

Avion Mauboussin M-200, moteur Régnier 4CV bat le record des mille kilomètres à 255km/h et piloté par J-J Lallemand le 7 mai 1939.



Certificat de record de Louis Massotte le 7 janvier 1934.

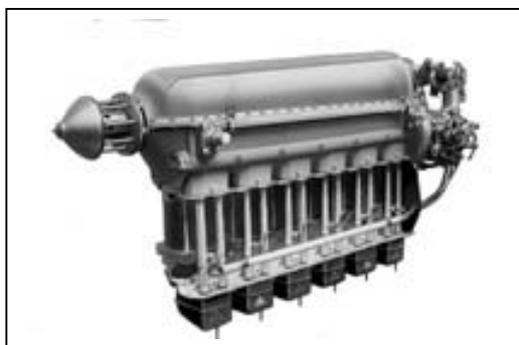
## LES ÉTABLISSEMENTS REGNIER



Émile RÉGNIER est né le 29 juillet 1894 à Plémy (Côtes d'Armor). Pendant la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, il est mobilisé le 1<sup>er</sup> septembre 1914 au 115<sup>ème</sup> régiment d'infanterie. Mécanicien de moteur d'avion, il demande à passer son brevet de pilote et rentre au 1<sup>er</sup> groupe d'aviation le 2 juillet 1917. Pilote énergique et audacieux, il sera cité 7 fois à l'ordre de l'armée. Mis en congé de démobilisation le 12 septembre 1919 avec le grade d'adjudant chef, il fait partie des as de l'aviation avec 6 victoires. Affecté dans la réserve où il effectua plusieurs entraînements comme pilote d'avion, il est nommé sous-lieutenant de réserve dans l'armée de l'air le 17 décembre 1934. Après la guerre et ayant servi comme pilote - de ce fait, il est bien introduit dans les milieux aéronautiques - il s'installe à Sèvres pour faire le commerce du matériel aéronautique provenant de la liquidation des stocks de guerre.

Il fournit de nombreux moteurs aux constructeurs des environs : à Buc, à Châteaufort et à Toussus-le-Noble.

Un avion Caudron, lors de la coupe Deutsch, équipé d'un moteur RÉGNIER 6 cylindres 250 CV et piloté par Louis Massotte, bat le record de vitesse sur 1000 Km à Istres, à la vitesse moyenne de 358 Km/h.



En 1925, il s'installe à Versailles, 27 rue du refuge et entre en rapport avec Monsieur DE LAVERGNE. Cet officier aviateur, possédant de nombreuses relations tant en France qu'à l'étranger (notamment au Brésil), lui amène des commandes de matériel et de pièces d'aviation. L'atelier de la rue du refuge est utilisé pour la remise en état du matériel

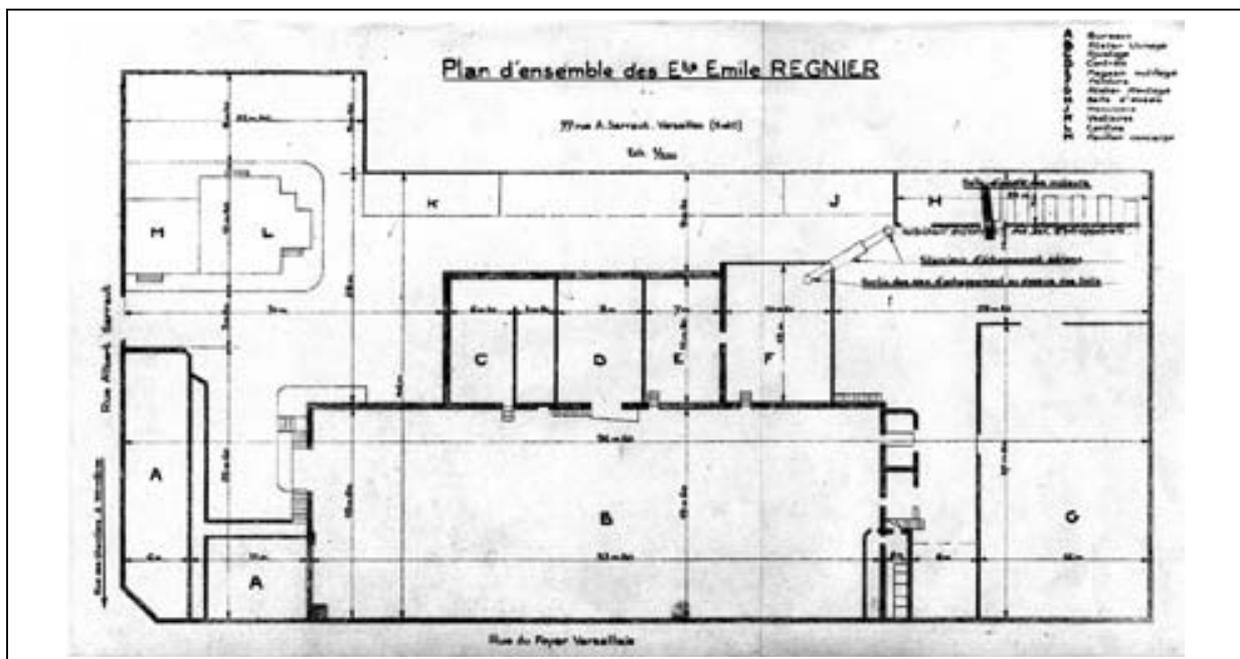
d'occasion. Les affaires prospérant, RÉGNIER achète l'immeuble rue du refuge en 1930. Il met son affaire en société au capital de 980 000 Frs. Messieurs DE LAVERGNE et HÉRAUD (ingénieur chez Salmon) deviennent actionnaires, 400 parts de fondateur sont alors créées et attribuées à divers actionnaires. Par l'intermédiaire de Monsieur HÉRAUD, la Société des établissements RÉGNIER est mise en rapport avec l'Artillerie Navale et obtient des commandes. Il équipera le système de tir des lances-roquettes pour les bâtiments (bateaux) de la marine ainsi que des gyrocompas (aide à la navigation).

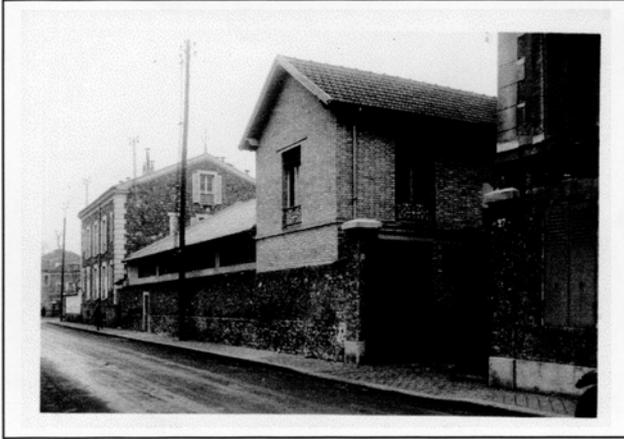
En 1933, le capital de la société est porté à 1 500 000 Frs. L'usine de la rue du refuge occupait une soixantaine d'ouvriers qui travaillaient un peu pour l'aviation, mais surtout pour l'artillerie navale et la Direction des Forges (matériel d'armement et mécanique générale). Monsieur RÉGNIER achète alors la licence du Gypsy-Major « Havland » 140 CV et engage Monsieur VERGUET, ingénieur aéronautique qui réalise un 180 CV en ajoutant deux cylindres au Gypsy.

Entre 1933 et 1939 la Société RÉGNIER comprend deux départements spécialisés :

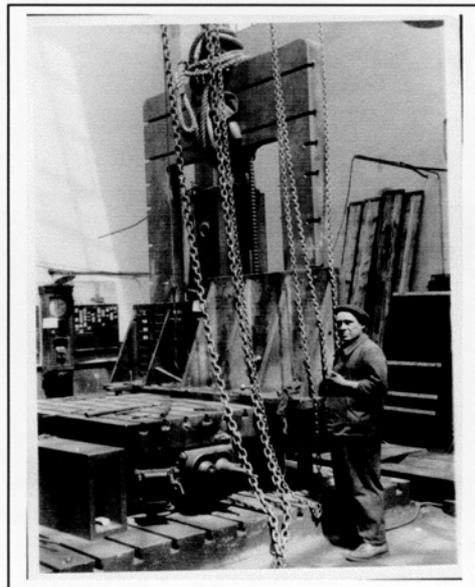
- L'un dans les travaux destinés à l'armement et à l'artillerie navale (en particulier des appareils de conduite de tir).
- L'autre dans la construction de matériel d'aviation ; en 1939 la Société réalise quatre types de moteurs homologués.

Fin 1935, la C.A.C. (Compagnie Aéronautique du Centre, dépendant du groupe anglo-français GUINNESS-AUNIAC) achetait une usine située à Porchefontaine dans la banlieue de Versailles et la mettait à disposition de la Société RÉGNIER. En 1938, la Société RÉGNIER procède à une nouvelle augmentation de capital et porte ce dernier à 4 000 000 Frs (8 000 actions de 500 Frs.) et la CAC est majoritaire.





Quelques vues de l'usine de Porchefontaine lors de sa pleine activité.



Pendant l'Occupation, la Société a été réquisitionnée par les Allemands en tant que fournisseur de l'artillerie navale. En 1939, elle se composait de 150 ouvriers, à la Libération ce chiffre était tombé à 40. Sur 65 000 000 Frs de commandes allemandes reçues, un tiers environ ont été livrées.

Pour cette période, la Société a fait des bénéfices et a été taxée à 2 800 000 Frs pour profits illicites, même s'il a été considéré qu'elle n'avait travaillé que par contrainte. En août 1940, le siège de la Société RÉGNIER est replié à Bergerac, mais le rapatriement n'a pas eu le temps d'être effectué.

C'est à cette époque, en septembre 1940, que Monsieur RÉGNIER est décédé et que Monsieur MOROT le remplace à la présidence du conseil d'administration. En 1943, Monsieur VERGUET est revenu au sein de la Société pour reprendre l'étude des moteurs et leurs conceptions, dans le sens d'une grande simplification de l'usinage. A la suite de son travail (2 ans), l'État s'est intéressé à la question et a fait pression sur les Établissements RÉGNIER qui se sont vus obligés de céder leur bureau d'études à la S.N.E.C.M.A ; (Société Nationale d'Études et de Construction de Matériel Aéronautique) à des conditions intéressantes. La SNECMA a donc pris le Bureau d'étude avec M.VERGUET et la licence en France des moteurs pour le prix de 3 000 000 de Frs par un contrat signé en juillet 1946. L'État, de son côté, a racheté toutes les autres études en novembre 1946. Il était en effet impossible de faire verser par la SNECMA une somme aussi importante. En dehors de ces sommes versées, la Société doit toucher des redevances de la SNECMA pour les 2 500 premiers moteurs vendus par l'État. Par contre, pour les moteurs livrés à des clients en France, la Société a droit à une redevance de 3% sans limitation. Par ailleurs, la Société s'est réservée la possibilité de vendre ses moteurs à l'étranger avec l'accord de l'État. En 1947, le personnel comprend 87 employés. L'année suivante la Société devient propriétaire de l'usine de Porchefontaine.

Du 1<sup>er</sup> juin 1948 au 5 mars 1953, la Société RÉGNIER est rattachée au groupe BRANDT. A partir de cette date, c'est Jean-Louis GUILLAUME qui prend la direction de l'entreprise jusqu'à la fin de son activité en 2000.

Le premier avril 1963, la Société RÉGNIER est divisée en deux : d'un côté la S.A.E.E.R. (Société Anonyme des Établissements Émile RÉGNIER) qui existe toujours et qui louait les locaux de Porchefontaine à la SAEER. Pendant sa période d'activité, la SAEER a géré diverses petites filiales : la SIREM-RADIO (Société Industrielle Radio-Électrique & Mécanique) est la plus ancienne, elle s'occupait de l'écoulement des stocks de transmission de l'armée américaine, la S.A.G. (Signalisation Automatique Générale) qui travaillait surtout pour le C.E.A. (Commissariat à l'Énergie Atomique) et Blévin.

En 1982, la S.A.G. et la SIREM fusionnent puis en 1989, Blévin absorbe la S.A.G.

Patrick BESSAS  
*Bulletin n°6, année 2001*

## Sources :

### Archives départementales des Yvelines :

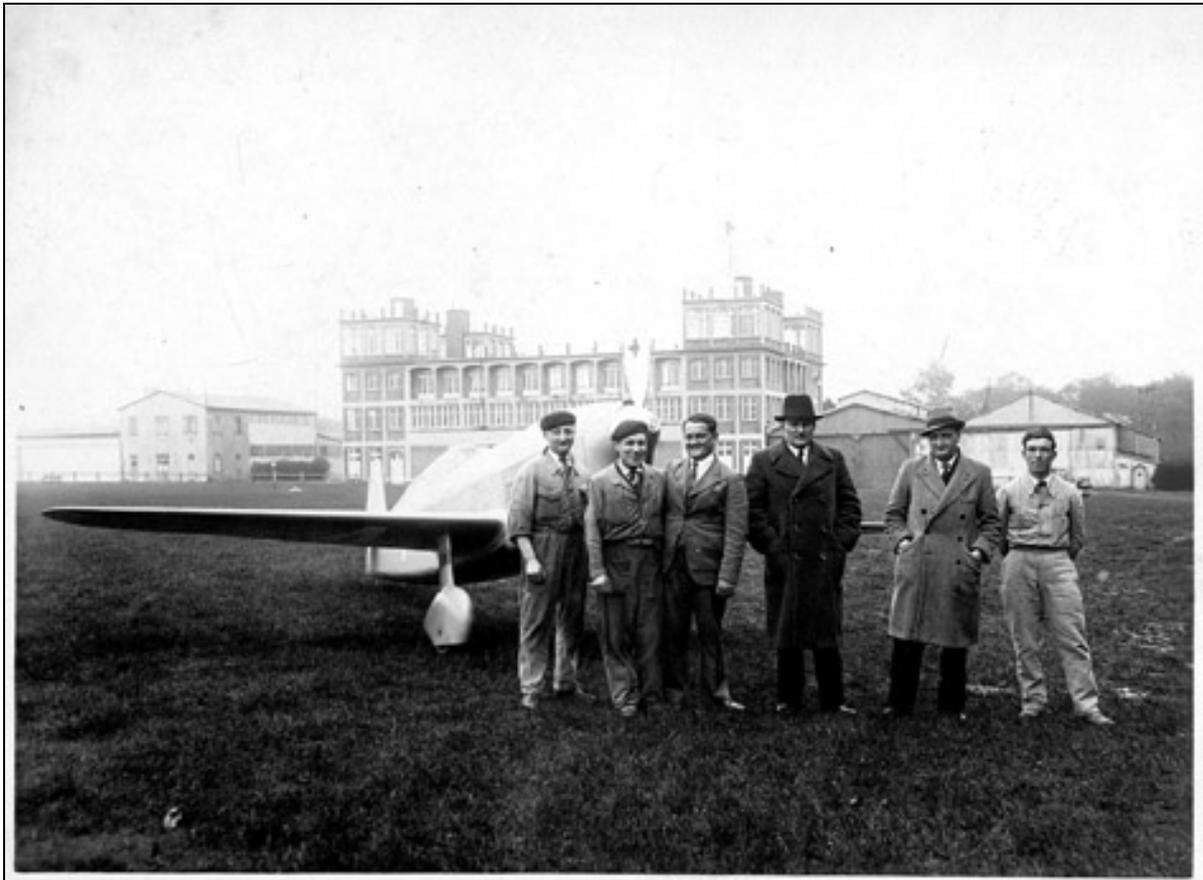
- 117 J Société Anonyme des Anciens Établissements Émile RÉGNIER.
- Série R registres matricules militaires.
- 1 mi 1273 microfilm de 43 photographies de pièces mécaniques et moteurs réalisés entre 1955 et 1965.

### Archives municipales de Versailles :

- Fonds Émile Régnier J3762 (1933-1955) et un portrait d'Émile RÉGNIER.

### Musée de l'air (Le Bourget) :

- Jean Louis GUILLAUME a donné un avion en 1959 (celui préparé pour la Coupe Deutsch de 1939), quatre moteurs, des pièces mécaniques, des dessins techniques et des dossiers d'études.



Mr Émile REGNIER en visite à Buc