

Bondy, son chêne et ses racines



ISSN: 1765-9027

BULLETIN N°8
NOVEMBRE 2010

Les industries de Bondy de la fin des années 1800 aux années 1980

par J. Margat, P. Bellot et D. Lancien

suivi de

la rue Jean Jaurès en cartes postales

par R. Grammont



Association Bondy, son Chêne et ses Racines

Esplanade Claude Fuzier

93140 BONDY

Tél. 01 48 48 28 63

**PRIX ADHERENT : 20 €
PRIX PUBLIC : 25 €**

*Association loi du 1^{er} juillet 1901 déclarée
en Préfecture de Seine-Saint-Denis le 4 février 2000*

Sommaire

Avant-propos	7
1.0 – L’INDUSTRIALISATION DU NORD-EST PARISIEN.....	8
2.0 – LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DE BONDY.....	10
3.0 – LES ATELIERS DE BONDY.....	13
3.1 Les premières années	13
3.2 Les pelles et les grues modernes	14
3.3 Les autres matériels modernes	16
3.4 Les moyens de production	16
3.5 Le personnel des Ateliers de Bondy	17
3.6 L’évolution et la fin des Ateliers de Bondy	18
4.0 – D’EGROT ET GRANGÉ À LA SPEICHIM.....	21
4.1 A l’origine : Egrot	21
4.2 Deux importantes inventions	23
4.3 L’usine de Bondy des années 20	25
4.4 Les années 30	27
4.5 L’après-guerre. La SPEICHIM	28
4.6 L’usine de fabrication des années 60	29
4.7 L’arrivée du siège au 104	31
4.8 Les derniers moments	31
Annexe 1 Vue générale de l’usine et du siège	32
Annexe 2 Organisation générale de l’usine et du siège	33
5.0 – LES FONDERIES MODERNES DE L’AUTOMOBILE.....	34
5.1 Naissance et évolution de la fonderie	34
5.2 Fabrication d’un bloc-moteur	35
5.3 Evolution de l’organisation et des techniques	37
5.4 La production des Fonderies Modernes de l’Automobile.....	38
5.5 Le personnel des Fonderies Modernes de l’Automobile	38
5.6 Les problèmes d’environnement et la fermeture de la fonderie.....	39
6.0 – LA SCIERIE HUMBERT ET ROSSIGNOL.....	40
En guise de conclusion	47
Sources et bibliographie	48

AVANT-PROPOS

BONDY n'a pas toujours été la ville résidentielle qu'elle est aujourd'hui. Son lointain passé est essentiellement agricole et la ville, mais plutôt devrait-on dire le village, conserve en très large partie ce caractère jusqu'à la fin de la première guerre mondiale. Certes, tout au long du XIX^e siècle, on voit se développer tout un artisanat assez conséquent, centré, comme on va le voir, sur la satisfaction des besoins de l'agriculture et sur la construction, la modernisation et l'amélioration de l'habitat. Mais, alors que les communes plus proches de Paris voient une industrie lourde se mettre en place durant le second empire, on ne note qu'une seule entreprise industrielle à Bondy à la fin du siècle : la scierie fondée par M. Deperraz en 1892 et qui deviendra quelques années plus tard la société Humbert & Rossignol. Cette scierie que les anciens bondynois connaissent bien, puisqu'elle ne fermera ses portes qu'en 1983, sera évoquée longuement plus avant.

L'association historique « *Bondy, son chêne et ses racines* » a pensé que le moment était venu d'évoquer le patrimoine industriel de notre cité, d'autant que les témoins de cette époque se font chaque jour un peu plus rares, comme les auteurs de ce document ont pu le constater lorsqu'ils ont cherché à rencontrer des personnes ayant travaillé dans les diverses usines bondynaises, dans l'entre-deux-guerres et dans l'immédiat après-guerre. Les témoignages que nous avons recueillis n'en ont que plus de valeur, et les auteurs tiennent à remercier vivement les personnes qui ont bien voulu évoquer leur expérience professionnelle de cette époque qui s'éloigne à grands pas. Pour autant, les descriptions et analyses qui suivent ne sauraient constituer une fin en elles-mêmes.

Comme dans toute recherche historique, même si celle-ci concerne un passé relativement récent, le mot fin ne saurait être écrit au bas de la dernière page. Nous sommes conscients que notre description recèle des lacunes et probablement des erreurs et notre association historique souhaite donc inscrire la présente investigation dans la durée et dans la recherche toujours plus complète des divers aspects de notre patrimoine. Au-delà du présent texte, dont la date de publication a bien évidemment constitué une limite frustrante aux recherches passionnantes, les travaux d'investigation se poursuivront dans les prochaines années.

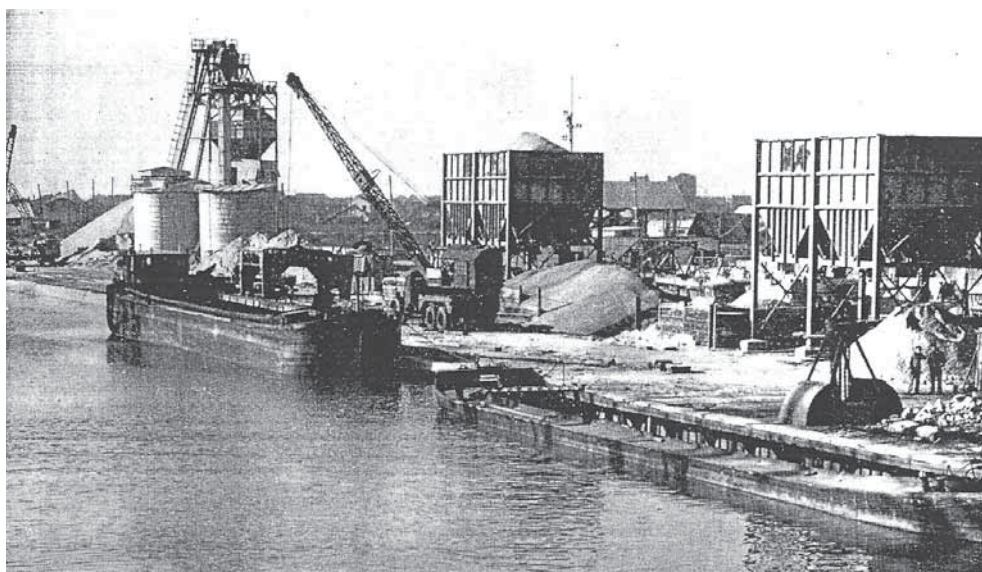
C'est pourquoi, chère lectrice, cher lecteur, nous vous invitons très vivement à nous faire part de vos remarques, critiques, suggestions afin de nous permettre d'améliorer notre connaissance des industries bondynaises : prêts de documents, contacts auprès de personnes ayant travaillé dans une usine de notre ville... seront notre meilleure récompense.

Nous comptons sur vous !

1.0 – L’INDUSTRIALISATION DU NORD-EST PARISIEN

L’industrialisation du secteur nord-est parisien, que l’on peut assimiler à l’actuel département de la Seine-Saint-Denis, a connu trois grandes phases :

- La première, centrée sur le second empire et qui a réellement initialisé le développement industriel de la France s’étend en fait approximativement de 1840 à 1890. Elle a grandement été facilitée par le développement fulgurant des réseaux de communication : routes, canaux et voies ferrées, d’ailleurs largement déployés dans ce but. Dans le nord-est parisien, outre l’amélioration et l’élargissement des routes, dont celle de Paris à Meaux vers l’est du pays, on note essentiellement le canal de l’Ourcq et son raccordement à la Seine via le canal Saint-Martin, ainsi que deux lignes ferroviaires. La première de ces lignes a son origine à la Gare du Nord de Paris et rejoint Crépy-en-Valois. La seconde concerne plus directement Bondy puisqu’il s’agit de la ligne de Paris-Est vers Meaux avec une gare qui sera construite à Bondy en 1857. Il semble enfin que la banlieue Est de Paris ait été choisie, plutôt que la banlieue Ouest, afin que les vents dominants, de secteur ouest, éloignent les « mauvaises odeurs industrielles » des quartiers résidentiels parisiens.



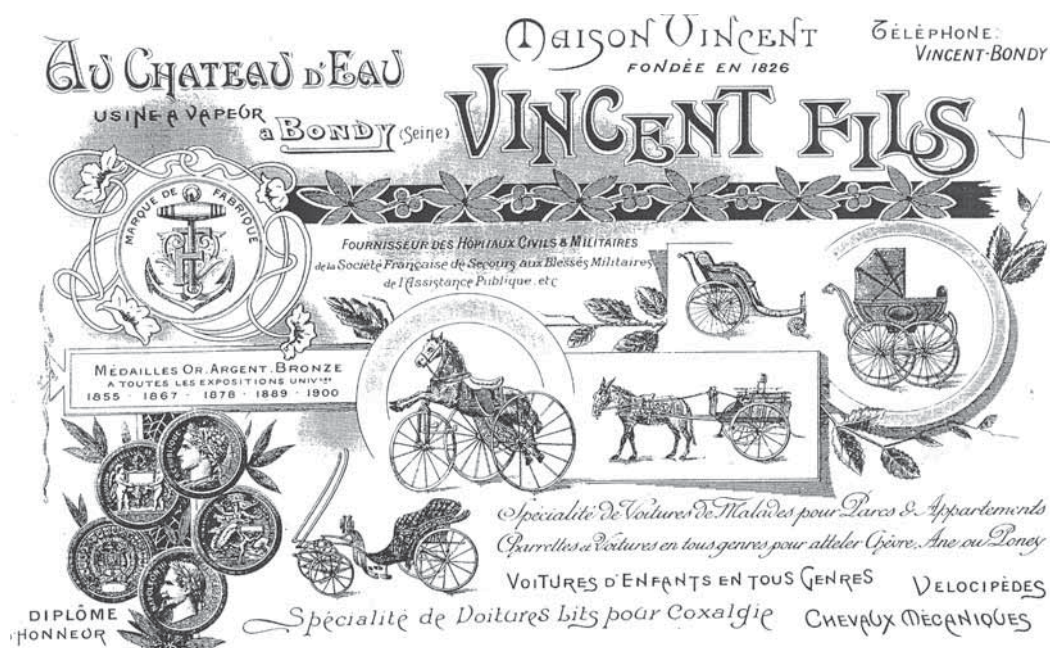
Port de Bondy

- La deuxième, qui couvre la période allant de 1890 à 1940 a amplifié la vocation industrielle du secteur Nord-Est parisien. Pour les zones déjà industrialisées pendant la première période telles que Aubervilliers, Pantin, Sain-Ouen, La Plaine-Saint-Denis, les industries déjà existantes se sont développées et étendues et de vastes entrepôts ont été construits pour le stockage des produits finis. Les nécessités d’une production largement accrue, en particulier après la première guerre mondiale, ont conduit les usines à s’emparer de nouveaux espaces pour implanter de nouveaux ateliers, des voies intérieures pour la circulation des produits, des magasins, des bureaux d’études pour préparer les nouveaux produits... Enfin, on assiste également au développement des usines de services telle celles fournissant l’énergie (gaz de ville ou électricité) dont la demande augmente considérablement. Dans ces conditions, l’espace vient rapidement à manquer dans ces premières zones industrialisées. L’industrie a alors conquis de nouveaux territoires, restés jusqu’alors essentiellement ruraux, le long des voies de communication, en particulier après le premier

2.0 – LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DE BONDY

Comme on l'a vu dans le chapitre précédent, la première phase du développement industriel touche très peu Bondy qui reste une ville essentiellement rurale et agricole. C'est ainsi que :

- en 1890 n'exercent à Bondy que quelques artisans : 1 charpentier, 2 charrons, 1 couvreur, 3 maçons, 1 menuisier, 2 peintres. A cette date, il n'existe réellement que deux entreprises industrielles : la petite entreprise de construction de charrettes et voitures en tous genres de M. Vincent fondée en 1826 et qui emploie une cinquantaine d'ouvriers et la scierie Deperraz qui emploie une quarantaine d'ouvriers. Pour être aussi complet que possible, on mentionnera l'usine d'engrais de la ville de Paris.



Cette usine était implantée sur le territoire de Bondy à la « Poudrette » zone maintenant située sur le territoire des Pavillons-sous-Bois. Cette usine, utilisant les effluents humains, était particulièrement nauséabonde, et son démantèlement, à la demande des riverains a été effectif dès 1900, en particulier grâce à un incendie qui l'avait largement détruite.

- en 1910 le caractère artisanal de Bondy est toujours largement dominant, mais on note un accroissement sensible de certaines corporations, en particulier dans les métiers du bâtiment et dans ceux de la petite mécanique tels les serruriers qui voient leurs effectifs quasiment doubler. En revanche d'autres métiers plus proches des besoins agricoles tels les charrons disparaissent.

L'essor industriel de Bondy commence réellement à la fin de la première guerre mondiale. On voit alors s'implanter plusieurs usines de taille significative rue du Chêne Rond (renommée rue Edouard Vaillant en 1921) :

- Les Ateliers de Bondy
- La scierie Rauscher qui deviendra la STAD
- L'entreprise Egrot et Grangé future Speichim
- Les Fonderies Modernes de l'Automobile

3.0 – LES ATELIERS DE BONDY

Les Ateliers de Bondy nous semblent tenir une place à la fois importante et particulière dans le patrimoine industriel bondynois : il faut en effet avoir vu une fois les grues et les pelles sorties de cette usine pour percevoir à quel point ces produits étaient de véritables ambassadeurs de Bondy. En effet, ces matériels imposants, nous y reviendrons plus avant, arboraient dans les années 50 en surimpression sur leur livrée bleu ciel la seule inscription « BONDY » dans un cercle blanc. Comment imaginer une meilleure publicité, ou plutôt réclame comme on disait à l'époque, pour la ville éponyme d'autant que ces matériels jouissaient chez les professionnels du génie civil qui les utilisaient d'une excellente réputation d'ailleurs méritée!



Document R. Grammont

3-1 Les premières années

Même si la grande période des Ateliers de Bondy s'est déroulée après la seconde guerre mondiale, c'est en fait dès 1920 que l'entreprise fut créée et prit rapidement son essor avec les travaux de reconstruction nécessités par la guerre de 14-18. Au plan juridique, la Société de Ateliers de Bondy, lors de sa création était une société anonyme au capital social de 1.250.000 francs réparti entre 12.500 actions (document R.Grammont ci-contre). Elle avait son siège social 72 rue Saint-Lazare à Paris et son unique usine était construite à Bondy. Cette dernière occupait un quadrilatère délimité par la rue Edouard Vaillant au sud, la voie ferrée au nord ce qui permettait un raccordement ferroviaire, l'allée Denise à l'ouest et l'allée Cadéras à l'est, l'adresse officielle étant au 75 rue de la Liberté. Le marché fut rapidement prospère grâce à un important besoin de mécanisation dans le secteur des travaux publics. En effet, il faut se souvenir qu'avant la guerre de 1914,

le matériel utilisé sur les chantiers de construction et de terrassement était pour l'essentiel constitué de pelles, pioches et brouettes avec, au mieux, des grues rudimentaires fixes, quelques wagonnets à benne basculante sur rail pour amener les matériaux et éliminer les déchets excavés et pour les très gros chantiers quelques excavateurs à godets. C'est donc une véritable révolution qui voit le jour à partir des années 20 avec une mécanisation de plus en plus importante des chantiers avec, en particulier, les pelles mobiles à câbles et les grues mobiles. Celles-ci feront la renommée de Bondy, notamment après la seconde guerre mondiale qui engendrera des besoins de reconstruction puis de développement encore beaucoup plus importants. Pour l'heure, dans les années 20, la production des Ateliers de Bondy est extrêmement diversifiée puisque l'on trouve, à côté des premières pelles et grues des excavateurs à chaîne, des tracteurs de wagonnets, des concasseurs à mâchoires et des transporteurs déchargeurs à bande (documents R.Grammont ci-après).

4.0 – D’EGROT & GRANGÉ A LA SPEIC HIM

4-1 A l’origine : EGROT

En 1780 Monsieur E. F. Egrot crée une société qui porte son nom, transmise de père en fils jusqu’en 1905, où elle est transformée en société par actions. Rappelons brièvement les noms des premiers dirigeants :

1780-1828 E. F. Egrot
1828-1848 E. L. Egrot
1848-1881 E. A. Egrot
1881-1891 Vve Egrot et Fils
1891-1895 A. Egrot
1895-1905 Egrot & Grangé
1905-1918 SA des Etablissements Egrot

Dès ses débuts, et à l’époque de la naissance des industries alimentaires et chimiques, la Maison Egrot se spécialisa dans la fabrication des **alambics et appareils de laboratoire**. Le fondateur de la Maison François Egrot construisit, dans un atelier modeste de la rue de la Grande-Truanderie au cœur du vieux Paris, du matériel pour d’illustres clients dont Lavoisier et Chaptal.

Le labeur et l’intelligence de ses dirigeants successifs leur valu une réputation méritée. Ils formèrent de nombreux élèves qui eux-mêmes s’établirent à leur tour et beaucoup d’ateliers de chaudronnerie en cuivre de France ou à l’étranger ont pour fondateurs des ouvriers issus de la Maison Egrot.

La construction de la chaudronnerie en fer complète le travail du cuivre en 1860, sous l’impulsion de M. Edmée-Alfred Egrot, ce qui donna un essor fantastique à cette entreprise. Son nom restera attaché à deux importantes inventions que nous développerons dans les pages suivantes.

A titre personnel Messieurs Egrot et Grangé reçurent les plus hautes décorations :

M. Egrot : 1900 Croix de chevalier de la Légion d’Honneur
1900 Commandeur du Mérite Agricole
1905 Croix d’officier de la Couronne d’Italie
1908 Croix d’officier de l’Instruction Publique

M. Grangé : 1900 Croix de chevalier de la Légion d’Honneur
1908 Croix d’officier du Mérite Agricole
1909 Croix d’officier de l’Instruction Publique

4-3 L'usine de Bondy des années 20

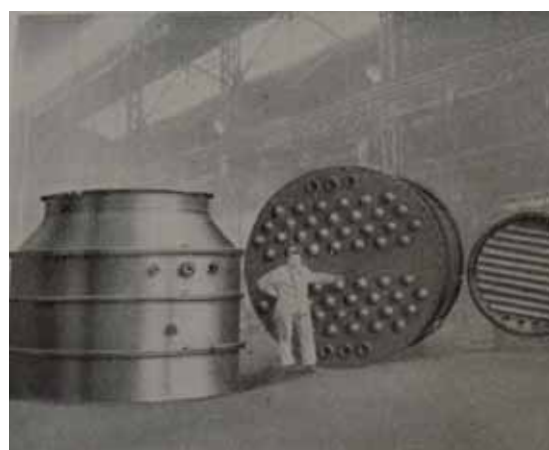
Pour répondre à cette croissance énorme couronnée de nombreuses récompenses internationales comme celles de Vérone (1889), Buenos-Aires (1890), l'exposition universelle de Paris (1900), Saragosse (1908), et afin que la production se fasse dans des délais raisonnables, il est décidé de construire dans les années 1920, une autre usine à Bondy (Seine).



(Images collection P. BELLOT)

Celle-ci se trouve au 104 rue Edouard Vaillant et bénéficie, entre autres, d'un embranchement ferroviaire qui la relie directement à la ligne de l'est, lui permettant ainsi après la fabrication, une expédition plus simple que par la route. D'une superficie totale de 42 000 m² dont 10 000 m² couverts, elle possède les équipements les plus modernes. Elle se spécialise dans les travaux de chaudronnerie du fer et de mécanique générale.

Des bureaux techniques y sont installés et elle comptait alors 250 employés et ouvriers.



(Images collection P. BELLOT)