1838.

Jean-Baptiste, cons. mun. de Boulogne, dès 1802-1804, maire de 1829 à 1831, puis de 1833 à 1838, mort en 1852 (PENEL-BEAUFIN, *Hist. de Boulogne*, t. II, p. 7 et 52).

Sur les contestations de Jean-François avec Seguin, cf. notre *Bulletin*, juin 1976, p. 229 et juin 1981, p. 136, n. 1.

Les Collas apparaissent comme négociants “au pont de Sèvres” dans l’*Annuaire de Seine-et-Oise* de 1824. L’un d’entre eux fonde une école primaire “installée dans une dépendance de sa propriété, à l’entrée de la plaine de Boulogne, près le pont de Sèvres” (*Annuaire*, 1829, p. 148). L’édition de 1838 mentionne de nombreux autres Collas, dont l’un est maître de poste.

Les frères Collas ont des contestations avec Balzac et celui-ci est condamné, le 9 octobre 1839, à payer 232,45 F pour des effets impayés. Dans les comptes de l’écrivain, le passif de décembre 1839 indique une somme de 294,10 F, à “Collas, marchand de bois”. Les manuscrits Lovenjoul, à Chantilly, parlent aussi d’un sieur “Acollat, marchand de pierres”, mais il n’est pas sûr qu’il s’agisse de la famille Collas (cf. BOUVIER et MAYNIAL, *Les comptes dramatiques de Balzac*, p. 287, 297, 305, 306, 308 et 328).

On voit aussi Mme Paul Collas quêter, le 4 juillet 1897, en faveur de l’hospice de Sèvres : elle habite “Au Rochelet, route de Saint-Cloud, Sèvres” (collection de l’auteur).

Le conseil municipal de Sèvres, séance du 29 mars 1899, propose de nommer “rue Collas” le chemin dit N° 3 ; il admet la dénomination “place Rochelet” au terre-plein situé près de la gare du pont de Sèvres, en face la propriété de M. Collas (*La Rive gauche*, 31 mars 1899). Au début du siècle, un Collas est conseiller municipal (*idem*, 23 juillet 1909). Actuellement, plusieurs familles Colas ou Collas vivent à Sèvres, sans que nous puissions apporter d’autres précisions...

(113) HUSTIN (A.), *Constant Troyon*, 1893, p. 6. BENEZIT, *Dictionnaire des peintres*, t. 10, dit aussi que ce tableau est peint “dans la forme mesquine et conventionnelle alors à la mode”. Ph. BURTY (*La Presse*, déc. 1865, article repris dans la préface du Catalogue de la vente Troyon et dans la notice parue dans Louis SOULLIE, *Constant Troyon*, mai 1900) estime que ce tableau n’a “même laissé aucune trace dans le souvenir de ses amis”. Cela nous semble injuste.

(114) Musée municipal de Sèvres, N° 33.

(115) La carte de Pelet est à la Calcographie du Louvre.

Quant à l'île elle-même, elle portera parfois le nom de ses propriétaires : "île Collas" (116), mais on trouvera encore le nom originaire, à peine déformé : "île Rocher", notamment sur les cartes d'Alexis Donnet (117) et sur le *Cassell's complete atlas* édité à Londres (118).

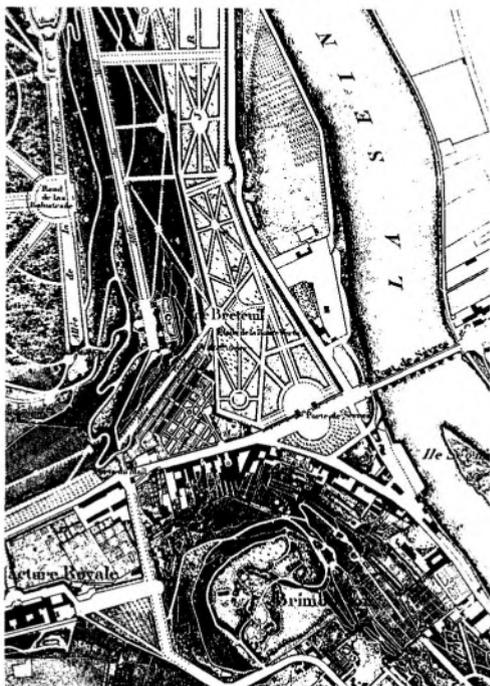
Les frères Collas resteront plus de trente ans dans l'ancienne île de Monsieur. Nous les retrouverons en effet en 1847, où l'un d'eux écrit au préfet de Seine-et-Oise et aux Ponts et Chaussées, les 6 et 7 septembre, pour demander une "banquette" et des trottoirs "le long de la route nationale N° 187, bordée sur le côté droit d'un ancien bras de rivière, à sec une partie de l'année, mais rempli d'eau lors des crues de la Seine" (119).

Pourtant, petit à petit, l'aspect se modifie ; des constructions apparaissent. On devine que l'industrie naissante va s'emparer des lieux. La guerre de 1870-1871 amène son cortège de désolations : le château de Saint-Cloud disparaît dans les flammes, les canonnières de la Seine bombardent la colline, la batterie prussienne de Breteuil écrase les quartiers sud de Paris. De

"Plan du parc de Saint-Cloud et de ses environs. Levé en 1845 par les Officiers du Corps Royal d'état-major, sous la direction du Lieut.-Général Baron Pelet, Pair de France".

Jean-Jacques Pelet est une figure marquante du XIX^e siècle : ingénieur géographe, il fut blessé sous l'Empire et promu général en 1813 ; il combattit encore pendant la campagne de 1814 et à Waterloo. Directeur du dépôt de la guerre, c'est lui qui fit commencer la carte de France

pour l'état-major. Il se lança dans la politique (député en 1831) et fut blessé lors de l'attentat de Fieschi en juillet 1835. Sénateur en 1852, il fut élu à l'Académie des sciences morales en 1855 et mourut à Paris en 1858. Le fragment de son plan de Saint-Cloud reproduit ici montre les moindres détails de la région — détails confirmés ailleurs par des documents d'archives ou iconographiques. On peut le comparer utilement avec le plan de l'abbé de La Grive, paru un siècle auparavant, en 1744.



chaque côté du fleuve, moblots et uhlands déclenchent des fusillades, dont les échos se répercutent longuement dans le parc de Saint-Cloud, où des tertres funéraires recouvrent les corps de quelques Prussiens inconnus... Le communiqué militaire français du 24 septembre 1870, au soir, annonce les événements de la veille : "Les canonnières revenant de Suresnes ont été vivement attaquées en passant devant le parc de Saint-Cloud. La mitraille a fait taire le feu de l'ennemi, en lui faisant éprouver des pertes sensibles ; nous avons eu deux marins blessés assez grièvement. Le fort d'Issy a tiré assez vivement ce soir dans la direction de Sèvres, où l'ennemi paraissait établir des batteries" (120).

A la fin de la guerre, une photographie (121) montre les lieux avec de vieilles constructions, juste devant la manufacture (nouvellement construite) et les ruines du pavillon de Breteuil... On a l'impression qu'il s'agit, à peine modifiée, de l'ancienne propriété Collas. Pour un peu, on croirait même découvrir les "hangars Renault" ! Mais n'anticipons pas.

Un dernier outrage — mais était-ce le dernier ? — allait être infligé à l'île de Monsieur : sur toute sa longueur, le terrain va être traversé par la ligne de chemin de fer Issy-Puteaux. La ligne fut ouverte le 1er mai 1889, à l'occasion de l'Exposition universelle, par "l'Administration des Chemins de fer de l'Ouest", qui devient ainsi possesseur de la totalité des lieux.

Dorénavant, le public traversera en chemin de fer à vapeur toute l'île de Monsieur : voyage pittoresque (aucune société écologique ne crie en voyant les panaches de fumées noires des machines !), qui eut un grand succès, coûtant 2,40 ou 1,30 F en 1^{re} ou 2^e classe (pour aller à Saint-Lazare) et 1,95 ou 1,30 F (pour aller au Champ-de-Mars). Les trains partaient au moins toutes les heures et quelques-uns avaient des wagons-bars !

Pierre MERCIER

(à suivre)

(120) Le "rapport militaire" français est dans HEYLLI (G.), *Journal...*, t. I, p. 242 ; LARCHEY (Loredan), *Mémorial...*, p. 62 ; PIROTTI (Dr E.), *Rapports militaires officiels...*, p. 38. — Les deux canonnières françaises étaient *La Claymore* et *Le Sabre*. — Tout cela est parfaitement confirmé par les historiens prussiens : Stieler von HEYDEKAMPF, *Opérations du V^e Corps prussien*, trad. HUMBEL, p. 174, dit que le bataillon Klass du 58^e régiment d'infanterie, en occupant le parc de Saint-Cloud le 23 septembre 1870, a subi une fusillade de la rive opposée qui coûta 8 hommes blessés à ce bataillon ; cf. aussi KUSSLER (Ch.), supplément, p. 785.

(121) Bibl. nat., Folio Z Le Senne 679.

(122) Les travaux, longtemps retardés, furent réellement poussés en 1886. Il a fallu résoudre le difficile problème consistant à maintenir le niveau de la ligne, placée sur la berge même de la Seine, au-dessus des plus hautes eaux de 1876. (Cela n'a pas empêché que l'île de Monsieur a été totalement recouverte par la crue de janvier 1910). Le peu de consistance du sol dans le voisinage immédiat du fleuve a nécessité des travaux importants de consolidation (cf. *Le Génie civil*, 18 mai 1889). 115 ouvriers travaillant à la construction firent grève en juillet 1888 pendant un mois ; leurs salaires (45 à 48 centimes de l'heure) furent portés à 47 et 50 centimes (Arch. nat., F¹² 4664). Parmi les cartes de l'époque, cf. celle d'A. Leclerc, architecte du domaine de Saint-Cloud, faite en 1894 (Caisse nat. des Monuments historiques, cliché 167267), où figure la ligne de chemin de fer. — Le trafic marchandises de la gare de Sèvres-Saint-Cloud s'est élevé, en 1977, à 61 310 t au départ et à 51 500 t à l'arrivée.

(116) COURATIER, *Bull. mun. off. de Boulogne-Billancourt*, N° 91, mars 1959.

(117) Nombreuses éditions, de 1831 à 1877, à la Bibl. nat. ; le British Museum possède une édition de 1867.

(118) Bibl. nat., Ge DD 1876 (atlas in-folio, planche 131-a, cartouche ovale dans un angle : "The environs of Saint-Cloud").

(119) Arch. nat., F¹⁴ 1644. Les frères Collas offrent 25 F, mais les travaux sont estimés 2 000 F (lettre du commissaire du Gouvernement au ministre des Travaux publics, 23 déc. 1848).

HISTOIRE DE LA DAUPHINE



La première maquette en terre.

1 - Le problème posé

Un matin de février 1949, Pierre Lefauchaux me fit demander si j'étais libre pour le déjeuner et, sur réponse positive, me donna rendez-vous dans le hall d'entrée de la direction, à l'issue de la conférence courrier qu'il tenait tous les jours de 11 heures à 13 heures.

Dans sa voiture 4 CV, en route vers Paris, il me dit que nous allions déjeuner dans un petit restaurant de l'avenue Bugeaud, où il avait coutume de rencontrer, pendant l'Occupation, les responsables du XVI^e de l'O.C.M. quand il était chef des résistants parisiens. Après ce rappel des années sombres, il ajouta :

— Vous êtes peut-être étonné que nous n'allions pas déjeuner chez Sébillon, rue de Longchamp, mais la conversation que nous devons avoir ensemble doit être rigoureusement confidentielle, et je n'ai aucune confiance en Pierre, le maître d'hôtel de Sébillon. Trop de gens de la Régie fréquentent ce restaurant, et Pierre est trop bavard, trop curieux et pas très discret.

Dès que nous fûmes installés, il aborda le sujet qui le préoccupait : l'étude de la voiture qui devait prendre la suite de la 4 CV. Il commença par faire le point de la situation du marché à l'heure présente.

— La position de la 4 CV est bonne aussi bien sur le marché intérieur qu'à l'exportation. Nous atteindrons la production que j'avais fixée à 300 par jour pour fin juillet, au début de mars avec cinq mois d'avance. Malgré la sortie de la 2 CV Citroën au Salon en octobre 1948, le portefeuille de commandes ne cesse d'augmenter. Et vous vous souvenez certainement qu'à la conférence de directives générales de décembre, j'ai demandé à Grillot et Debos d'examiner les goulots qui empêcheraient de monter la production à 500 par jour, puis 1 000 par jour, et de chiffrer les investissements à effectuer et les délais nécessaires pour atteindre ces productions. Mais, comme le succès même pourrait devenir un danger, en cas de retournement du marché dans quelques années, je crois qu'il est temps que nous examinions ensemble, afin d'être prêts à cette éventualité, quelle voiture nous aurions pour prendre la suite. Sans nous presser, mais aussi sans nous endormir sur des projets irréalisables avec les moyens que nous possédons.

C'est sur ce point que j'insisterai dans un instant.

La nouvelle 4 CV devra d'abord améliorer les points qui amènent le plus de critiques de la clientèle, c'est-à-dire ceux qui intéressent le confort : la place d'abord, et en premier lieu l'espace entre le dossier des places avant et le coussin arrière. Pour les Français, c'est tangent, mais pour l'exportation il faut prévoir au minimum 100 millimètres de plus. Les Hollandais, les Suisses et les Américains sont particulièrement critiques. Un peu plus de largeur aux coudes et un peu plus de volume pour les bagages.

Pour les performances : vitesse maximum, accélération, freinage, ça va. Quant à la tenue de route, il n'y a plus rien à dire, si on peut l'améliorer encore, il faudra le faire.

Mais il y a un impératif absolu. La mécanique devra être rigoureusement la même que celle de la 4 CV actuelle, moteur, transmission, direction et plate-forme inclus. Nous avons beaucoup investi en machines transfert et en outillages spéciaux, et nous allons investir encore pour faire sauter les bouchons qui nous limitent à 300 par jour.

Je lui fis remarquer qu'ainsi posé le problème me paraissait insoluble du fait que la 4 CV réalisait un compromis entre les dimensions, le poids et les performances, difficile à maintenir, les dimensions de la caisse et le poids étant inévitablement augmentés. Je m'attendais d'ailleurs à sa réponse.

Il m'opposa les succès que la 4 CV avait remportés dans les compétitions. Louis Rosier, le coureur bien connu, qui était notre concessionnaire de Clermont-Ferrand, venait de remporter le rallye de Monte-Carlo dans la catégorie 750 à 1 100 cm³. Et le palmarès dans les courses de côte, la coupe des Alpes et les Mille Miles, Liège-Rome-Liège, ainsi qu'aux 24 Heures du Mans, dû à nos concessionnaires et à leurs fils (Escoffier, Galtier, Landon, Manzon, Lecat), montrait qu'on pouvait tirer beaucoup plus du moteur que ce que nous lui demandions en série, et que la mécanique, toutes les mécaniques, tenaient.

Malgré mes réserves : prévision d'une augmentation de poids d'au minimum 100 kilogrammes, et d'une endurance du moteur non pas sur 24 heures, mais sur 2 000 heures, il insista



La maquette en plâtre.



Essais en soufflerie.

pour que nous nous en tenions — tout au moins pour la construction des prototypes — à cet impératif : pas de modification à la mécanique et à la plate-forme de la 4 CV. Nous aurions le temps de faire tous les essais d'endurance que j'imposerais, et d'apporter si besoin était les modifications qu'ils impliqueraient.

Dans ces conditions, je ne pouvais qu'approuver sa position. Restait la question du secret de cette étude.

— Sur ce point, il faut que nous prenions toutes les précautions pour qu'il soit total et que, à aucun moment, dans l'usine et à la direction commerciale, on ne parle de la succession de la

4 CV. Ce serait démobiliser le réseau qui, comme tous les commerçants, pense qu'un nouveau modèle se vendrait toujours mieux que ce qu'il a à distribuer à présent.

Notre ami Georges Duhamel l'a dit dans une formule lapidaire dans ses "Querelles de famille" :

"Heureux les pauvres qui n'ont pas le moyen de s'acheter une auto cette année. S'ils attendent encore un peu, ils auront le dernier modèle".

Je lui dis toute la difficulté qu'il y avait à obtenir et à maintenir le secret sur la préparation d'un nouveau modèle. Du temps de Louis Renault, personne ne circulait dans les bureaux d'études, service d'essais, et la direction commerciale était mise en présence des nouvelles voitures peu de temps avant le Salon. La seule fois où Louis Renault ne suivit pas cette règle, ce fut en 1943 où il leur présenta la 4 CV et la voiture 2 litres, sur la route du Petit-Clamart. Et ce fut pour condamner le lendemain la 4 CV après avis de ces messieurs.

Aujourd'hui, tout le monde circule partout. Y compris les ouvriers qui, lorsqu'il y a une grève — souvenez-vous de 1947 — manifestent dans nos bureaux pour obliger les dessinateurs à débrayer et, lorsqu'il y a occupation de l'usine, introduisent les journalistes et les directions syndicales dans les bureaux et ateliers.

Pour obtenir le secret que vous désirez, il faut isoler les projecteurs en carrosserie — un ou deux, pas plus — dans un local fermé à clef, avoir un atelier d'études et un atelier d'essais hors de Billancourt, et faire nos essais — comme le fait Citroën à la Ferté-Vidame — sur des pistes secrètes afin d'éviter l'autodrome de Montlhéry où circulent en permanence le personnel de l'U.T.A.C., les journalistes spécialisés et les essayeurs des autres constructeurs.

— Voulez-vous me préciser, par une note très précise, ce que vous désirez pour réaliser cette chaîne du secret des études et des essais. Mais, dès maintenant, prenez toutes dispositions pour avoir un local secret pour le projet en question. Ne mettez dans le secret que Barthaud et le projecteur qui travaille sur la nouvelle carrosserie. inutile d'en parler aux autres chefs de section des études, ni aux méthodes, puisque la mécanique ne sera pas modifiée.

2 - L'étude de la voiture 109

Aussitôt rentré à Billancourt, j'ouvris le dossier 109. J'expliquai à Robert Barthaud ce que j'attendais de lui. On installa un local fermé à clef dans un des étages du bâtiment qui venait d'être libéré au long de la rue de Meudon.

On y fit monter un grand plan et une plate-forme 4 CV. Et, après avoir tracé la cellule intérieure aux dimensions demandées, on commença, avec du contre-plaqué et du papier à dessin, à simuler une carrosserie.

Fort heureusement, fin 1948, j'avais demandé à Marcel Tauveron, directeur des ateliers de fabrication des outillages de carrosserie, à Jean Roy, chef du bureau d'études des outillages de carrosserie et à Auguste Jeanne, chef de l'atelier de fabrication de carrosserie, de me faire une autocritique de la conception et de la fabrication de la carrosserie de la 4 CV. Ces documents, qui devaient m'être remis avant fin juin 1949, seraient précieux pour guider la nouvelle étude.

Parallèlement, je demandais à Auguste Riolfo, directeur des services d'essais, de mettre en endurance au banc d'essai des moteurs 4 CV gonflés au maximum de puissance, sous le prétexte de la vente éventuelle de voitures 1063 aux clients de plus en plus nombreux qui modifiaient avec des concours extérieurs les voitures 4 CV de série (tubulaire Autobleu en particulier).

Rapidement les difficultés que nous avions prévues apparurent. Chaque semaine, Pierre Lefauchaux m'accompagnait dans le local secret pour suivre l'avancement des travaux. Et il constata que nous ne pouvions pas utiliser telle quelle la plate-forme de la 4 CV et agrandir l'intérieur de la carrosserie. Le problème devint : faire une nouvelle plate-forme en utilisant le maximum des éléments emboutis. Son passé industriel l'avait rendu réaliste.

— Mettez Marcel Tauveron et Jean Roy dans le secret, et étudiez avec eux ce qu'il est possible de réaliser pour pouvoir faire passer les plates-formes 4 CV et 109 sur la même ligne d'assemblage et avec le minimum d'outillage spécial. La 4 CV et la 109 devront sortir parallèlement. Je n'ai pas l'intention d'abandonner la 4 CV quand nous sortirons la 109 en série, tant que les ventes le permettront.

En août 1959, pendant la fermeture des usines pour le congé annuel, je me rendis aux États-Unis pour assister à la Conférence scientifique des Nations Unies pour la conservation et l'utilisation des ressources naturelles. Pierre Guillaumat, alors directeur des carburants au ministère de l'Industrie, m'avait demandé de faire partie de la délégation française que présidait le professeur Emmanuel de Martonne, géographe de renommée mondiale, et de présenter une communication sur "les perspectives sur l'utilisation des carburants".

Cette conférence se tenait à Lake Success, près de New York. Je profitai de ce séjour pour faire différents déplacements dans la région Est pour traiter les différentes questions qui intéressaient alors la Régie.

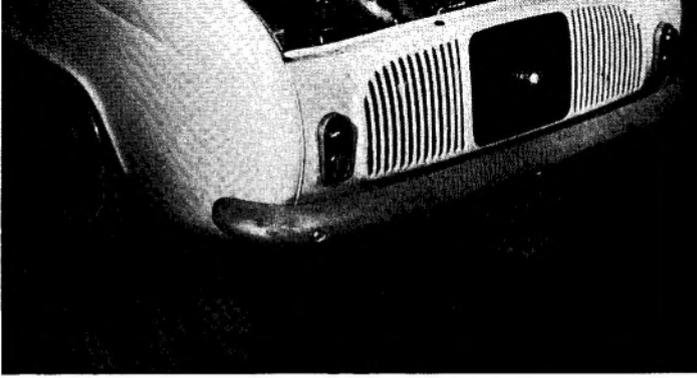
Je me rendis d'abord à Philadelphie, au siège de Budd Cie., Robert Barthaud m'accompagnait, pour demander dans quelles conditions de prix et de délai, cette société pourrait se charger de la production et de l'étude des outillages nécessaires à la fabrication des véhicules de la série Colorale, puis à Detroit, où avec l'aide de Henri Brownback, notre nouveau consultant aux États-Unis, je visitai les installations d'études et d'essais de General Motors afin de répondre au problème posé par Pierre Lefauchaux sur le secret de nos travaux.

Henri Lowe Brownback (60 ans), dont une grand-mère était d'origine française, parlait un très bon français, avec un accent américain très marqué. Il assurait la liaison entre la S.A.E. (Society of Automotive Engineer) et la S.I.A. (Société des ingénieurs de l'automobile) et avait des relations étendues dans le haut personnel de l'industrie automobile américaine. Il me permit de visiter les pistes d'essais de General Motors à Milford (Michigan) et celles de Ford à Detroit ainsi que les centres d'études des deux compagnies, à Warren et à Detroit.

Nous nous déplaçons en 4 CV, ce qui me permettait de me rendre compte de son comportement dans le trafic et sur les autoroutes, ce qui pour la suite présentait un gros intérêt.

Au retour je précisai à Pierre Lefauchaux ce qui devait être réalisé pour obtenir le secret de nos travaux de préparation d'un nouveau véhicule.

Une installation de bureaux d'études, totalement indépendante de l'usine de Billancourt, pour tout ce qui intéressait les recherches et les études des véhicules futurs. Un bureau d'études limité à l'évolution des véhicules construits en série, demeurant à Billancourt, pour travailler au contact des services des méthodes, de la production et des services commerciaux. Un atelier d'études réalisant les véhicules prototypes, et les ateliers d'essais, étant évidemment dans le même ensemble que le bureau d'études des prototypes.



Essais sur rouleaux.

En supposant que la voiture 109 pèserait 650 kg alors que la 4 CV normale pesait 560 kg, on arrivait à un prix de vente de 343 000 francs, et à un budget annuel de 106 700 francs contre 95 000 francs pour une 4 CV, 79 500 francs pour une 2 CV Citroën et 145 000 francs pour une 203 Peugeot (en comptant un amortissement sur 10 ans et aucun frais de garage).

On n'en décidait pas moins de continuer l'étude, mais non sans que Pierre Lefaucheur ait fait remarquer aux commerçants atterrés que tout n'était pas possible, et que tout ce qu'on pouvait demander aux études était de serrer au plus près son projet et de ne pas se lancer dans des aménagements intérieurs coûteux au point de vue accessoires et garnitures.

Après cette réunion, Pierre Lefaucheur me disait : "Je ne pouvais pas ne pas les consulter, mais ne tenez aucun compte de ce qu'a demandé Liscoat. Je commence à comprendre pourquoi Louis Renault l'avait mis sur la touche. Malheureusement, son successeur ne vaut pas mieux. Au moins, il ne pontifie pas."

Les essais du moteur au banc, sur la puissance de 28 CV à 4 000 tr/min (contre 22 CV pour la voiture grand luxe) étaient satisfaisants, après quelques améliorations sur l'acier des soupapes d'échappement et la matière des sièges de soupapes.

En juillet 1952, le prototype entra à Lardy dans un camion bâché et commençait ses essais de réglage et d'endurance.

A quelques détails de carrosserie près, il était identique à la voiture 1090 qui sortirait en série en 1956. Par rapport à la voiture 4 CV, ses dimensions étaient celles que donne le tableau ci-dessous :

	4 CV	Voiture 109-1
empattement	2,100 m	2,270 m
longueur totale	3,565 m	3,960 m
largeur totale	1,430 m	1,520 m
hauteur à vide	1,390 m	1,430 m
poids en ordre de marche	463 kg	630 kg
longueur arrière	0,625 m	0,765 m
largeur aux coudes AV.	1,200 m	1,235 m
AR.	1,030 m	1,225 m

Le volume disponible pour les bagages avait été considérablement augmenté en plaçant la roue de secours horizontalement entre les roues avant, dans une case spéciale, où l'on accédait par basculement de la plaque de police, le verrouillage étant commandé par un anneau situé dans le coffre avant.

Fernand PICARD
(à suivre)

Une conférence dans le bureau de Fernand Picard en décembre 1955. De gauche à droite : F. Picard, A. Riolfo, R. Burguière et R. Barthaud.



Une piste d'essai, établie dans la grande banlieue de Paris, sur un vaste terrain, autant que possible d'accès difficile et facilement contrôlé. Cette piste d'essai comportant des routes accidentées pour avoir des rampes de pourcentages variés pour utiliser les différents étages des boîtes de vitesses, des lignes droites assez longues pour atteindre les vitesses maximum, des virages de différents rayons, le tout complété par des pistes pavées, de tôle ondulée, de tous terrains, un gué pour pouvoir tester les véhicules dans les conditions particulières à certaines régions françaises ou des pays d'exportation (Afrique, Asie, Amérique latine).

Pierre Lefaucheur mit aussitôt les services immobiliers de l'usine à la recherche des terrains répondant aux conditions posées.

Pour les ateliers d'essais et d'études, une usine de la V.E.T.R.A. désaffectée fut trouvée à Rueil sur le plateau, derrière l'Arsenal, et des terrains contigus achetés pour y bâtir ultérieurement les constructions destinées à recevoir les bureaux d'études et les installations d'essais des moteurs et divers équipements.

Pour les pistes d'essais, un vaste espace appartenant au domaine du château de Lardy, dans la région de La Ferté-Alais, situé sur les rives de la Juine et présentant les conditions de relief indispensable pour réaliser les pentes indispensables, fut acheté - son aménagement, avec le concours de l'administration des Ponts et Chaussées, fut rondement mené, de telle façon que les essais de la Frégate purent y être poursuivis dès le début de l'année 1951.

Mais le secret ne pouvait se poursuivre très longtemps. Pierre Lefaucheur, à la conférence du 28 février 1950, décida de faire préciser par la direction commerciale les conditions économiques auxquelles devait répondre une nouvelle voiture populaire avec le moteur 4 CV. La voiture normale coûtait alors 280 000 francs ; la 2 CV Citroën 229 000 et la 203 Peugeot 490 000.

A la conférence d'études lointaines du 3 mars 1950, Gabriel Liscoat demandait que le prix fut fixé à 300 000 francs, et le budget annuel pour 10 000 km à 80 000 francs avec un amortissement de la moitié du prix d'achat en 4 ans.

Les éléments techniques étaient ceux que Pierre Lefaucheur m'avait fixés au cours de notre déjeuner de février 1949, en atténuant l'impératif de la plate-forme 4 CV, comme l'avant-projet nous l'avait imposé.

Après avoir retourné la question sur toutes ses faces, je montrai à la conférence du 2 novembre 1950 que le problème ainsi posé était impossible à résoudre sur le plan économique.



Pierre LHOMET

Bien dans ma peau

Je suis le descendant de ruraux originaires du pays de Caux. Dans la famille on était cultivateur de père en fils, mais dans quelques cas cependant il y eut aussi des marins. Mon père n'a pas suivi la tradition, il fut cordonnier, bottier et marchand de chaussures. Il émigra dans la région parisienne et pendant une période de chômage il se fit embaucher comme jockey aux usines Renault où il fit un bref séjour, car à cette époque, l'industrie automobile avait un caractère saisonnier très accentué. Il en avait gardé un bon souvenir, ce qui me revint en mémoire quand, ultérieurement, je choisis d'entrer à la Régie.

J'ai fait des études primaires supérieures jusqu'à 17 ans. En mai 1936, j'ai commencé à travailler. J'ai occupé différents emplois, car, pour avoir une place stable, il fallait avoir rempli ses obligations militaires. La guerre est survenue alors que j'étais sous les drapeaux.

La paix revenue, je suis entré au ministère de l'Air où j'ai rencontré le colonel Rozanoff qui me recommanda à son ami M. Albert (ex-moteurs d'avions Renault) ; ce dernier me demanda de prendre contact avec M. Serre, patron du bureau d'études, qui me reçut avec M. F. Picard, son adjoint. Après m'avoir longuement interrogé, ils m'orientèrent vers M. Riolfo, chef des essais spéciaux. C'est ainsi que je fus affecté au fameux atelier 153, le 8 juillet 1946.

Au 153

Me voici ouvrier spécialisé 2^e échelon ; en fait essayeur. Chaque jour, je dois effectuer nombre de kilomètres pour des essais de pneumatiques et de consommation d'essence, entre autres.

Il fallait aller à Lille, à Clermont-Ferrand ou encore sur l'un des circuits tracés dans la région parisienne, d'abord avec des Juvaquatre puis bientôt avec des 4 CV. C'était le premier prototype sur lequel je travaillais. A ce moment-là, nous n'utilisions que peu d'appareils de mesure.

Parallèlement, une voiture fut transformée avec arceaux intérieurs. Elle fut confiée à Raymond Delmotte qui, sur l'aérodrome de Dreux, chercha les limites de tenue de route.

Avec mes collègues du moment : Poulain, Laluyaux, Lanoy, Steigelmann, Laguian, le Père Delion, Lionel Gollain sous la responsabilité directe de Léon Baudoin (adjoint de M. Riolfo côté voitures particulières), nous avons roulé sur d'autres prototypes, notamment l'ancêtre de la Colorale, châssis de 1 000 kg, moteur 85 avec une boîte à trois, puis quatre vitesses — carrosserie " canadienne " —. La série Colorale qui en découla fut assez largement modifiée.

Le rallye de Monte-Carlo

En 1949, j'ai participé à un rallye de Monte-Carlo avec Fred Leblanc. C'était un ancien vendeur de la S.A. des usines Renault qui s'était installé à Orléans. D'autres 4 CV étaient engagées, dont une par Louis Rosier.

Notre équipe est partie de Lisbonne. Pas question de transporter la voiture, c'est par la route que nous les avons rejoints. L'itinéraire à couvrir passait par Madrid, Bordeaux, Orléans, Reims, Paris, Nevers, Puget-Thénières, Grasse, avec arrivée au petit matin à Monte-Carlo. A Pithiviers, nous avons connu une panne : pale de ventilateur cassée, à cause des écopes de chauffage qui provoquaient des flexions alternées. Nous avons perdu là un temps précieux. Dommage, car, pendant les épreuves de classement, nous avons réalisé un très bon temps. Mais nous étions loin du vainqueur...

Après le rallye, je suis tout naturellement revenu au 153 et j'ai continué à faire des essais sur route. Début 1950, j'ai participé à un nouveau rallye de Monte-Carlo comme équipier de Charles Lahaye qui, lui aussi, avait un passé dans la maison. Dans sa jeunesse, il avait travaillé aux usines Renault, était devenu T.P. à Dijon et avait gagné un rallye de Monte-Carlo avec Quatresous. C'est par goût qu'il participait aux compétitions ; à l'époque, il n'y avait que très peu de professionnels.

Cette année-là, nous n'avons pu terminer le rallye, nous n'étions d'ailleurs pas les seuls. Entre Nevers et Roanne, il y avait au moins 200 voitures dans les fossés. Par suite du mauvais temps, la route était devenue glissante et les pneus à clous étaient peu répandus.

Alger - Le Cap

La fin de 1950 fut consacrée à la préparation du 1^{er} rallye Alger - Le Cap.

La Régie avait engagé (1) :

- 2 4 CV Laguian - Lagarde
Steigelmann - Nietto
- 1 Pick-up Colorale Lepad - Pastor
Puchanseri, journaliste
- 1 Savane Lhomme - Lesprit
G. Bonneau, cinéaste
M. Ovazza, docteur
- 1 1 000 kg Avenel - Soler
Bourneau, journaliste
de Montfort
- 1 ST (4220) Lafont - Vautrin - Cadel

M. Lefauchaux avait tenu à ce qu'un docteur soit intégré à l'équipe Renault, Max Ovazza. Il appartenait à l'Institut Pasteur, connaissait bien l'Afrique puisqu'il y résidait fréquemment. Lors de ses séjours à Paris, il était voisin de notre P.-D.G. Avec G. Bonneau, il était passager de la Savane (n° 5).

(1) Liste établie de mémoire. Toutes mes excuses s'il y a une erreur.

Gilles Bonneau, cinéaste (et ancien correspondant de guerre de l'U.S. Air Force), réclamait souvent des arrêts afin de pouvoir réaliser son film. Mais il n'était pas question de s'arrêter...

Les deux 4 CV ont quitté Alger le 31 décembre 1950 ; les quatre autres véhicules sont partis le 1^{er} janvier 1951. Nous sommes arrivés au Cap fin février. Les départs étaient échelonnés pour des questions d'hébergement. Au Sahara, la piste était balisée par des bidons de 200 litres et des épaves de camions.

Les 4 CV eurent des difficultés de parcours, elles connurent en particulier des problèmes de filtrage d'air à cause de la poussière. Elles arrivèrent malgré tout au but. Quant à nous, nous avons cassé beaucoup de ressorts, mais, en Afrique, il ne fallait pas s'attendre à autre chose.



A Alger : G. Avenel (à gauche) et G. Laguian.

Nous avons vu plus haut que nous étions 4 dans la voiture n° 5. Mais il y avait également les pièces de rechange, l'eau de réserve et les bagages ! La Savane pesait 2 740 kg et elle avait été préparée rapidement. Avant le départ pour l'Afrique, j'avais dû aller en Scandinavie pour préparer la Colorale dans sa version taxi. On m'avait assuré qu'on préparerait le véhicule pendant mon absence. A mon retour, rien n'était prêt.

Après bien des péripéties, nous sommes arrivés à bon port. Nous avons gagné dans notre catégorie avec une voiture sans une bosse alors que le vainqueur absolu, ayant effectué plusieurs tonnes, avait une voiture en piteux état. Notre moyenne n'a jamais été inférieure à 47 kilomètres/heure malgré les montagnes du Congo belge qu'il fallait franchir avec une voiture lourde disposant d'une démultiplication trop longue ; il est vrai qu'on se rattrapait dans les descentes.

En résumé, ce fut une bonne publicité pour la marque, car, aller au Cap avec une 4 CV, il fallait le faire ! Une autre édition de ce rallye eut lieu l'année suivante. Au cours d'une



Au départ d'Alger : à droite P. Lhomme, à gauche V. Soler.

conversation, M. Lefauchaux me révéla qu'une nouvelle participation avait été envisagée. Mais les conditions d'organisation étant assez précaires, notre direction préféra s'abstenir.

Au retour, nous fûmes plusieurs à participer aux essais d'endurance de la Frégate. Parmi nous, notre camarade Hamberger (ancien de l'équipe des records avec Fromentin).

Les grosses flottes

En octobre 1951, je quittai le 153. M. A. Groshenry venait d'être chargé de créer un service d'essais pratiques. Il s'agissait d'utiliser comme un particulier les véhicules de la marque et ceux de la concurrence.

En juillet 1952, j'ai été muté aux Renseignements Techniques (dirigés par M. Dupuich). Je suis parti en Scandinavie parce que, en Suède, en particulier, il y avait 300 Frégate dont les

numéros de fabrication étaient inférieurs à 3 000, ce qui signifiait qu'un certain nombre de modifications étaient nécessaires. Puis, je suis allé en Italie. Au cours de mes différentes missions, j'ai parcouru toute l'Europe occidentale, sauf la Grande-Bretagne.

En 1955, M. Fonade, alors chef régional de l'Après-Vente pour Paris et la Seine, me fit venir à Courbevoie pour m'occuper des grosses flottes dont les véhicules étaient vendus par des concessionnaires (Astra, Danone, Fraikin et bien d'autres).

Le 2 janvier 1956, M. René Lhermitte succéda à M. Fonade. Excepté une interruption de dix-huit mois environ, j'ai eu le même patron direct pendant vingt ans. De 1956 à 1965, tout d'abord. Puis, en 1966, j'ai été affecté à la succursale V.I. de Choisy-le-Roi devenue SAVIEM entre-temps. En 1967, M. Lhermitte, étant passé à la SAVIEM, créa le service "Après-Vente Cars et Autobus" et m'affecta au secteur Nord-Paris-Île-de-France.

Ayant débuté ma carrière comme ouvrier spécialisé, j'ai franchi les différents échelons jusqu'à celui d'attaché technique. J'avais eu la chance de bénéficier d'un accord intervenu entre MM. Picard et Remiot qui facilitaient le passage du personnel technique au technico-commercial (M. Remiot étant à ce moment-là directeur de l'Après-Vente et de la Qualité).

Lorsque j'étais O.S., je venais le samedi à l'école, rue de la Ferme, pour me perfectionner en ajustage afin de pouvoir accéder à l'échelon supérieur. M. Groshenry m'a également donné des cours pour affronter M. Gourdou. S'il fallait recommencer, je le ferais (en essayant de faire mieux).

Pierre LHOMMET



A Fort-Archambault, Pierre Lhomme au volant de la Savane.
Devant la voiture, E. Lafont et M. Vautrin.

LOUIS RENAULT, PATRON ABSOLU



Gilbert Hatry était certainement le plus qualifié pour écrire une biographie du grand constructeur d'automobiles Louis Renault, puisqu'il est employé à la Régie nationale des usines Renault depuis 1947 et actuellement chargé des problèmes de patrimoine et d'histoire de l'entreprise. Créateur de la "Section d'Histoire des usines Renault", il est également l'auteur des "Dossiers Chronologiques Renault (1)" et de deux ouvrages : "Renault, usine de guerre 1914-1918" et "Renault et la compétition (2)", ouvrages très documentés, enrichis de reproductions photographiques et de fac-similés de documents d'époque et présentant un intérêt primordial pour l'histoire de l'industrie automobile et celle, plus vaste, de la civilisation technique.

Son nouveau livre "Louis Renault, patron absolu" ne le cède en rien aux précédents ouvrages pour l'importance de l'apport à des sciences telles que la sociologie et l'histoire de la civilisation. Les très nombreuses citations, les bilans de gestion, les renvois aux notes judicieusement groupées en fin de volume, n'alourdissent pas le texte écrit dans un style sobre et concis, riche en formules exactes et frappantes ("Louis Renault, l'homme des évolutions, non celui des révolutions"). Bien que le livre ne soit pas un roman autobiographique et présente un caractère technique évident, il se lit avec agrément et peut intéresser tous les publics. Le personnel de la Régie nationale des usines Renault sera concerné au premier chef par cette étude qui devrait trouver place dans les bibliothèques des établissements du second degré, dans celles des universités scientifiques et humaines et des écoles d'ingénieurs. L'exemple de la réussite de Louis Renault ne peut que conforter ceux des jeunes qui ne sont pas de "brillants sujets" au point de vue scolaire

mais qui, possédant les qualités pratiques du grand constructeur et sa passion pour la mécanique, choisiraient, comme lui, un atelier pour bureau.

Le but de l'étude biographique que nous donne Gilbert Hatry est "d'expliquer comment s'est formé, a évolué un certain patronat et, peut-être au-delà de l'analyse, de tracer le portrait de ces hommes qui, pendant de nombreuses décennies, ont marqué de leur rude empreinte la vie économique et sociale du pays". Louis Renault, né le 12 février 1877, dans une famille de négociants, bourgeois aisés, est un homme de la seconde partie de ce XIX^e siècle qui a vu un foudroyant progrès de la technique et qui a subi les conséquences économiques et sociales de cette évolution technologique si rapide. Élevé dans une famille traditionnelle et unie, il connaît l'éducation bourgeoise de l'époque, mais poursuit difficilement sa scolarité. Tourné vers le concret, son orientation ne tient "ni à son milieu familial, ni à son tempérament". C'est un enfant curieux, puis passionné par "les merveilles de la science et de la technique qu'étaient alors la machine à vapeur, l'électricité et le moteur à explosion". Gilbert Hatry a choisi de nous dépeindre d'abord le constructeur "chercheur plus ingénieux qu'imaginatif", puis le gestionnaire, fidèle au principe familial du "petit négoce", avant d'aborder par étapes la grande entreprise, enfin le grand patron, le "patron absolu", le meneur d'hommes et l'homme social qui, en dépit de son despotisme, considérait l'ouvrier "comme collaborateur sans qui rien ne peut se réaliser" et se montrait, pour l'époque, plus libéral que paternaliste. Le portrait ne serait pas complet sans l'étude du caractère et de la vie de l'homme privé, et le chapitre qui traite de l'arrestation et de la fin de Louis Renault est émouvant. Le "Grand Patron" n'est plus qu'un homme solitaire, qui termine sa vie dans l'incompréhension et l'hostilité générales, hostilité que son caractère abrupt, sa richesse, ses relations, son attitude collaborationniste, les attaques des syndicats d'ouvriers lui valent tout autant que sa grande réussite.

(1) En collaboration avec Claude LE MAÎTRE.

(2) Aux Éditions Lafourcade.

Cette réussite est pourtant la résultante de facteurs personnels. Avec son intelligence concrète, sa curiosité des nouveautés technologiques, ses aptitudes manuelles, sa passion pour la mécanique, Louis Renault possédait beaucoup d'atouts pour devenir le "pionnier de l'automobile, mais surtout de l'industrie automobile". Servi par l'acharnement et l'obstination des paysans dont il était issu, doué d'une volonté efficace et d'une énorme puissance de travail, il ne se laissait décourager par aucune difficulté : ni les embarras financiers — d'ailleurs peu fréquents —, ni les contestations ouvrières et les grèves, ni même la destruction de ses usines par les bombardements anglais n'abattirent son courage ni ne diminuèrent sa passion pour l'usine : il se lança avec dynamisme et persévérance dans la reconstruction de son empire industriel.

La méthode de gestion, d'une prudence éclairée, contribua pour beaucoup à sa réussite. Dès le début, il avait conservé le mode de gestion de ses ancêtres négociants : une partie des bénéfices de l'entreprise était consacrée à l'investissement : agrandissement de l'usine, achats de terrains, de matériel, de construction de bâtiments, diversification des productions (de la petite voiture de tourisme au char d'assaut et au moteur d'avion), ce développement se faisant par étapes et sans compromettre l'équilibre financier de l'entreprise.

Le grand patron n'était pas un philanthrope, mais il montrait une certaine ouverture sociale. Il tenait au rendement des ouvriers et avait adopté pour eux les méthodes de taylorisation étudiées lors de ses voyages aux U.S.A. Son socialisme était "d'action" et non "d'idées", et pour lui "lié à la production, à la réduction du prix de revient". Il a créé de nombreuses associations (intellectuelles, sportives) qui se géraient elles-mêmes. Lors des conflits sociaux, il ne refusait pas le dialogue et essayait de convaincre avant de sévir. Mais il refuse les aides sociales gratuites ("l'ouvrier doit être son propre assureur") et la participation aux bénéfices qui ne correspond pas à un effort supplémentaire de l'ouvrier.

Tous les moyens lui paraissent licites quand il s'agit de la réussite de l'entreprise. Ainsi que le résume excellemment l'auteur : "fortune, relations, temps" lui permettent d'arriver à ses fins et de mettre devant le fait accompli ceux qui s'opposent à ses projets. Le choix de ses collaborateurs, particulièrement judicieux, guidé par les qualités intrinsèques des individus plutôt que par leurs diplômes, place des hommes qualifiés aux postes qui leur conviennent. Certains d'entre eux lui seront absolument dévoués jusqu'à la fin.

Mais ce grand patron n'est pas aimé et estimé de tous. Pour les syndicats, c'est le prototype de l'exploiteur de la classe ouvrière. Et sa condamnation posthume pour intelligence avec l'ennemi est due beaucoup plus à l'atmosphère troublée de la Libération qu'à la véracité des faits reprochés. Gilbert Hatry, avec impartialité, fait justice des calomnies et fait état du classement de l'affaire.

Gilbert Hatry a su broser un portrait fouillé et impartial du grand industriel de l'automobile. Il a su rendre ce personnage complexe, attachant, souvent sympathique et parfois émouvant. Il a tiré de cette étude poussée la conclusion qui s'imposait : l'homme disparu, son œuvre demeure et rayonne dans le monde entier. C'est là la "victoire posthume" de Louis Renault.

Les Éditions Lafourcade ont réussi un livre d'une présentation sobre et élégante. Ule impression de clarté et d'harmonie se dégage de la typographie sur papier bouffant. L'iconographie parlante et évocatrice est judicieusement groupée au milieu du livre. Il est seulement regrettable qu'un plan du développement des usines Renault n'ait pas été introduit dans ce volume qui constitue un ouvrage de fond, précieux pour l'étude des entreprises.

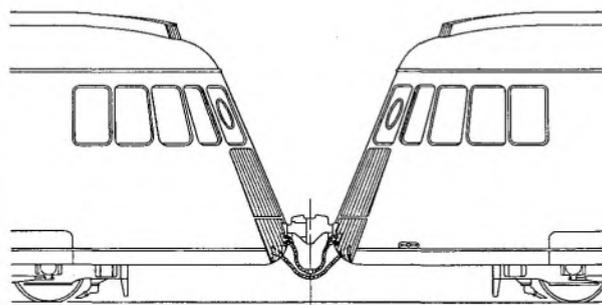
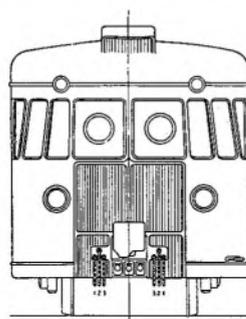
Marie-Solange GUILLET

Erratum

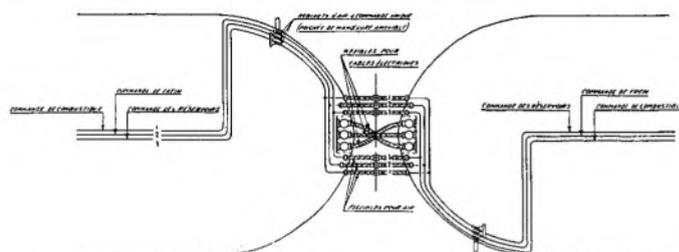
Dans la fiche technique : "Les autorails A.B.J.", parue dans le numéro précédent du *Bulletin de la Section d'Histoire des Usines Renault*, une malencontreuse omission s'est produite page 295.

Le texte de l'encadré du schéma n° 1 correspondait au schéma que nous présentons ci-dessous.

Nous nous en excusons auprès de nos lecteurs.

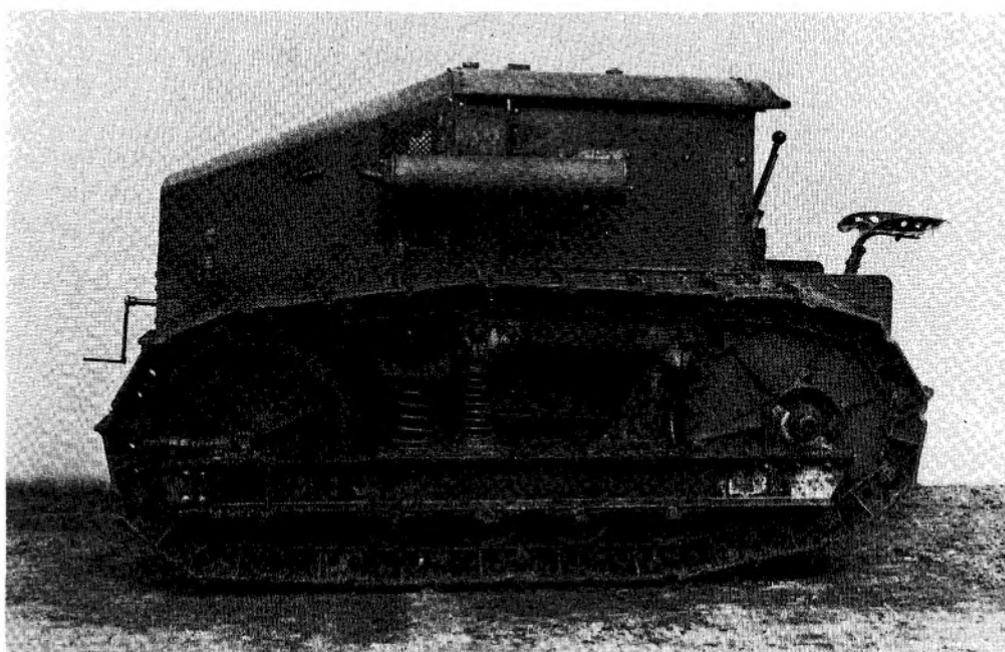


- 1. SCHEMA DE 1
- 2. SCHEMA DE 2
- 3. SCHEMA DE 3



Fiche technique :

Le tracteur agricole type GP 1919



Le prototype du premier tracteur agricole Renault photographié le 25 janvier 1918.

Le premier prototype de tracteur agricole Renault apparaît en 1918, dès le début de l'année. Il est issu du char FT 17 dont il a adopté les chenilles. Son aspect est massif. Modifié, il deviendra le type GP en 1919, livré avec ou sans carrosserie. Entre les deux guerres, 11 types de tracteurs agricoles seront présentés avec leurs multiples variantes.

Caractéristiques

Moteur :

Essence 4 cylindres.

Refroidissement par eau par thermosiphon.

Alésage 95 mm — Course 160 mm. 20/30 CV à 1 000 tr/min.

Allumage par magnéto SEV.

Embrayage à cône garni de cuir.

Boîte de vitesses :

4 vitesses avant, 1 vitesse arrière

1^{re} vitesse 1,010 km

2^e vitesse 2,050 km

3^e vitesse 3,360 km

4^e vitesse 5,190 km

Dimensions :

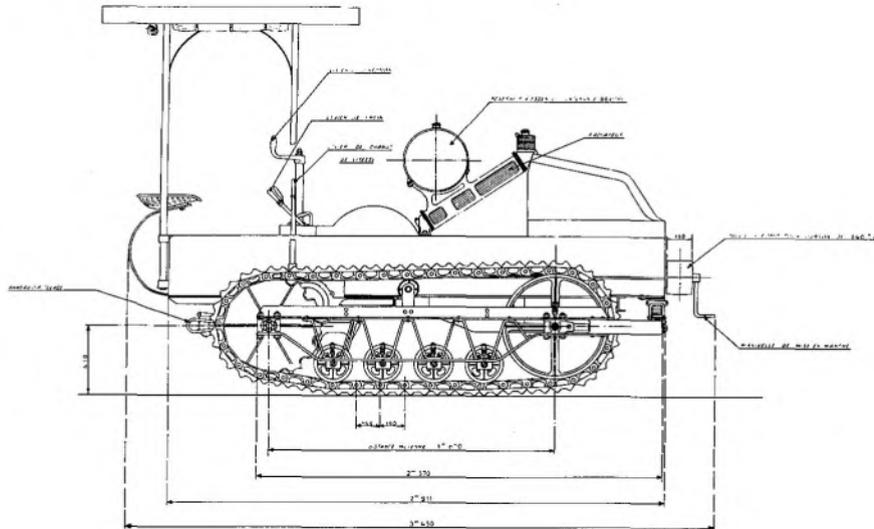
Longueur totale	3,450 m
Largeur totale	1,782 m
Voie entre axes des chaînes	1,400 m
Longueur de portage des chaînes	1,650 m
Largeur des chaînes	0,175 ou 0,275 m
Hauteur totale (avec carrosserie)	2,300 m

Freins :

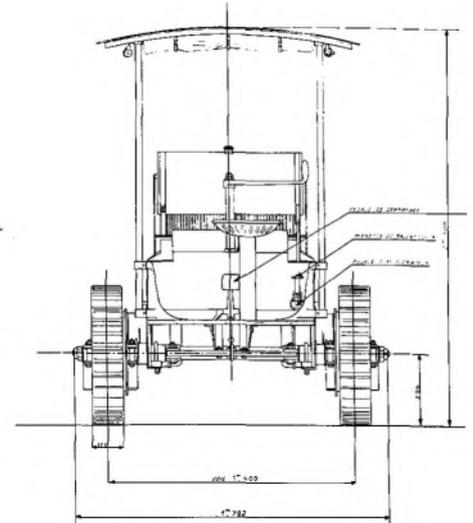
A ruban.

Poids :

Poids total	2 300 kg
Effort au crochet d'attelage	1 800 kg
Effort maximum avec surcharge	2 500 kg



Type GP - Coupe.



Type GP - Plan arrière.



Le type GP sans carrosserie.



Le type GP avec carrosserie.

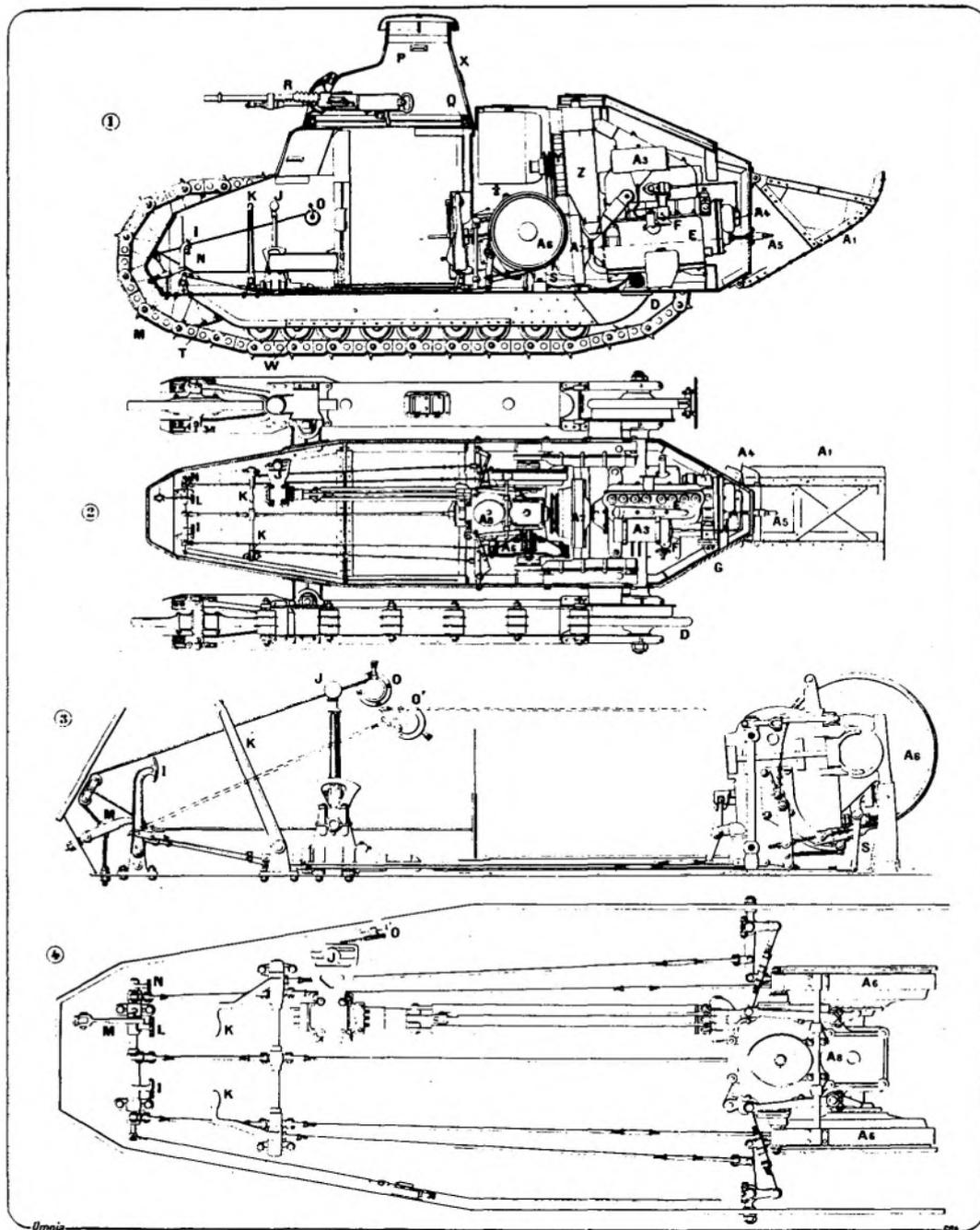


Fig. III. — LE CHAR D'ASSAUT RENAULT QUI, TRANSFORMÉ, DEVIENT UN PAISIBLE ENGIN DE CULTURE

1. COUPE — A', queue pour permettre le passage des tranchées — A', nourrice d'essence. — A', régulateur. — A', manivelle de lancement. — A', embrayage de direction. — A', volant et embrayage principal. — D, barbotin. — E, moteur. — F, carburateur. — I, pédale de débrayage. — J, levier de changement de vitesses. — K, levier de direction. — M, levier de verrouillage de la pédale de frein. — N, pédale d'accélérateur. — O, manette de la commande de ralentisseur. — P, fente de visée — Q, chemin de roulement de la tourelle. — R, mitrailleuse. — T, chaîne motrice. — W, galets de roulement. — X, porte de sortie. — Y, ventilateur. — Z, radiateur. — 2. ENSEMBLE. — A', queue pour permettre le passage des tranchées. — A', nourrice d'essence. — A', régulateur. — A', manivelle de lancement. — A', embrayage de direction. — A', volant et embrayage principal. — A', changement de vitesses. — D, barbotin. — G, magnéto. — F, carburateur. — I, pédale de débrayage. — J, levier de vitesses — K I', leviers de direction (siège de gauche et siège de droite). — L, pédale de frein. — N, pédale d'accélérateur. — 3 et 4 LES COMMANDES ET LES ORGANES DE CONDUITE. — A', embrayages de direction. — A', boîtes de vitesses — I, pédale de débrayage — J, levier de changement de vitesses. — K K', leviers de direction (siège de droite et siège de gauche). — M, levier de verrouillage de la pédale de frein. — O, manette de la commande du ralentisseur (gauche). — O', manette du ralentisseur (droite). — S, ruban de frein de direction.

TABLES DU TOME IV

Table par auteurs

	Pages
A	
AGEON (Georges)	
Aux origines de la SAVIEM : LATIL	127
Aux origines de la SAVIEM : SOMUA	190
ALEXANDRE (Carmen)	
La place Nationale	195
Du cours Eugénie à l'avenue Émile-Zola	269
<hr/>	
B	
BEZIER (Pierre)	
Petite histoire d'une idée bizarre	256-319
Pierre Debos, notre patron	282
BONNIE (Jean)	
Aux origines de la SAVIEM : LATIL	127
Aux origines de la SAVIEM : SOMUA	190
BOUCHAUDON (Lucien)	
De chemins en chemins	151
BUSSONNAIS (Roger)	
Le Point du Jour	8-105
<hr/>	
C	
CHATEAU (Marcel)	
Jacques Pomey (1897-1971)	161
COLINET (René)	
Un métallurgiste ardennais chez Renault pendant la Première Guerre mondiale	70
<hr/>	
E	
ERNST-METZMAIER (Rodolphe)	
Renault et le matériel ferroviaire	91
<hr/>	
G	
GRANNEC (Michel)	
Les autorails A.B.J.	294
GREMONT (Paul)	
A bâtons rompus	22-85-154-221-252-315
GUILLET (Marie-Solange)	
Louis Renault, patron absolu	356

H	HATRY (Gilbert)	
	Sur un anniversaire	3
	Il y a vingt-cinq ans disparaissait Pierre Lefauchaux	19
	Cent journalistes à Billancourt	59
	Renault et l'aviation	115-179-243
	Les folles équipées	303
	HODENT (Maurice)	
	Le circuit de la Méditerranée	286
<hr/>		
J	JOLIN (Jean)	
	Le transport du personnel de Billancourt	166
	JOLLIVET (Lucien)	
	La câblerie de 1934 à 1960	219
<hr/>		
L	LHOMMET (Pierre)	
	Bien dans ma peau	353
<hr/>		
M	MAGRIN (Jean-Claude)	
	Une, deux, trois inaugurations	74
	MERCIER (Pierre)	
	L'aventure de l'île Seguin	27-76
	Paul Huet (1803-1869) à l'île Seguin ou l'aube du romantisme	134
	La fin tragique de J.-B. Vandenyver	203
	L'île de Monsieur	332
	MOUROUX (André)	
	Du ballon rond à la tôle	225
<hr/>		
P	PERNOT (Marcel)	
	Mes années à Billancourt	198
	PICARD (Fernand)	
	Action de résistance du groupe O.C.M. des usines Renault	52
	Mon ami, Raymond Delmotte	66
	Pierre Debos, mon ami	278
	Histoire de la Dauphine	349
<hr/>		
R	RAVIOT (André)	
	Quarante-sept ans de tôlerie	274
<hr/>		
S	SCHWEITZER (Sylvie)	
	Sur un anniversaire	3
	Front populaire aux usines Renault	40
<hr/>		
XXX		
	Rénovation d'un camion FU	173
	Le TN 6A	236
	Le tracteur agricole GP 1919	358

Table alphabétique

	Pages
A	
Action de résistance du groupe O.C.M. des usines Renault	52
Années à Billancourt (Mes)	198
Anniversaire (Sur un)	3
Autorails ABJ (Les)	294
Autobus TN 6A	236
<hr/>	
B	
Ballon rond à la tôle (Du)	225
Bâtons rompus (A)	22-85-154-221-252-315
Bien dans ma peau	353
<hr/>	
C	
Câblerie de 1934 à 1960 (La)	219
Cent journalistes à Billancourt	59
Chemins en chemins (De)	151
Circuit de la Méditerranée (Le)	285
Cours Eugénie à l'avenue Émile-Zola (Du)	269
<hr/>	
D	
Dauphine (Histoire de la)	349
Pierre Debos, mon ami	278
Pierre Debos, notre patron	282
Raymond Delmotte, mon ami	66
<hr/>	
F	
Folles équipées (Les)	303
Front populaire aux usines Renault	40
<hr/>	
H	
Paul Huet (1803-1869) à l'île Seguin ou l'aube du romantisme	134
<hr/>	
I	
Île de Monsieur (L')	332
Île Seguin (L'aventure de)	27-76
Inaugurations (Une, deux, trois)	74
<hr/>	
L	
Pierre Lefauchaux (Il y a vingt-cinq ans disparaissait)	19
<hr/>	
M	
Métallurgiste ardennais chez Renault pendant la Première Guerre mondiale (Un)	70

P	Petite histoire d'une idée bizarre	256-319
	Place Nationale (La)	195
	Point du Jour (Le)	8-105
	Jacques Pomey (1897-1971)	161

R	Louis Renault, patron absolu	356
	Renault et l'aviation	115-179-243
	Renault et le matériel ferroviaire	91
	Rénovation d'un camion FU	175

S	SAVIEM (Aux origines de la)	127-190
----------	-----------------------------	---------

T	Tôlerie (Quarante-sept ans de)	274
	Tracteur agricole GP 1919 (Le)	358
	Transport du personnel de Billancourt (Le)	166

V	J.-B. Vandenyver (La fin tragique de)	203
----------	---------------------------------------	-----

SUPPLÉMENT AU COURRIER DE L'A.G.R.

N° 75 - Décembre 1982

PRIX (pour les membres de l'A.G.R. et leurs amis) : 25 francs

Le Gérant : R. BOSSI

Imprimerie de la Régie Nationale des Usines Renault