

LA SOUFFLERIE DE L'USINE HISPANO-SUIZA DE BOIS-COLOMBES

Un Patrimoine en devenir



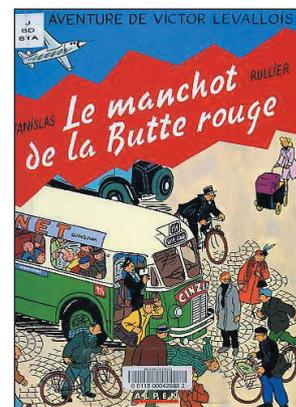
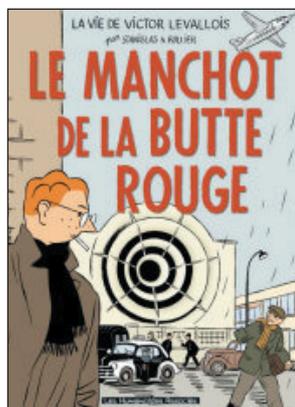


TABLE DES MATIÈRES

Remerciements

Introduction	1
Les débuts de l'industrie aéronautique dans l'ouest parisien.....	1
L'installation d'Hispano-Suiza à Bois-Colombes.....	2
L'âge d'or d'Hispano-Suiza	2
La construction de la soufflerie de Bois-Colombes.....	3
L'évolution de la production d'Hispano-Suiza.....	4
Vers la fermeture du site	7
Un patrimoine en devenir.....	9
Conclusion	9
Annexes.....	10
Bibliographie et sources	16

LA SOUFFLERIE DE L'USINE HISPANO-SUIZA DE BOIS-COLOMBES

Un site, quel qu'il soit, s'inscrit toujours dans une histoire.

La soufflerie de l'usine Hispano-Suiza de Bois-Colombes, construite en 1937 par la société Haour Frères, est l'un des témoins de l'essor de l'industrie aéronautique de l'ouest parisien à cette époque.

Le bâtiment, en raison de son architecture particulière, a toujours suscité curiosité et intérêt. Dès l'annonce de la fermeture de l'usine Hispano-Suiza de Bois-Colombes en 1995, la question de la sauvegarde de la mémoire du site s'est largement posée.

La protection de la soufflerie, concrétisée par l'inscription en avril 2000 sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques de certaines parties de l'édifice, a permis d'assurer la conservation d'une trace essentielle du passé industriel de la commune.

Cette action s'inscrit parfaitement dans la politique de préservation du patrimoine architectural, industriel et technique du XX^e siècle menée par le ministère de la Culture ces dernières années. La transmission d'une mémoire collective plus riche et complète est en effet devenue une priorité. Aussi, les témoins inanimés d'activités industrielles aujourd'hui révolues deviennent-ils les garants de notre mémoire.

C'est ainsi que les futures générations de Bois-Colombiens pourront intégrer et continuer de faire vivre leur histoire au contact du bâtiment de la soufflerie réaménagé en école. Une histoire dont il s'agit, ici, de retracer les grands traits.

Les débuts de l'industrie aéronautique dans l'ouest parisien

C'est d'abord par l'industrie du ballon que l'aéronautique se développe dans le sud-ouest parisien, notamment à Meudon, où Léon Gambetta crée " l'Etablissement central d'aérostation militaire " en 1876. Les possibilités tactiques de survol des champs d'opération en temps de guerre viennent alors d'être révélées au moment de la guerre franco-prussienne de 1870-1871, elles ne se démentiront d'ailleurs plus et prendront avec le temps une importance stratégique.

Si la construction des dirigeables perdure jusque vers 1918, dès 1905 les premiers constructeurs d'avions, puis d'hélicoptères, font leur apparition, essentiellement dans la partie de l'actuel département des Hauts-de-Seine comprise entre Issy-Les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt et Suresnes. Gabriel Voisin est le premier à s'envoler à 150 mètres au-dessus de la Seine en 1905 tandis que Louis Blériot est le premier homme à traverser la Manche en 1909. Voisin, Blériot, mais aussi Farman, Nieuport, autant de noms qui vont forger l'histoire de l'aéronautique française.

La guerre de 1914-1918 va développer encore davantage la capacité industrielle aéronautique de l'ouest parisien. Des grands noms de l'automobile, tels que Renault ou Clément-Bayard à Levallois-Perret, consacrent d'ailleurs une partie de leurs usines au matériel d'aviation. C'est pendant cette guerre que s'illustrent les pilotes de l'escadrille des Cigognes sur leurs SPAD-Hispano, au premier rang desquels le héros emblématique Capitaine Georges Guynemer (1894-1917).

L'installation d'Hispano-Suiza à Bois-Colombes

L'entreprise Hispano-Suiza " fabrica de automoviles " est créée à Barcelone en 1904, sur l'initiative de l'ingénieur suisse Marc Birkigt et du banquier espagnol Damian Mateu - Hispano-Suiza évoquant ainsi les deux nationalités de ses créateurs.

En 1911, deux usines de construction automobile voient le jour simultanément à Levallois-Perret et à Barcelone. L'usine de Bois-Colombes est construite deux ans plus tard en 1913, sur les plans de l'architecte Georges Lebon.

Dès le début de la guerre 1914-1918, l'usine de Bois-Colombes participe à l'effort de guerre, et le gouvernement français confie au constructeur de moteurs d'avions Gnôme le soin de développer la vocation aéronautique d'Hispano-Suiza.

Marc Birkigt, réussit, malgré les réticences des autorités françaises, à imposer son moteur d'avion révolutionnaire en V, refroidi par eau et construit en aluminium. Grâce à ce moteur, l'entreprise va asseoir sa réputation dans un domaine entièrement nouveau pour elle et connaître un développement fulgurant.

En 1917, l'usine de Bois-Colombes double sa surface pour atteindre 6 hectares. Entre 1916 et 1918, vingt et une entreprises françaises et étrangères vont construire 50 000 moteurs Hispano-Suiza, sur le modèle développé par Birkigt et ses différentes versions.

L'âge d'or d'Hispano-Suiza

A la fin de la guerre, l'entreprise Hispano-Suiza reprend ses activités de constructeur d'automobiles et va adopter l'emblème et la mascotte de l'escadrille du Capitaine Guynemer, la cigogne. Une manière de rendre hommage au sacrifice et aux actes héroïques de Guynemer - avec l'aide duquel Marc Birkigt avait conçu le moteur canon - et de ses compagnons, qui étaient associés pour beaucoup à la gloire des ailes françaises. Dès 1919, la 32 CV H6 sort au premier Salon de l'Auto d'après guerre, avec une cigogne perchée sur le bouchon de radiateur. L'entre-deux guerres est l'époque des voitures de luxe, et les belles Hispano-Suiza n'ont rien à envier à leurs concurrentes anglaises ou américaines.

La firme n'est pas en reste dans les airs et remporte de nombreux records pour des vols internationaux, avec des pilotes renommés tels que les Français Costes et Le Brix (1^e traversée de l'Atlantique Sud en 1927) ou Mermoz, Dabry et Gimié, qui effectuent la première traversée postale de l'Atlantique Sud sans escale avec leur hydravion Laté 28, à moteur Hispano 600 CV, en mai 1930.

Hispano-Suiza diversifie encore sa production en fournissant des moteurs pour les Michelin's - des autorails caractéristiques avec des pneus - fabriquées par l'entreprise Michelin à partir de 1930.



Illustration représentant le pilote Georges Guynemer, un avion Spad-Hispano, et une automobile de la firme. Cette illustration servira de modèle à la fresque réalisée en 1994 pour la Ville de Bois-Colombes. (voir plus bas)

La construction de la soufflerie de Bois-Colombes

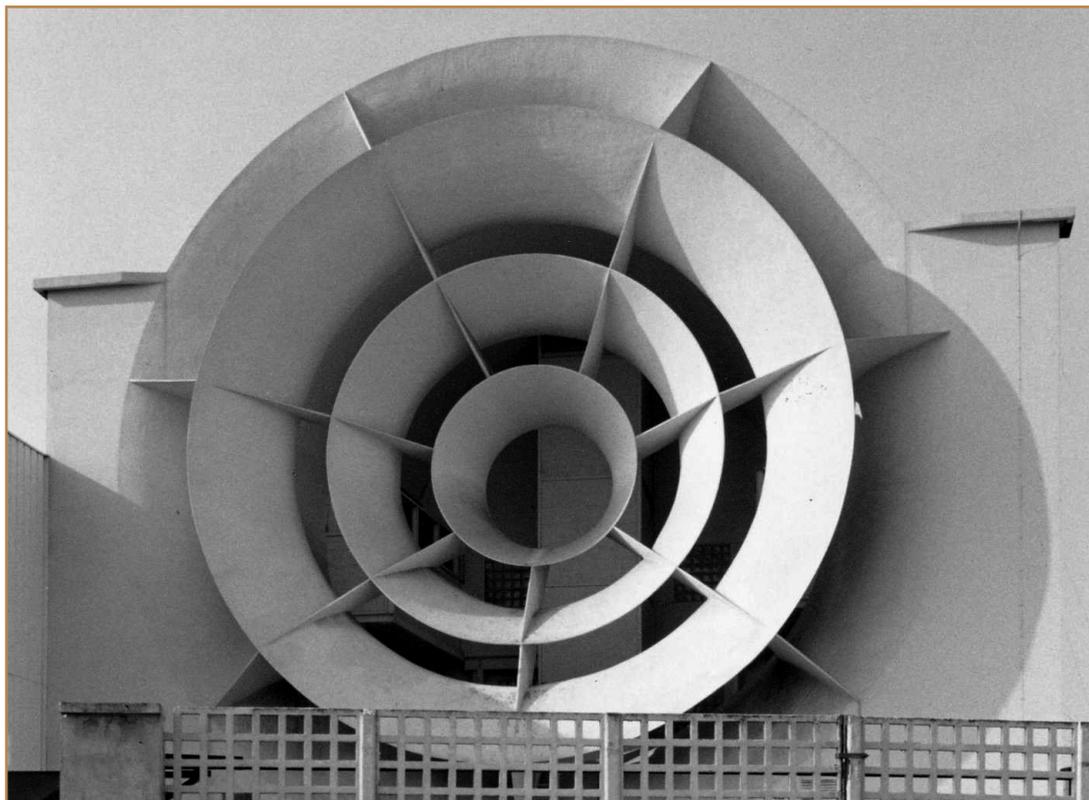
Après cette période faste, des difficultés apparaissent. Contrôlée par l'État à partir de 1936, Hispano-Suiza arrête la production d'automobiles en 1937. Alors que la menace d'un nouveau conflit mondial grandit de jour en jour, d'autres priorités, plus guerrières, sont affectées à la firme. Hispano-Suiza se consacre de nouveau pleinement à l'aviation militaire et à l'armement.

L'accroissement de la puissance des moteurs d'avions combiné à la recherche d'une meilleure aérodynamique des fuselages — capotages aurait-on dit à l'époque — rendent alors nécessaire l'étude expérimentale de modèles en vraie grandeur. En 1937 est construite la soufflerie de l'usine Hispano-Suiza de Bois-Colombes par la société Haour Frères. Le matériau utilisé est le béton armé et enduit, elle mesure 55 mètres sur 16 mètres de large, "la soufflerie privée la plus importante du monde entier" nous dit la revue l'Illustration de novembre 1938.

La première soufflerie d'étude aérodynamique expérimentale, sur modèles réduits, avait été créée en 1909, à Auteuil. La soufflerie de Bois-Colombes reprend le même principe mais pour des essais en vraie grandeur sur des radiateurs, moteurs, fuseaux moteurs et hélices, en reproduisant les conditions en vol. Le principe de fonctionnement est simple : un collecteur en forme d'entonnoir capte l'air extérieur et l'amène dans la chambre d'expérience où sont placés les modèles, puis un diffuseur est chargé de régulariser le flux d'air et de le diriger vers une hélice qui l'évacue à la sortie de la chambre.

En 1938, dans la veine d'air de 5 mètres de diamètre, la vitesse de 325 kilomètres à l'heure peut être atteinte grâce à un ventilateur de 16 pales de 8 mètres de diamètre, entraîné

par un puissant moteur électrique. Le débit de l'air aspiré est alors énorme : jusqu'à 100 000 mètres cubes à la minute.



Le diffuseur, chargé d'évacuer l'air. Partie arrière de la soufflerie.

Au-dessus de la chambre d'expérience, du matériel enregistre les résultats des différents essais calorimétriques (refroidissement, transmission de chaleur), aérodynamiques (résistance de l'air) et optiques (écoulement de l'air) sur les modèles.

En 1939, l'usine de Bois-Colombes produit 132 moteurs d'avion par mois, production qui s'accroît fortement après l'entrée en guerre de la France contre l'Allemagne et finit par atteindre 234 moteurs en mars 1940 puis 330 en juin. Malgré les efforts qualitatifs et quantitatifs d'amélioration de la production, la supériorité du matériel allemand dans les airs reste indiscutable pendant les hostilités. Les talents que déploient les aviateurs français, parmi lesquels on retrouve de nouvelles recrues de l'escadrille des Cigognes, ne suffiront pas à éviter la défaite française.

L'évolution de la production d'Hispano-Suiza

Pendant l'occupation allemande, l'usine de Bois-Colombes — qui fabrique alors des pièces de moteurs BMW pour les avions allemands mais aussi des armes — est la cible des bombardements alliés de septembre et décembre 1943 qui occasionnent des dégâts importants pour l'usine mais aussi pour la ville (il y eut de nombreuses victimes parmi les civils). Plus tard, en 1944, un commando de résistants, dirigé par

Marcel Suarez, s'attaque lui aussi à l'usine et fait sauter certaines installations, avec la complicité des dirigeants qui lui ont fourni des plans. Notons ici que Marc Birkigt avait refusé l'éventualité d'une collaboration avec les Allemands et était parti pour l'Espagne après l'annonce de l'Armistice.



L'usine de Bois-Colombes après les bombardements alliés de 1943.

A la Libération, Hispano-Suiza est dans une situation difficile : production arrêtée, usines dévastées, membres du personnel morts ou déportés. Pourtant, la Société d'Exploitation des Matériels Hispano-Suiza (SEMHS), firme privée dont la production reste comme avant-guerre sous contrôle de l'État, doit relever un nouveau défi : celui du moteur à réaction. Réactive, la société entreprend la fabrication à Bois-Colombes, des turbo-réacteurs Nene, sous licence Rolls-Royce. Ces réacteurs, puis leurs versions améliorées, deviennent ainsi la production phare d'Hispano-Suiza jusqu'à la fin des années 1950.

C'est à cette époque que la soufflerie de l'usine de Bois-Colombes cesse d'être utilisée pour les essais sur les moteurs, profils, carènes et autres nacelles. Malgré l'engagement pris par la société Hispano-Suiza, à la suite de plaintes multiples, de limiter l'utilisation de la soufflerie (fonctionnement de la soufflerie 140 heures par an, avec des essais ne dépassant pas une durée d'une heure et n'ayant lieu ni le samedi après-midi, ni le lundi et n'étant jamais effectués à l'heure des repas), un Groupement de défense contre les bruits des usines d'aviation, domicilié à Bois-Colombes, voit le jour. Ce dernier accuse la société de ne pas tenir ses engagements concernant la réalisation

des essais alors que la gêne occasionnée par le bruit est devenue insupportable pour le voisinage et que de nombreux particuliers signent des pétitions pour faire cesser les essais. Un projet de modification de la soufflerie destiné à la rendre moins bruyante est étudié mais finalement abandonné et les essais sont progressivement arrêtés. Le bâtiment est alors investi par des bureaux, mais conserve son aspect extérieur.



Vue de l'usine Hispano-Suiza. Au premier plan, les ateliers de fabrication. Au second plan, à gauche, la " Tour carrée ", bâtiment administratif construit en 1913 par Georges Lebon et remanié en 1928 par Ernest Baton, à droite, la soufflerie dont on aperçoit le collecteur chargé de capter l'air.

Hispano-Suiza s'oriente désormais vers la fabrication d'éléments hautement technologiques : turbocompresseurs pour suralimentation de moteurs Diesel, systèmes d'atterrissage et de freinage d'avion (qui équiperont notamment les trains de la Caravelle puis du Concorde), sièges éjectables, robots pour intervention en centrale nucléaire, etc. Le site de Bois-Colombes produira, par ailleurs, chaque année plus de 1000 boîtiers de transmission de puissance pour moteurs d'avion — appelés " bananes " en raison de leur forme — destinés aux programmes civils comme militaires.

Vers la fermeture du site

Hispano-Suiza est absorbée, en 1968, par le groupe SNECMA (Société Nationale d'Études et de Construction de Moteurs d'Avion), avant d'en devenir une filiale en 1977. Si la vocation d'équipementier de l'aéronautique d'Hispano ne s'est pas démentie depuis lors, il lui faut néanmoins prendre en compte les nouveaux enjeux technologiques et économiques.

La société réussit une nouvelle fois à s'adapter à l'évolution et relève le défi de la robotique. En 1990, 1 700 personnes travaillent à Bois-Colombes et contribuent à assurer la réussite de la filiale de la SNECMA. Cependant, le site bois-colombien est vieillissant et il ne semble plus constituer un atout industriel pour les dirigeants du groupe qui enregistre des pertes records en 1994. En 1995, le groupe SNECMA envisage " un resserrement de sites " et la délocalisation de la production de l'usine Hispano de Bois-Colombes est à l'ordre du jour, initialement vers les usines de la SNECMA Colombes-Gennevilliers et d'Hispano-Havre.

Inévitablement, le plan social qui accompagne cette restructuration prévoit de nombreuses suppressions d'emplois, ce qui entraîne plusieurs manifestations de salariés. Plus de 1 100 personnes travaillent encore à Bois-Colombes en 1995, elles ne sont plus que 350 en 1998. Entre temps, la plupart des machines de l'usine ont été démontées et transportées vers le site de Colombes-Gennevilliers.

Un patrimoine en devenir

Le 31 mars 1999 marque l'arrêt définitif des activités d'Hispano-Suiza à Bois-Colombes. Une page de l'histoire de la commune se tourne et non des moindres : outre les importantes retombées économiques que ne manquait pas de générer la présence d'Hispano et qui lui font à présent défaut, c'est l'identité même de la ville qui est touchée. L'usine fait partie du paysage communal depuis 1914 et la démolition prochaine des bâtiments industriels, caractéristiques et chargés d'histoire, suscite l'émotion au sein des "anciens" d'Hispano mais aussi parmi les habitants de Bois-Colombes. Dès l'annonce de la fermeture du site, en 1996, la question de la conservation d'une trace de la mémoire de l'usine s'est ainsi posée.

Pourtant, à cette époque, certains éléments témoignaient déjà de l'importance prise par Hispano à Bois-Colombes. En effet, dès 1917, le Conseil municipal approuve par délibération la dénomination d'une rue du Capitaine Georges-Guynemer, en bordure de l'usine, en hommage au héros des airs de la Première Guerre mondiale. En 1953, en mémoire de l'ingénieur suisse co-créateur d'Hispano-Suiza décédé au début de l'année, une rue Marc-Birkigt voit le jour. Plus tard, en 1994, Bois-Colombes rend une nouvelle fois hommage à Hispano-Suiza en faisant réaliser une fresque (voir plus haut) sur le mur d'un immeuble, situé rue du Général-Leclerc, en partenariat avec Hispano et la société publicitaire Dauphin. "Le futur a sa légende" peut-on lire

en haut de la fresque où sont représentés la cigogne, le fier héros Guynemer, un avion Spad ainsi qu'une belle automobile : tous les symboles qui ont fait Hispano-Suiza. Mais une fois l'usine rasée que restera-t-il vraiment de la légende à Bois-Colombes ?

Le principe de la sauvegarde de " l'étonnante " soufflerie est retenu dès 1996 ; cependant, le problème de la future affectation du site demeure entier. De longs pourparlers avec le principal propriétaire foncier des lieux, la société d'assurances Axa - dont les projets immobiliers conviennent fort peu à la Municipalité - débouchent finalement sur un compromis apte à satisfaire l'ensemble des protagonistes : une nouvelle zone d'activités faisant la part belle à l'accueil d'entreprises mais prévoyant aussi la création de logements voit le jour. La conservation de la soufflerie est toujours à l'ordre du jour, bien que son déplacement du site ne soit pas exclu.



*Le chantier de la ZAC des Bruyères en 2003.
L'usine Hispano-Suiza a été entièrement démolie, seule subsiste, au centre,
la soufflerie devant accueillir la future école de la Cigogne.*

Le 19 avril 2000, certaines parties de la soufflerie Hispano-Suiza sont inscrites sur l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques par arrêté du Préfet d'Île-de-France. Cette mesure de protection, qui permet la préservation du caractère singulier des façades de la soufflerie, offre l'assurance de la transmission aux futures générations d'un symbole fort du passé industriel qu'a connu Bois-Colombes.

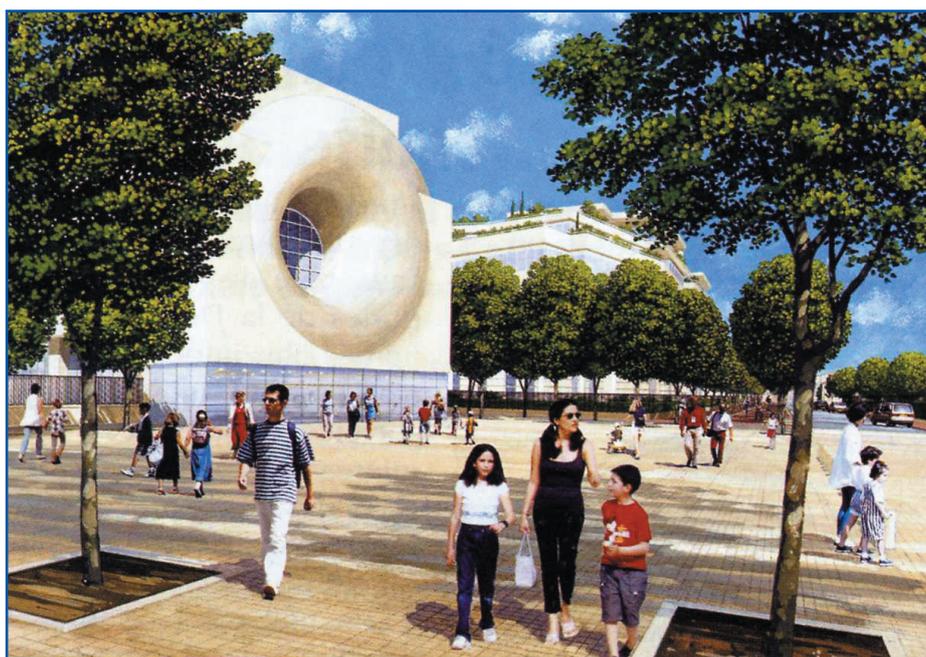
La commune devient propriétaire du bâtiment en décembre 2003 et peut mener à bien son projet de création d'une école publique dans le cadre de la zone d'aménagement concertée (ZAC) des Bruyères, nouvelle zone d'activités et de logements couvrant l'ancien site de l'usine. Conjugaison d'impératifs économiques, urbanistiques et

sociaux-culturels, l'avenir de la soufflerie, devenue monument historique, passe par sa transformation en école, l'école de la Cigogne. La physionomie du site d'Hispano est complètement changée : immeubles de bureaux modernes et beaux logements occupent désormais le terrain alors que les travaux de l'école sont déjà bien avancés en septembre 2004.

Quelle histoire que celle d'Hispano-Suiza à Bois-Colombes et surtout quel destin que celui de cette soufflerie ! D'abord lieu de recherches et d'innovations technologiques, la chambre d'expérience abritera désormais des générations d'écoliers. Nul doute que la curiosité naturelle des enfants, leur soif d'apprendre, ne seront que plus fortes à l'école de la Cigogne.

En effet, comment rester insensible à son architecture originale et au symbole - la cigogne - qui lui est attaché ?

En définitive, ce qui est à l'œuvre ici, c'est la mise en perspective d'un passé rejoignant le présent, un présent tourné vers l'avenir, un Patrimoine en devenir.



Une esquisse d'études représentant la soufflerie transformée en école et intégrée dans le nouveau site.

ANNEXES

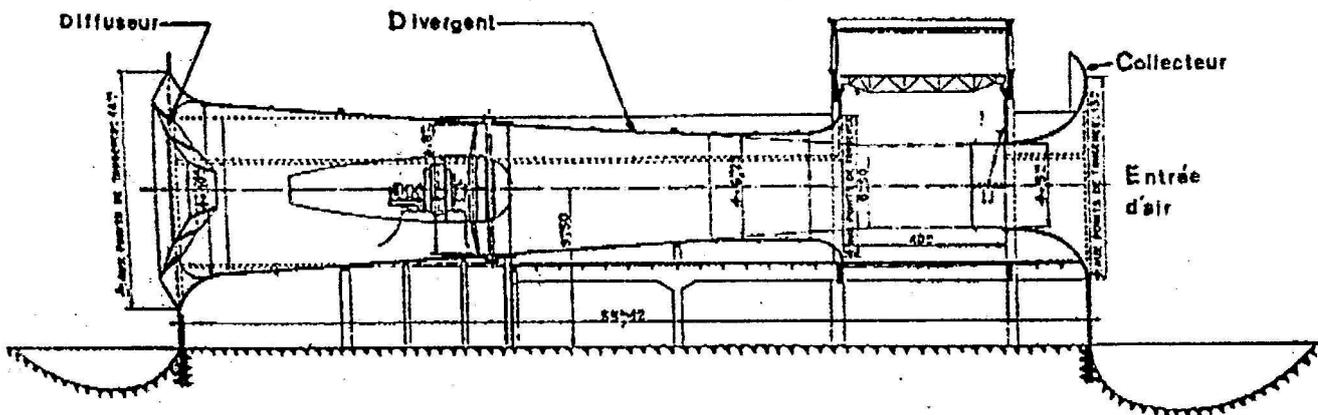
ANNEXE 1 : Extrait d'un article technique, écrit par un ingénieur d'Hispano-Suiza au début des années 1930, expliquant le principe de fonctionnement de la soufflerie :

"La société Hispano-Suiza décida en 1936 la construction de laboratoires d'aérodynamique dans le but de diminuer la durée et le coût des essais en vol nécessaires à la mise au point du refroidissement de moteurs de sa propre conception.

Ces laboratoires comprenaient principalement deux souffleries :

- une grande soufflerie pour les essais des fuseaux-moteurs en vraie grandeur.
- une petite soufflerie pour les études de maquettes préparant les essais de la précédente.

La grande soufflerie était du type Eiffel (le même que la Tour) avec une aspiration et un refoulement à l'air libre. Le projet avait été établi par la Compagnie Electro-Mécanique.

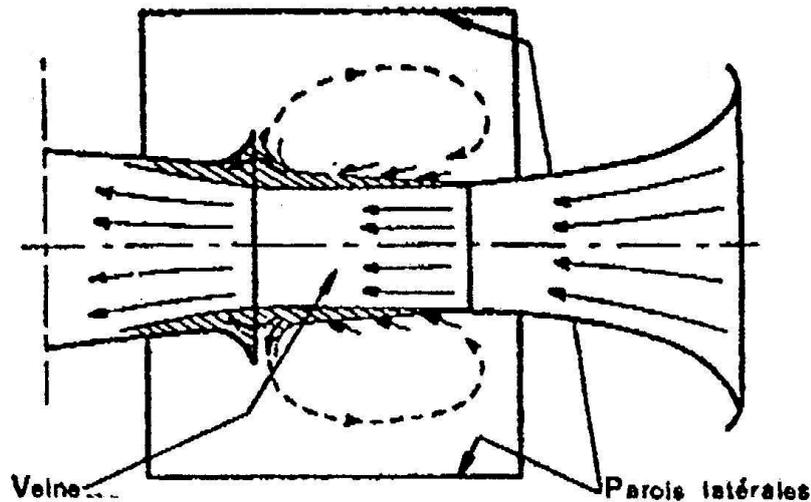


Coupe longitudinale de la soufflerie

On voit que la section d'utilisation est constituée par une veine libre de 5 m de diamètre à la sortie du collecteur pour une longueur de 8 m.

Dans une veine libre, les parois latérales sont très éloignées du champ d'expérience, dans le but d'éviter des interférences dans l'écoulement du flux d'air.

Principe de la veine libre :



L'hélice ventilateur multipales (12 pales en bois) était mue par un moteur asynchrone triphasé de 4 500 CV à vitesse variable. On pouvait régler en continu de 60 à 90 m/s la vitesse du courant d'air dans la veine libre avec une pointe à 93 m/s (335 km/h) en l'absence de maquette.

Dans la section de sortie du diffuseur, des anneaux profilés avaient pour but d'épanouir la veine d'air afin de ralentir le vent dans la rue proche de cette section. La mise au point de l'écoulement de l'air dans la veine libre d'une telle soufflerie poursuivie par le personnel d'Hispano-Suiza, en liaison avec la Compagnie Electro-Mécanique, ne fut pas exempte de difficultés, tant en raison des perturbations atmosphériques extérieures que des perturbations résultant du fonctionnement même de la soufflerie."

ILLUSTRATION
NOVEMBRE 1938
— SUPPLÉMENT

LES NÉCESSITÉS DE LA TECHNIQUE AÉRONAUTIQUE

L'accroissement considérable de la puissance des moteurs d'aviation pendant les dernières années a posé de nombreux problèmes en ce qui concerne leur refroidissement.

La recherche de nouveaux gains de vitesse sur des avions déjà très « fins » a nécessité l'étude aérodynamique poussée des capotages et des radiateurs des moteurs équipant ces appareils.

Enfin, les essais de groupes motopropulseurs nouveaux ont imposé au sol, sur banc d'essai, la reproduction des conditions identiques à celles du fonctionnement en vol.

C'est pourquoi Hispano Suiza, qui occupe une place prépondérante parmi les constructeurs de moteurs d'avions du monde entier, a fait construire une soufflerie aérodynamique permettant d'effectuer différentes catégories d'essais sur des radiateurs, moteurs, fuselages moteurs et hélices en vraie grandeur, à des vitesses relatives de l'air équivalentes aux vitesses de croisière des avions modernes.

Cette soufflerie, du type Biffel, est actuellement la soufflerie privée la plus importante du monde entier. Elle permet d'effectuer les expériences dans une veine d'air de 5 mètres de diamètre pour des vitesses de 325 kilomètres à l'heure.

La chambre d'expérience, desservie par un pont roulant de 12 tonnes, permettrait éventuellement de placer des maquettes d'avion ayant une envergure voisine de celle d'un avion de classe.

Des balances, situées au-dessous de la chambre d'expérience, enregistrent les résultantes des différentes forces aérodynamiques agissant sur le matériel étudié.

Le courant d'air est obtenu par un ventilateur à



Ci-dessus : le diffuseur de 15 mètres de diamètre à la sortie de la soufflerie Hispano Suiza.

Ci-dessous : la soufflerie Hispano Suiza, pour l'étude des problèmes aérodynamiques et de refroidissement sur des moteurs et des hélices en fonctionnement. — Photographie Bois-Colombes.

16 pales de 8 mètres de diamètre entraîné par un moteur électrique de 4.000 CV. Le débit de l'air aspiré par le ventilateur peut atteindre 100.000 mètres cubes à la minute.

Dès à présent, trois catégories d'essais sont effectués par Hispano Suiza.

1^o Essais calorimétriques :

Recherches sur l'évacuation de la chaleur dans les moteurs à refroidissement par air ou par liquide ;

Recherches sur la transmission de la chaleur à l'air dans les radiateurs.

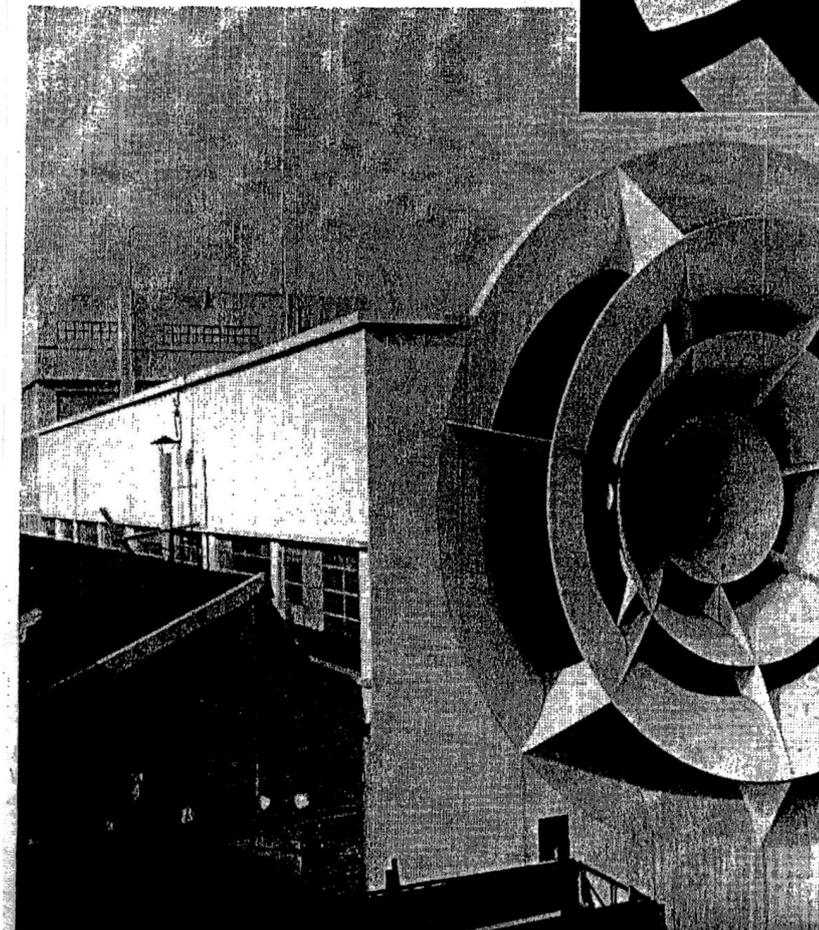
2^o Essais aérodynamiques :

Recherches de la résistance de l'air sur les dispositifs de refroidissement des moteurs et détermination des formes les plus appropriées.

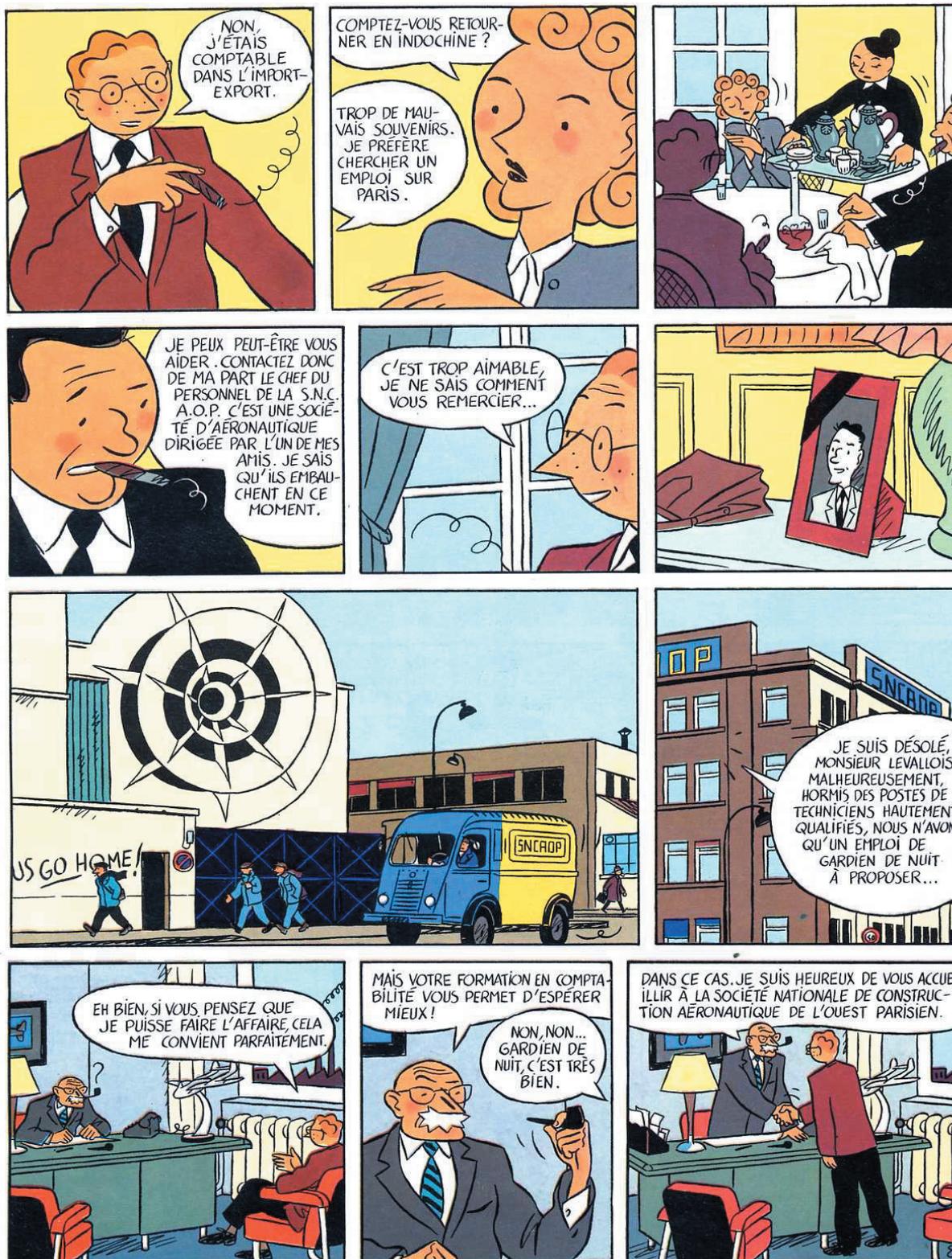
3^o Essais optiques :

Recherches sur l'écoulement de l'air autour des hélices, des moteurs, fuselages moteurs et fuselages par les émissions de fumée, les enregistrements cinématographiques ultra-rapides et la stroboscopie.

Et il importe de remarquer que la soufflerie Hispano Suiza ne représente qu'une partie d'un ensemble d'installations modernes conçues dans le souci de la recherche de la sécurité et du rendement dans les moteurs d'aéronautique dont chaque type sorti par l'usine de Bois-Colombes, depuis 1914, s'illustre dans l'aviation militaire, l'aviation civile et l'aviation de record.



ANNEXE 3 : Extrait de la bande dessinée "Le manchot de la Butte rouge", une aventure de Victor Levallois des dessinateurs Stanislas et Rullier (édition Alpen, 1994). L'action, une histoire d'espionnage, se déroule en 1950 dans le décor de l'usine Hispano-Suiza. Sur cet extrait, page 14, on aperçoit le diffuseur de la soufflerie ainsi qu'un angle de la Tour carrée.

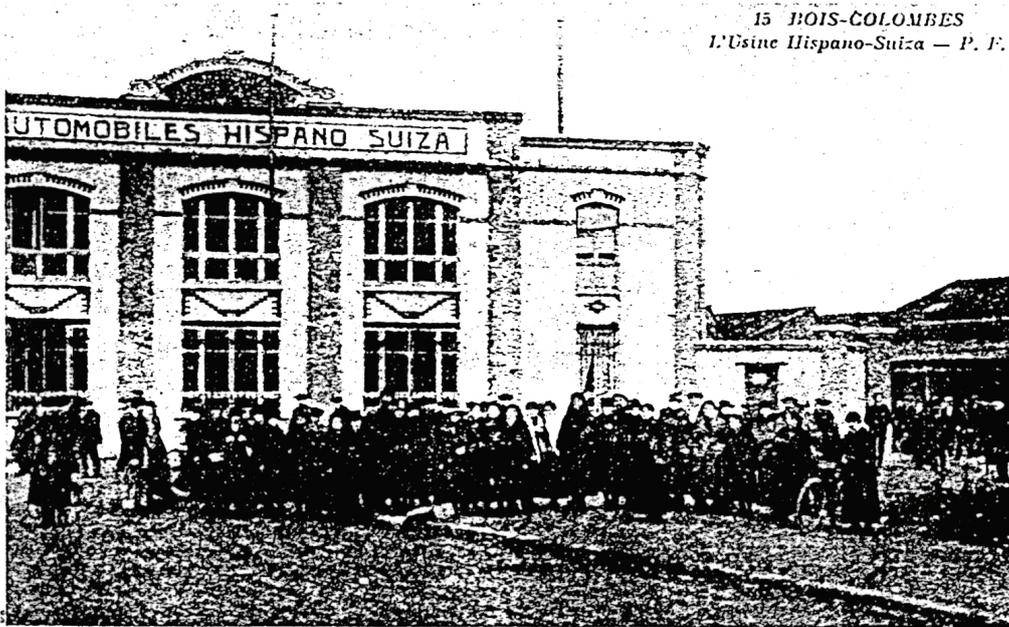


Journal *Libération* du 30/01/1997

La cigogne s'envole de Bois-Colombes

L'usine aéronautique Hispano-Suiza quitte la ville.

15 BOIS-COLOMBES
L'Usine Hispano-Suiza — P. F.



Constructeur automobile à l'origine, Hispano-Suiza s'est diversifié dans les moteurs d'avion et a cessé son activité voiture avant guerre.

La première phase du déménagement de l'usine Hispano-Suiza, la marque à la cigogne, devrait être achevée fin juin 1997. Sur la vaste zone industrielle de Bois-Colombes (Hauts-de-Seine), le constructeur aéronautique ne maintiendra ensuite qu'un peu plus de 300 emplois, jusqu'à la fermeture définitive du site prévue pour la fin de l'année prochaine. Sans attendre la disparition effective du passé industriel de sa ville, le maire RPR Yves Révillon prépare activement la reconversion du site en «zone d'activités». La municipalité s'efforcera de conserver, pour mémoire, un étrange bâtiment flanqué d'une sorte de ventilateur géant. Construit en 1936 pour les essais de moteurs d'avion, ce fut jadis la plus grande soufflerie du monde.

Sans trop d'émotion, l'Ouest parisien se sépare de la dernière des grandes usines construites au début du siècle aux portes de la capitale. Aujourd'hui filiale du groupe Snecma, Hispano-Suiza est à Bois-Colombes ce que Renault et Citroën furent à Billancourt et à Levallois.

Mascotte. Née de la rencontre d'un industriel espagnol et d'un ingénieur suisse, la firme s'installe, en 1914, à proximité de la gare de marchandises de Bécon-les-Bruyères, à sept minutes de Paris-Saint-Lazare. On y fabrique les moteurs des avions de la célèbre escadrille du capitaine Guynemer. La cigogne, mascotte des pi-

lotes, restera l'emblème du fournisseur des trains d'atterrissage du Concorde, des sièges éjectables pour Mirage ou encore des boîtiers de transmission de puissance exportés dans le monde entier.

Sous les vénérables toits en dents de scie, les ouvriers procèdent actuellement au démontage des machines qui reprendront du service à 4 km de là, sur le site Snecma de Colombes-Gennevilliers. Pour la CFDT, ce déménagement serait un moindre mal si la nouvelle implantation (entre les berges de la Seine et l'autoroute A86) n'était pas si difficilement accessible par les transports en commun.

Ecolos. Dans une lettre adressée la semaine dernière au ministre de l'Environnement, Corinne Lepage, le syndicat rappelle que près de la moitié des 1070 salariés de Bois-Colombes ont pris la «bonne habitude» de se rendre au travail par le train. La nouvelle implantation étant distante d'une bonne vingtaine de minutes de la gare la plus proche, on peut craindre une augmentation de l'utilisation des voitures particulières, et, par voie de conséquence, de la pollution atmosphérique. C'est pourquoi le ministre est invité à «faire pression» sur la direction d'Hispano-Suiza pour que des navettes soient mises à la disposition du personnel. Cette initiative — «illustration parfaite des liens entre la défense du monde du travail et les luttes pour un environnement de qualité» —

a été saluée avec enthousiasme par Dominique Frager, maire adjoint de Colombes et conseiller régional écologiste.

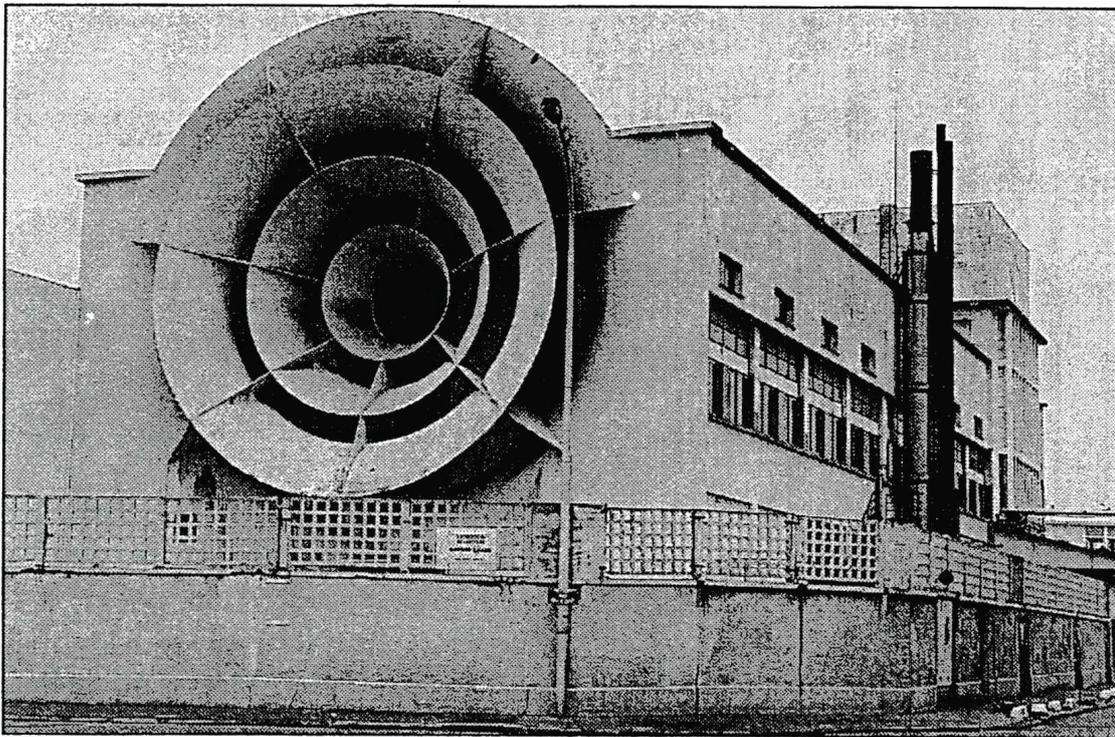
De son côté, la CGT poursuit son combat contre un déménagement qu'elle qualifie d'«erreur stratégique». Depuis plus de vingt ans, le syndicat majoritaire agit comme un rempart contre la délocalisation. D'abord alimenté par de simples rumeurs, le projet a gagné en consistance en 1978, après que le préfet de région a recommandé l'éloignement d'Hispano pour un rééquilibrage de l'aménagement du territoire. La menace s'est faite plus concrète en 1988, quand le groupe AXA est devenu propriétaire du foncier, avec l'intention évidente de réaliser d'ambitieux programmes immobiliers sur les futures friches industrielles.

Jeune Krasucki. Plus qu'un outil de travail, la CGT défend à Bois-Colombes la mémoire de sa grandeur passée. Dirigée après-guerre par le fils de Léon Blum, Hispano-Suiza a été le laboratoire et l'université de plusieurs générations de militants communistes, notamment de l'ancien secrétaire général de la CGT Henri Krasucki. «Pour le jeune qui se faisait embaucher, le syndicat et le parti devenaient une deuxième famille. On nous trouvait un logement, on s'occupait de nos loisirs et on avait même droit à une heure de sport par jour», se souvient un ancien ouvrier ●

ALAIN AUFRAY

BOIS-COLOMBES ► L'usine fermera le 31 mars

Hispano-Suiza se prépare au décollage



BOIS-COLOMBES, HISPANO-SUIZA, HIER, 11 H 30. Le réacteur de la soufflerie, symbole de l'usine de production de l'avionneur, sera conservé après le départ d'Hispano. (Photo LP.)

CERTAINES dates font parfois l'effet d'un couperet tombant sur un billot avec un bruit sec. C'est un peu ce que ressentent actuellement les derniers salariés qui travaillent encore dans l'usine de l'avionneur Hispano-Suiza, filiale de la Snecma, à Bois-Colombes. Quelque trois cents ouvriers restent sur le site et vont devoir préparer leur baluchon. Leur départ est prévu pour le 31 mars. Il ne se fera sans doute pas sans un brin de nostalgie et un pincement au cœur. Avec la fermeture de cette unité de production, c'est une page de l'histoire industrielle de la commune qui est tournée.

Pour le volet social, les « Hispanos » ont conquis de haute lutte un plan négocié avec leur direction, aboutissant sur des mesures correspondant à l'âge et à la situation de chacun. Ici, la direction met une poignée de salariés en préretraite, là elle redistribue les « ressources hu-

maines » sur les sites de Colombes-Gennevilliers et Bezons (Val-d'Oise). A quelques détails près « il n'y a pas grand-chose à dire », lance ce salarié qui confirme toutefois que la vigilance sur les modalités de transfert demeure. « Le déménagement est déjà bien entamé, précise en outre un de ses collègues. Ce qui est lamentable, ce sont les conditions déplorables de travail pour ceux qui restent encore sur le site et assistent, impuissants, au dépeçage de l'entreprise qui tombe de ce fait et encore plus vite en ruine... »

La moitié de la taxe professionnelle s'envole

Si pour certains cette restructuration est un drame, elle est aussi porteuse d'espoirs pour beaucoup d'autres. Notamment pour la municipalité, qui, avec l'emprise foncière des terrains d'Hispano-Suiza, dont les trois quarts appartiennent à

l'assureur Axa, va pouvoir lancer son projet économique. Et peut-être, si la conjoncture le permet, renflouer les caisses de la ville. Car avec le départ de l'avionneur, ce sont 50 % de la taxe professionnelle de la ville qui s'envolent, soit 11,3 millions de francs. Une perte qui sera compensée partiellement par l'Etat mais seulement jusqu'en 2002. C'est dire l'importance de cette création de zone d'activités baptisée les Bruyères.

Le projet, qui prévoit sur les terrains de l'assureur 50 000 m² de logements et 115 000 m² de bureaux et d'activité, a fait l'objet d'une exposition à la mairie en décembre dernier et devrait être validé sous peu par le conseil municipal. Les élus ont déjà promis que le réacteur de la soufflerie d'Hispano-Suiza, symbole des années glorieuses de l'avionneur, restera sur le site.

Marisa FAION

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

Ouvrages :

- Lucienne Jouan, *Bois-Colombes et son Histoire*, Ville de Bois-Colombes, 1995, 189 p.
- Ouvrage collectif, *Hispano-Suiza à Bois-Colombes 1914-1997*, plaquette commandée au Cabinet Cristal par la Société Hispano-Suiza, 1997, 40 p.
- Ouvrage collectif, *Cent ans de Patrimoine industriel dans les Hauts-de-Seine 1860-1960*, Association pour le Patrimoine d'Ile-de-France, Conseil général des Hauts-de-Seine, 1997, 101 p.
- Ouvrage collectif, *Le Patrimoine des Communes des Hauts-de-Seine*, Flohic Editions (94220), 1994, 445 p.
- Michel POLACCO, *Hispano-Suiza, le Futur a sa légende*, Le Cherche Midi, Paris, 1993, 111 p.
- Léon Quénéhen, *Histoire de Bois-Colombes*, Le livre d'histoire, Paris, éd. 2003 (1^e éd. 1946), 212 p.

Sources :

- *Bois-Colombes communication - le Journal de Bois-Colombes*
- Dossier documentaire sur la société Hispano-Suiza (articles de presse et de revues, documentation technique, reproductions photographiques, publicités...), service Archives-Documentation de Bois-Colombes.
- Archives du Cabinet du Maire (non cotées), correspondance entre le Maire et la Préfecture de la Seine, pétitions contre les bruits de moteurs, 1948-1950, Archives municipales de Bois-Colombes.

Sources iconographiques :

- *Le Manchot de la butte rouge* - Bande dessinée de Stanislas et Rullier - Ed. Alpen - 1994. Rééd. Les Humanoïdes associés.
- Photographies de l'usine Hispano-Suiza et de la soufflerie (S.D.), documents cotés 3Fi267 aux Archives municipales de Bois-Colombes.
- Photographies du chantier de la ZAC des Bruyères, esquisse d'études de la future école des Cigognes, Services Communication et Urbanisme de la Ville de Bois-Colombes.

Plaque publicitaire d'Hispano-Suiza, groupe Smeema



Service Archives-Documentation de Bois-Colombes

