

CATALOGUE DE L'EXPOSITION

HISPANO-SUIZA ET BOIS-COLOMBES 100 ANS D'UNE HISTOIRE COMMUNE



OUVRIERS D'HISPANO N° 5
(ŒUVRE DE P. KIANVASH)

CONSTRUCTION DE LA SOUFLERIE
VERS 1936-1937
(DON DE M. J. DOREL)

Un parcours-exposition réalisé
par le service Archives-Documentation de la ville de Bois-Colombes
Du 8 au 30 septembre 2014



Éditorial

En 1914, Hispano-Suiza, entreprise espagnole et suisse, ouvre une usine de construction automobile à Bois-Colombes, qui deviendra le plus grand site de production établi en France. Très rapidement, l'entreprise conçoit également des moteurs d'avion.

Pendant 85 ans, l'histoire d'Hispano-Suiza et celle de la Ville seront indissociablement liées.

En 1999, l'usine de Bois-Colombes ferme définitivement ses portes mais laisse derrière elle de nombreuses empreintes que la municipalité tient à conserver et à entretenir. Ainsi, l'ancienne soufflerie, où étaient testés les prototypes de moteurs d'avion, est inscrite en 2000 à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques. Peu après, elle est aménagée en école, baptisée La Cigogne, en référence à l'emblème de l'entreprise. Cette école devient un édifice remarquable au centre du quartier des Bruyères entièrement réhabilité, dont plusieurs rues, nouvellement créées, font référence à des noms symboliques de l'entreprise comme celui de Marc Birkigt, l'un des fondateurs d'Hispano-Suiza. Au-delà de ces traces urbaines, Hispano-Suiza demeure aussi dans les mémoires. Celles des habitants du quartier, qui vivent au rythme des vagues d'ouvriers entrant et sortant de l'usine, au son de la soufflerie, et qui, en 1943, subissent les bombardements qui visent notamment le site. Celles aussi, bien sûr, des anciens employés et de leurs enfants, fiers de participer au développement et à l'histoire prestigieuse d'une entreprise innovante et qui se souviennent encore des ateliers, des bureaux, du réfectoire, des centres de vacances...

C'est grâce à leurs témoignages, aux documents qu'ils nous ont confiés autant qu'aux archives de la société et des organismes partenaires, que nous pouvons aujourd'hui retracer l'histoire d'Hispano-Suiza à Bois-Colombes. Elle vous est présentée sous trois angles :

- «Hispano-Suiza dans le siècle» évoque l'histoire de cette entreprise internationale depuis sa création en 1904 jusqu'à aujourd'hui ;
- «Hispano-Suiza dans la ville» se concentre sur l'impact que l'usine a eu sur la ville de Bois-Colombes, sur le quartier des Bruyères et sur la vie de ses habitants.
- «Une ville dans la ville» présente le quotidien des employés au sein de leur usine.



**Exposition réalisée
avec le soutien de l'entreprise Hispano-Suiza**

Yves Révillon, Maire de Bois-Colombes
Vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine

Des origines à 1914



La création de l'entreprise

En 1901, un jeune ingénieur suisse, Marc Birkigt, collabore avec la société espagnole La Cuadra, fondée par Emilio de la Cuadra Albiol, afin de réaliser un omnibus pour la ville de Barcelone. Après avoir fait faillite, la société est rachetée par J. Castro et prend alors le nom de "Fabrica Hispano-Suiza de Automoviles", en référence aux deux nationalités de ses fondateurs. Elle conserve ce patronyme en 1904, lorsqu'elle devient "La Hispano-Suiza, Fabrica de Automoviles, Sociedad Anonima" après son rachat par deux entrepreneurs espagnols, Damian Mateu et Francisco Seix Zaya, toujours avec la collaboration de Marc Birkigt.

L'implantation en France et l'arrivée à Bois-Colombes

En 1911, l'entreprise (qui connaît une reconnaissance croissante en raison de la qualité de ses moteurs) décide d'ouvrir une usine en France à proximité de Paris (centre important du domaine automobile où sont organisés de nombreux salons). C'est la ville de Levallois-Perret qui est choisie, dans un secteur déjà fortement marqué par l'industrie automobile : Chenard et Welcker à Gennevilliers, Chausson à Asnières-sur-Seine, Renault à Boulogne-Billancourt, De Dion-Bouton à Puteaux, etc. La nouvelle usine s'installe au 27 de la rue Cavé, à l'emplacement d'un ancien dépôt de tramways (**doc n°1**).

Ce site trop restreint est cependant rapidement abandonné puisque, dès 1913, on projette de le transférer à Bois-Colombes, sur un terrain situé rue de la Réunion (qui deviendra par la suite la rue du Capitaine-Guynemer). Hispano-Suiza s'installe finalement à Bois-Colombes en 1914, entamant ainsi un séjour de près d'un siècle dans la ville.

Des voitures aux avions

A sa création, Hispano-Suiza est une société de construction essentiellement automobile. Les châssis Hispano-Suiza (l'entreprise ne produit pas de carrosseries) connaissent un vif succès lors des salons automobiles et auprès de personnalités comme le roi espagnol Alphonse XIII, qui donnera son nom à l'une des plus célèbres voitures Hispano-Suiza, conçue à Barcelone et fabriquée à Levallois-Perret puis Bois-Colombes. Tout change en 1914, lorsque le constructeur aéronautique Gnôme se voit confier l'usine de Bois-Colombes par le gouvernement, afin d'y construire des moteurs d'avion pour soutenir l'effort de guerre. Marc Birkigt développe alors un moteur en «V» doté d'une puissance de 150 CV, qui réussit très largement tous les tests imposés (**doc n°2**). Hispano-Suiza entre ainsi dans le domaine de la construction aéronautique.



Doc n°1

Affiche publicitaire pour les automobiles Hispano-Suiza ; en bas de l'affiche on peut lire : "Au printemps de 1914, les usines de Levallois-Perret seront transférées rue de la Réunion à Bois-Colombes" (AMBC, don de M. Veilly)



Doc n°2

Affiche publicitaire pour le moteur d'avion Hispano-Suiza "qui a brillamment réussi, ces temps derniers, son essai de 50 heures sous le contrôle des services de l'État" (prêt de l'Espace Patrimoine Safran)

La Première Guerre mondiale



Les premiers avions Hispano-Suiza

Le moteur d'avion conçu par Marc Birkigt au début de la guerre allie puissance et légèreté : construit en aluminium, il est quinze fois moins lourd que les autres moteurs alors disponibles. Il est donc particulièrement adapté aux petits avions de chasse utilisés lors de la Première Guerre mondiale.

Dès 1916, de nombreuses entreprises françaises se mettent à construire ce moteur. Louis Béchereau, ingénieur de la société SPAD (Société de production des aéroplanes Deperdussin) conçoit alors un avion de chasse utilisant le moteur Hispano-Suiza, nommé Spad VII. Cet avion connaîtra un grand succès auprès des escadrilles militaires.

L'escadrille des Cigognes

C'est en 1916 que vole le premier avion de chasse Spad équipé d'un moteur Hispano-Suiza. Sa vitesse et son efficacité sont vite reconnues, et il est dès lors utilisé par les Alliés. En août 1916, le Spad fait son entrée à l'escadrille dite « des Cigognes ».

Créée en 1912, cette escadrille tire son surnom de son affectation en Alsace : on la compare alors aux cigognes, dont l'arrivée est synonyme du printemps dans cette région. A partir de 1916, à l'initiative des aviateurs, tous les avions de l'escadrille sont peu à peu ornés de l'image d'une cigogne en vol. C'est notamment le cas du « Vieux Charles », l'avion de Georges Guynemer, figure héroïque et populaire de la Première Guerre mondiale (**doc n° 3**).

De nombreuses victoires

Les moteurs Hispano-Suiza participent ainsi, de 1916 à 1918, à plus d'un millier de victoires, qu'elles soient françaises, anglaises, américaines, italiennes ou belges. La marque, déjà reconnue, n'en sort que plus populaire, portée par l'image d'aviateurs comme les capitaines René Fonck (75 victoires) et Georges Guynemer (53 victoires).

La Cigogne en héritage

La guerre finie, Hispano-Suiza retourne à la construction automobile. Néanmoins, il subsiste un souvenir de son rôle dans le conflit : la cigogne, que l'ingénieur Louis Massuger a l'idée d'utiliser pour orner les bouchons de radiateur des voitures Hispano-Suiza (**doc n°4**).

La cigogne devient dès lors l'emblème d'Hispano-Suiza. Diversement représentée, plus ou moins stylisée, elle demeure aujourd'hui encore le symbole de la marque.



Doc n°3

Carte postale représentant le capitaine Guynemer devant son avion (AMBC, don de Daniel Legros)



Doc n°4

Cigogne ornant un bouchon de radiateur (prêt de l'Espace Patrimoine Safran)

Les années fastes de l'entre-deux-guerres



Le retour à l'automobile et les records aéronautiques

L'armistice signé, Hispano-Suiza revient à la construction automobile. L'entre-deux-guerres est le témoin d'un engouement croissant pour ce mode de transport, et les véhicules Hispano-Suiza remportent un franc succès dans les salons automobiles et entrent dans la culture populaire, grâce notamment au roman *L'Homme à l'Hispano* de Pierre Frondaie paru en 1924 (il sera adapté au cinéma par Julien Duvivier en 1926 puis par Jean Epstein en 1933).

“Blanche, magnifique comme une barque royale, mais terrestre et posée sur ses roues puissantes, l'Hispano recueillait les dernières lueurs du jour sur sa carrosserie aux apparences d'ivoire et d'argent. Pendant trois heures, elle avait traversé la lande, avec une puissance de bolide horizontal. Maintenant elle se reposait”.

Extrait de *L'Homme à l'Hispano* de Pierre Frondaie

Mais l'entreprise n'abandonne pas pour autant l'aviation, domaine dans lequel elle continue à concevoir et à produire des moteurs. Ceux-ci contribuent à la réussite d'un grand nombre de records aéronautiques, alors au goût du jour. L'un des plus célèbres d'entre eux est la traversée aérienne Paris-New York effectuée les 1^{er} et 2 septembre 1930 par Maurice Bellonte et Dieudonné Costes (**doc n°5**), à bord de leur avion nommé le « Point d'interrogation », un Bréguet XIX équipé d'un moteur Hispano-Suiza 650 CV. Après leur voyage, qui dure 37 heures et 18 minutes, les deux aviateurs se lancent dans un tour des Etats-Unis, contribuant ainsi à la renommée internationale d'Hispano-Suiza. A leur retour en France, ils seront acclamés lors d'une cérémonie à Paris.

Les débuts de la diversification

Hispano-Suiza se tourne également vers d'autres types de véhicules. Ainsi, la firme fabrique dès les années 1910 des moteurs marins destinés aux sports nautiques ou à la navigation de plaisance.

Dans les années 1930, alors que le transport ferroviaire est encore en plein développement, la société Michelin se tourne vers Hispano-Suiza pour participer à la conception de la Micheline (**doc n°6**), un train léger muni de pneus. Le moteur 46 CV d'Hispano-Suiza permet à la Micheline de battre de très loin les records de vitesse sur rail de l'époque.

L'approche de la guerre

Au milieu des années 1930, Hispano-Suiza abandonne définitivement l'automobile et se consacre entièrement à l'aéronautique et à l'armement. En effet, à partir de 1934, Marc-Birkigt conçoit des armes destinées à l'aviation militaire : il développe ainsi le canon Hispano-Suiza, qui équipe notamment les avions de chasse Dewoitine et sera utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale par les Alliés. En 1939, deux usines sont créées à Genève afin d'y produire des armes et des munitions.

Entre-temps, Hispano-Suiza a dû se scinder en deux sociétés, suite à la publication d'un décret relatif à la défense nationale qui réserve les commandes de l'État aux entreprises dirigées et détenues majoritairement par des Français. En 1937, deux sociétés distinctes naissent : la Société française Hispano-Suiza (propriétaire des terrains, bâtiments, machines et brevets) et sa filiale, la Société d'exploitation des matériels Hispano-Suiza, responsable de la production.

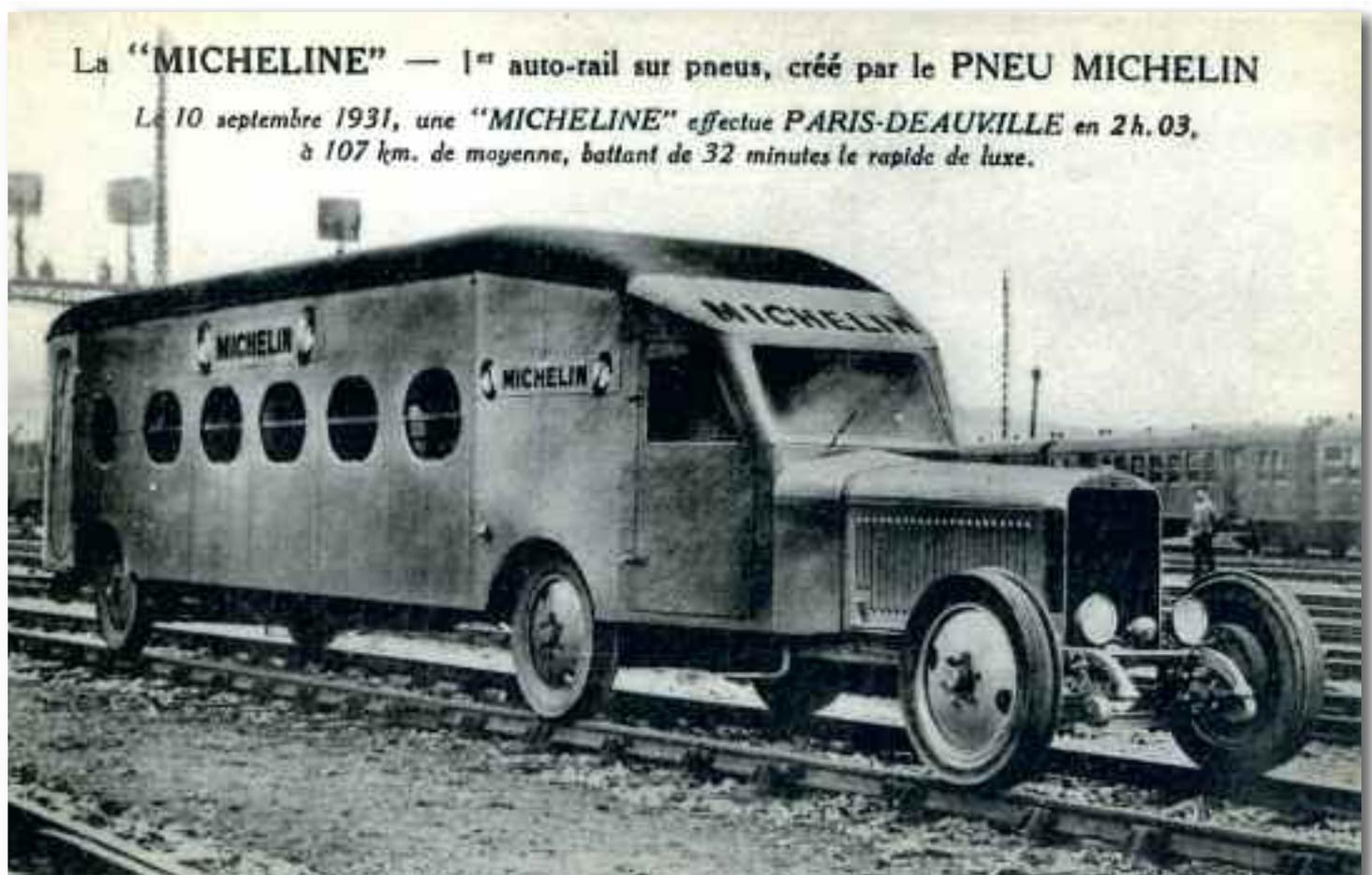


Doc n°5

Costes (à gauche) et Bellonte (à droite) dans leur avion lors du départ de Paris, extrait de la Revue et Bulletin technique de la société française Hispano-Suiza, 1930 (prêt de l'Espace Patrimoine Safran)

Doc n°6

Une Micheline, équipée d'un moteur Hispano-Suiza, [années 1930] (AMBC, don de Daniel Legros)



Les conséquences de la Seconde Guerre mondiale



Dès 1940, Hispano-Suiza est occupée par les Allemands : elle devient alors un exécutant pour la société Daimler-Benz et est obligée de cesser toute recherche. Privée d'une partie de son personnel et de ses dirigeants qui refusent la collaboration, bombardée par les Alliés en 1943, l'avenir de l'entreprise à la Libération semble compromis.

La reprise des années 1950 et 1960

Malgré les dégâts causés par les bombardements de 1943, l'entreprise, française mais dont les capitaux sont en majorité étrangers, ne peut pas prétendre aux aides proposées par l'Etat. En outre, une partie de ses machines a été emmenée en Allemagne par l'occupant.

En 1945, Hispano-Suiza, se retrouvant sans programme de production précis, se tourne vers le moteur à réaction (qui a succédé au moteur à piston) pour amorcer sa reprise. L'entreprise achète à la firme anglaise Rolls-Royce les licences des turboréacteurs Nene (**doc n°7**) puis Tay. Dès les années 1950, les premiers avions militaires français (comme l'Ouragan ou le Mystère) sont équipés de turboréacteurs et d'armement Hispano-Suiza.

L'entreprise reste néanmoins dans la logique de diversification amorcée pendant l'entre-deux-guerres. Elle produit notamment des trains d'atterrissage, utilisés par exemple pour les avions Caravelle (**doc n°8**), et des moteurs et turbines destinés à l'industrie. En outre, dès 1956, une division nucléaire est créée au sein d'Hispano-Suiza, produisant des automates adaptés au travail dans un environnement radioactif.

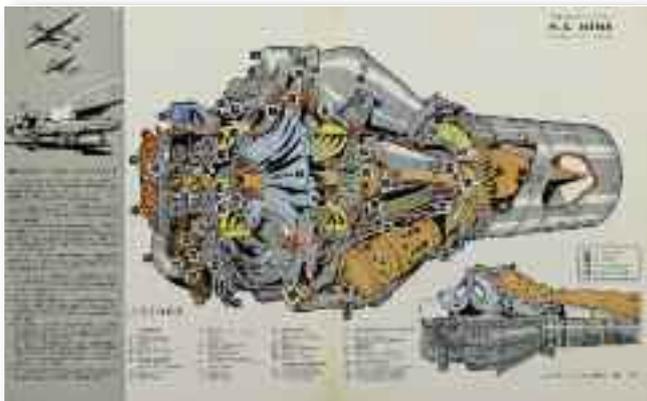
La Holding Hispano-Suiza

Dans les années 1950, Hispano-Suiza prend le contrôle de diverses sociétés, jusqu'à devenir une holding comprenant en 1966 neuf filiales (dont la Société des automobiles Ettore Bugatti de Molsheim). Hispano-Suiza participe également à la création de sociétés comme Martin-Baker, qui fabrique des sièges éjectables.

L'entreprise est absorbée en 1968 par la Société Nationale d'Étude et de Construction des Moteurs d'Aviation (SNECMA).

Doc n°7

Schéma du turboréacteur Nene,
[années 1950-1960]
(prêt de l'Espace Patrimoine Safran)



Doc n°8

Affiche publicitaire pour les trains d'atterrissage Hispano-Suiza,
[années 1960]
(prêt de l'Espace Patrimoine Safran)



La fin du 20^e siècle



Hispano-Suiza à la SNECMA

Après la fusion de 1968, l'ancienne Société pour l'exploitation des matériels Hispano-Suiza devient en 1970 une division de la SNECMA. Elle comprend alors trois secteurs, chacun rattaché à une activité : les moteurs pour l'aéronautique, les trains d'atterrissage et l'énergie. Cette organisation subsiste jusqu'en 1977 : à cette date, la division Hispano-Suiza absorbe la Compagnie normande de mécanique de précision, une filiale de la SNECMA installée au Havre. La société anonyme ainsi créée, devenue filiale de la SNECMA, reprend le nom d'Hispano-Suiza (**doc n°9**).

“À mon embauche en 1970, Hispano avait déjà été rattachée à la SNECMA. En fait, Hispano en tant que société n'existait plus. Mon contrat était SNECMA. Hispano était juste un atelier de SNECMA. Mais, en arrivant à Bois-Colombes, j'ai vite compris que, bien que la cigogne ait perdu ses plumes (comme on disait) le passé restait très présent dans l'ensemble du personnel. En 1977, la cigogne reprend son vol avec la création de la filiale Hispano-Suiza.”

Gilbert Spagnoli

En 1979, de nouvelles filiales Hispano-Suiza sont créées à Houston et Rio de Janeiro, donnant de nouveau à la société une envergure internationale. En 1997, l'entreprise, devenue Hispano-Suiza Aérostructures, se sépare du centre du Havre. Hispano-Suiza est aujourd'hui une filiale du groupe SAFRAN, résultat de la fusion entre la SNECMA et SAGEM en 2005.

L'évolution de la production

Le changement de statut d'Hispano-Suiza n'empêche pas une continuité des activités de l'entreprise. L'aéronautique demeure le secteur phare de la société, qui continue après 1968 à produire des moteurs Nene, Tay, Verdon, Tyne, et des trains d'atterrissage, qui équiperont notamment le Concorde. Dans les années 1980, Hispano-Suiza se diversifie, et fabrique des inverseurs de poussée (produits au Havre) et des systèmes de transmission de puissance.

Hispano-Suiza continue également de fabriquer des turbines et des moteurs destinés à l'industrie, et développe son secteur nucléaire : elle produit ainsi dans les années 1970, pour la centrale du Tricastin, des compresseurs destinés à l'enrichissement de l'uranium. L'entreprise s'oriente également vers les activités spatiales en fabriquant certains éléments du moteur de la fusée Ariane sur le site du Havre.

Cette diversification cesse au début des années 1990. A partir de cette date, Hispano-Suiza se concentre uniquement sur la production d'équipements pour l'aéronautique.

De Bois-Colombes à Colombes

Dès les années 1960, les dirigeants d'Hispano-Suiza, jugeant le site de Bois-Colombes trop vétuste et inadapté, envisagent un déménagement. Ce projet coïncide avec la volonté des pouvoirs publics d'écarter les zones industrielles des secteurs fortement peuplés. En outre, en 1988, un projet visant à modifier le plan d'occupation des sols de Bois-Colombes prévoit de transformer le secteur de l'usine en zone mixte, accueillant des logements en plus des activités industrielles ; ce projet ne sera cependant pas adopté.

Ces facteurs se conjuguent pour aboutir au déménagement progressif de l'usine (**doc n°10**), entre 1993 et 1999, vers un terrain à Colombes (à côté du site de la SNECMA à Gennevilliers) ainsi qu'à Bezons.

Aujourd'hui, le site Hispano-Suiza de Colombes se concentre sur la production de boîtiers de transmission de puissance.



Doc n°9

*Déplacement
de matériel dans la cour
de l'usine
Hispano-Suiza
de Bois-Colombes,
[années 1970-1980],
(prêt de l'Espace
Patrimoine Safran)*



Doc n°10

*Charron Perrine,
L'ancien site
de Bois-Colombes
en chantier,
2004
(prêt de l'Espace
Patrimoine Safran)*



L'installation à Bois-Colombes

Un environnement favorable

Lorsqu'Hispano-Suiza s'installe à Bois-Colombes en 1914, la ville, créée en 1896, est encore jeune. Le quartier dit « des Bruyères », où s'implante l'entreprise, est peu urbanisé et comporte de nombreux terrains vides.

Cette situation, ainsi que la proximité immédiate de la gare de Bécon-les-Bruyères (gare de voyageurs mais aussi de marchandises construite en 1891 sur la ligne allant de Paris-Saint-Lazare à Versailles-Rive-Droite), est propice à l'implantation d'industries.

Hispano-Suiza est l'une des premières entreprises à s'installer durablement dans le quartier ; à l'époque, on y trouve déjà par exemple la parfumerie Guerlain, rue du Parc. Elle sera bientôt suivie par l'usine de roulements à bille SKF en 1925, ou encore par l'usine de construction aéronautique Air Equipment en 1937.

1913-1914 : les premiers bâtiments

Les terrains achetés par Hispano-Suiza en 1914 sont relativement modestes, puisqu'ils n'occupent qu'une petite partie de la parcelle comprise entre les rues du Moulin-Bailly, de la Réunion (qui deviendra la rue du Capitaine-Guynemer) et l'allée des Dames.

Parmi les anciens propriétaires (presque tous des locaux), on trouve des familles possédant de nombreuses parcelles, comme les Lépine, ou d'autres entreprises comme la Société immobilière des Bruyères (aussi appelée Société Paul-Duport).

Le projet pour la construction de l'usine, dirigé par l'architecte Georges Lebon, démarre dès 1913. Les bâtiments sont organisés autour d'une entrée principale située rue de la Réunion (actuelle rue du Capitaine-Guynemer). A gauche de l'entrée, on trouve le bâtiment administratif (**doc n°11**), tandis que les ateliers sont répartis à droite de l'entrée et au fond de la cour (**doc n°12**).

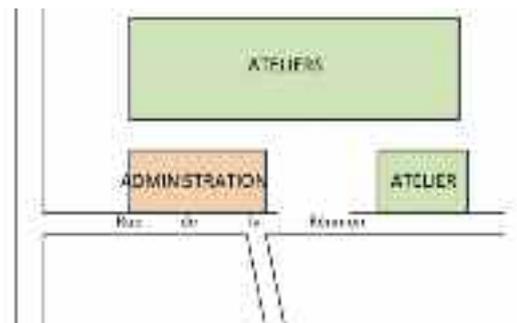
Doc n°11

Le bâtiment administratif en cours de construction vers 1913-1914 : les drapeaux surmontant le bâtiment témoignent de l'achèvement des travaux du gros œuvre (AMBC, don de Michel Houssais)



Doc n°12

Schéma de l'usine en 1914.



Le site jusqu'à la Seconde Guerre mondiale



Si Hispano-Suiza s'installe à ses débuts dans des bâtiments restreints, le développement rapide de ses activités oblige l'entreprise à réaliser plusieurs agrandissements successifs. En 1938, en tout juste 24 ans, l'étendue de l'entreprise sur le sol bois-colombien a triplé (**doc n°13**).

1917 : les premiers agrandissements

C'est pendant la Première Guerre mondiale que sont réalisées les premières extensions. L'entreprise a en effet besoin de nouveaux bâtiments pour accueillir l'activité de construction aéronautique qu'elle a récemment développée. Ainsi, en 1917, les ateliers principaux sont agrandis jusqu'à la rue Pasteur, aujourd'hui allée Louis-Blériot.

L'entre-deux-guerres : nouveaux ateliers et bâtiments pour le personnel

La paix revenue, le développement d'Hispano-Suiza continue. A cette époque, on construit notamment des bâtiments techniques : une fonderie voit ainsi le jour en 1929, ainsi que de nouveaux ateliers entre 1927 et 1937, bien reconnaissables à leur toit en dents de scie, une forme que l'on nomme « shed ». Marc Birkigt ayant apporté à l'architecte ses propres spécifications, les employés ont pour habitude de les appeler des « sheds Birkigt ».

Mais l'entreprise fait également construire des bâtiments destinés au personnel, comme un réfectoire ou encore un garage à vélos en 1925.

L'approche de la guerre : le tunnel de tir

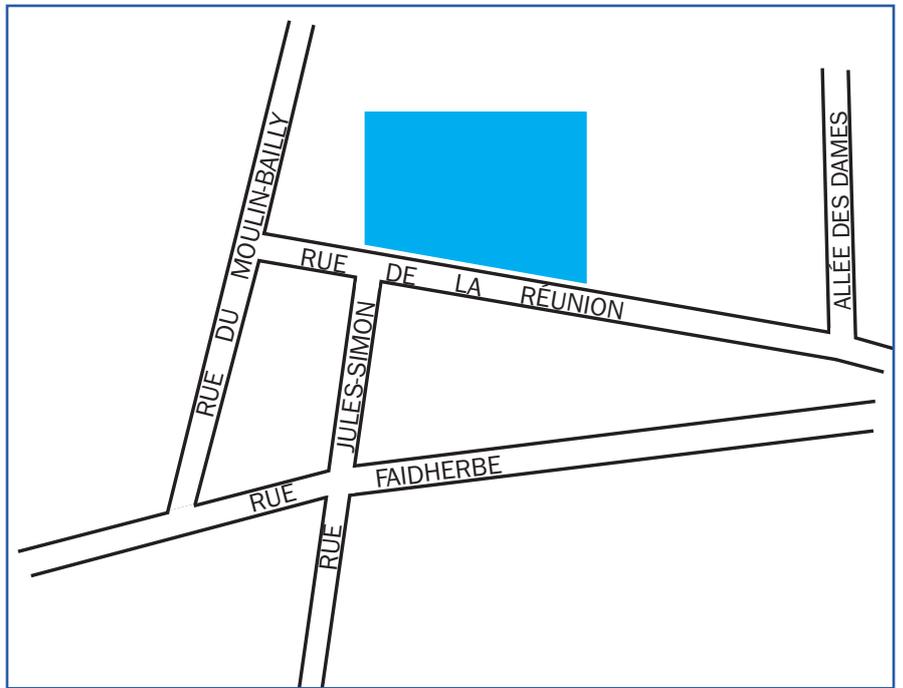
A la fin des années 1930, pour les besoins de la défense nationale, Hispano-Suiza commence à produire de l'armement. Un tunnel de tir souterrain est alors réalisé, afin de tester les équipements produits. Construit en 1936-1937 par la société Haour Frères, le tunnel de tir mesure une trentaine de mètres de long. Placé à cheval sur les territoires de Bois-Colombes et de La Garenne-Colombes, il part de la rue Jules-Simon et traverse la rue du Moulin-Bailly (**doc n°14**).

Devenu inutile après 1945, le tunnel continue à être utilisé ponctuellement comme espace de stockage jusqu'au départ d'Hispano-Suiza en 1999.



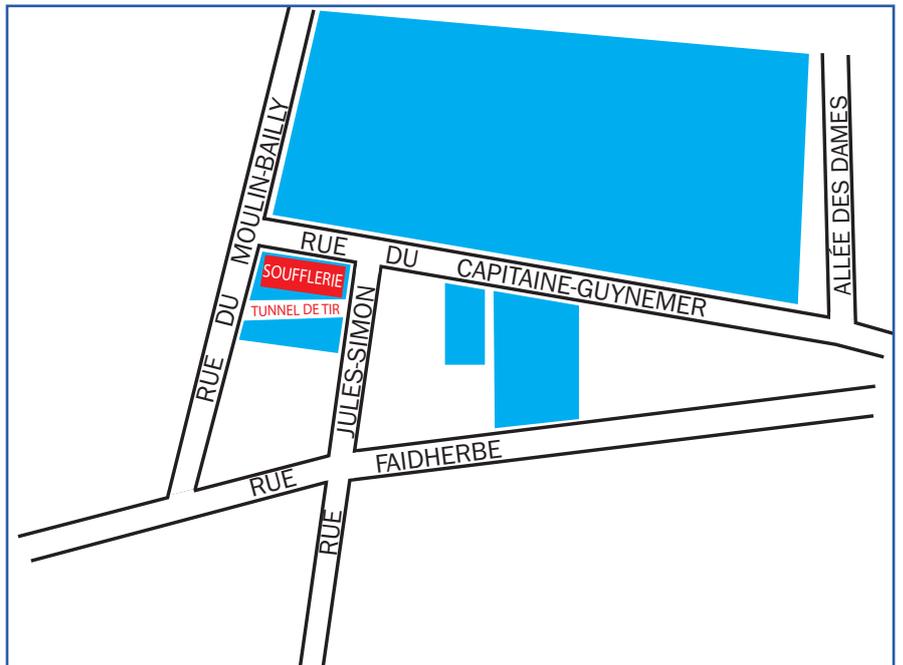
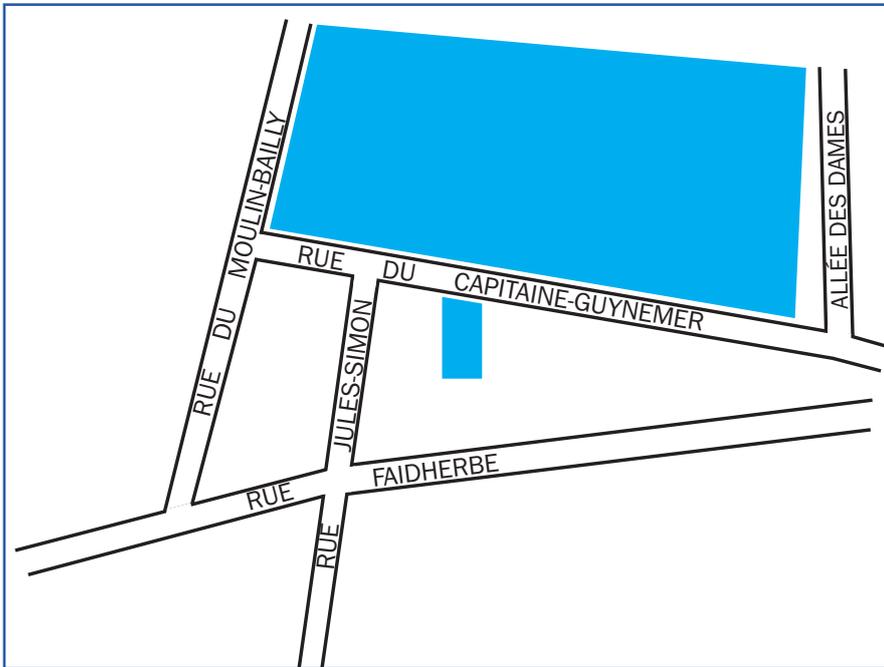
Doc n°14

Construction du tunnel de tir,
1935-1936
(AMBC, don de Jacques Dorel)



Doc n°13

Évolution de l'implantation d'Hispano-Suiza
1917, 1927 et 1938.



Les souffleries



Pourquoi une soufflerie ?

Ce dernier vestige de l'usine Hispano-Suiza a été construit en 1936 et 1937, alors que l'entreprise, tournée toute entière vers l'effort de guerre, reprend son activité aéronautique. La soufflerie doit en effet permettre de réaliser des essais sur les moteurs d'avion construits par Hispano-Suiza, en reproduisant les conditions de vol (**doc n°15**), et en diminuant ainsi le coût et la durée des "vrais" essais en vol.

La grande soufflerie

La soufflerie de Bois-Colombes est donc construite à l'orée de la guerre par la société Haour Frères (**docs n°16 et 17**), selon le modèle créé par Gustave Eiffel. Longue de 55 mètres, elle peut capter et régulariser les flux d'air grâce à un collecteur en forme d'entonnoir (du côté de la rue du Moulin-Bailly) et à un diffuseur (du côté de l'actuel parc des Bruyères). Au centre, on trouve une chambre d'expérience où sont placés les moteurs testés.

La soufflerie ne reste cependant pas longtemps en activité, notamment à cause du bruit provoqué par les essais, dont les habitants du quartier se plaignent. Dans les années 1950, les essais se raréfient et sont finalement abandonnés. La soufflerie est alors reconvertie en bureaux pour les employés d'Hispano-Suiza. Cependant, les essais continuent, dans un bâtiment construit à côté de la soufflerie, mais aussi à Bouviers dans les Yvelines.

La petite soufflerie

On ignore souvent qu'il existait aussi une « petite soufflerie », placée à côté de la grande et probablement construite en même temps. Elle permettait d'effectuer des expérimentations sur des maquettes de taille réduite, afin de préparer les essais grandeur nature.



Doc n°15
Essai dans la soufflerie sur une maquette de planeur SE.1210, années 1940-1950 (prêt de l'Espace Patrimoine Safran)



Doc n°16
Travaux de construction de la soufflerie en 1936-1937 (AMBC, don de Jacques Dorel)



Doc n°17
L'intérieur du diffuseur de la soufflerie à la fin des travaux de gros œuvre en 1937 (AMBC, don de Jacques Dorel)



Une cible sous l'Occupation

Hispano-Suiza occupée

En 1940, après l'armistice signé le 22 juin avec la France, l'Allemagne occupe une partie du pays, dont la région parisienne. L'occupant contrôle notamment les usines, forces de production du pays, dont certaines sont réquisitionnées afin de servir les intérêts allemands. C'est le cas d'Hispano-Suiza, réquisitionnée pour devenir un lieu de fabrication et de réparation des moteurs de la marque allemande Daimler-Benz. Refusant la collaboration, les dirigeants quittent Bois-Colombes, mais Jean, dit Jules, Lacoste reste sur place pour administrer l'usine. Une partie des salariés sont transférés à Tarbes, Saintes et Jonzac.

Les employés demeurés à Bois-Colombes sont pourvus d'un laissez-passer leur permettant de circuler après le couvre-feu, et ainsi de continuer à effectuer leur travail.

“Quand on [travaillait] la nuit, on avait une personne qu'on appelait « garde-chiourme » [...]. Vous savez, la nuit, on est fatigué, il y avait des personnes qui allaient aux toilettes, elles fermaient une porte puis elles se couchaient comme ça ; eh bien la gardienne, elle était toujours là pour nous rappeler à l'ordre. Ça m'est jamais arrivé de bloquer une porte mais [...] m'appuyer sur la porte d'accord, pendant cinq, six minutes, parce que vous savez c'était dur la nuit, surtout pendant le jour nous avons les alertes des fois donc on ne pouvait pas dormir.”

M^{me} Barbut

A partir de 1942, une partie des salariés est envoyée en Allemagne dans le cadre du STO (service du travail obligatoire) ; les employés concernés, rarement volontaires, bénéficient alors d'une prime (**doc n°18**).

Hispano-Suiza bombardée

Cette situation fait de l'usine une cible des bombardements alliés, dont l'objectif est de détruire les établissements participant à l'effort de guerre allemand.

En 1943, trois bombardements se succèdent à Bois-Colombes (9 septembre, 15 septembre et 31 décembre). Bien qu'ils touchent l'ensemble du quartier sud de la ville et une partie du centre-ville, leur cible originelle est le quartier des Bruyères, et notamment les entreprises Hispano-Suiza, SKF et Air Equipement. L'usine Hispano-Suiza n'est pas complètement détruite, mais certaines parties de l'usine, comme les plus anciens ateliers, sont très endommagées (**doc n°19**).

Hispano-Suiza libérée

Lors de la semaine insurrectionnelle du 19 au 25 août 1944, une partie des employés d'Hispano-Suiza aurait repris l'usine à l'occupant et se serait chargée de la garder en attendant le départ des Allemands. La Section syndicale de la Confédération générale du travail (CGT) leur décernera par la suite un diplôme d'honneur. L'immédiat après-guerre est l'occasion de commémorer les défunts. Ainsi, le 13 septembre 1946, une stèle en l'honneur des 73 employés d'Hispano-Suiza victimes de la barbarie nazie est inaugurée dans la cour de l'usine. Cette stèle, complétée plus tard par une seconde, sera par la suite le lieu des commémorations annuelles du 8 mai 1945.



Doc n°18

Groupe d'employés d'Hispano-Suiza envoyés en Allemagne dans les années 1940 (AMBC, don d'Annie Delettre)



Doc n°19

Vue de l'usine Hispano-Suiza de Bois-Colombes après les bombardements de 1943 (AMBC, don de l'Espace Patrimoine Safran)

Le site, de la Seconde Guerre mondiale à nos jours



L'évolution jusqu'aux années 1990

L'Occupation, bien qu'elle ralentisse l'activité d'Hispano-Suiza, n'empêche pas l'évolution du site de Bois-Colombes. Jusqu'en 1943, plusieurs séries de travaux ont lieu, que ce soit pour des ateliers de montage, une extension de la fonderie ou l'aménagement d'un nouveau service de médecine pour le personnel.

En 1938, Hispano-Suiza avait déjà triplé l'espace qu'elle occupait en 1914 à son installation. Les années qui suivent la guerre voient la poursuite, certes moins spectaculaire, de cette extension (**doc n°20**). Dans les années 1960, l'entreprise "déborde" de Bois-Colombes et installe une partie de ses locaux de l'autre côté de la rue Faidherbe (actuelle avenue de l'Europe), à Courbevoie.

Sept ans de transition

En 1993, Hispano-Suiza entreprend de quitter Bois-Colombes pour Colombes et Bezons. Cependant, ce n'est qu'en 1999, le 1^{er} avril, que l'usine de Bois-Colombes ferme définitivement ses portes (**doc n°21**). Pendant ces sept années, les nouveaux locaux ont été préparés, et les employés et machines-outils peu à peu transférés.

"J'ai participé, en tant qu'approvisionneur, avec mes collègues au déménagement de notre équipe de Bois-Colombes [...] à Colombes, en juin 1997. Ce transfert (difficile à plus d'un titre, pas uniquement sur le plan physique !) avait été préparé au niveau de notre collectif professionnel et organisé, en lien et coopération avec d'autres services, de façon à avoir une transition rapide et efficace. Il fallait, bien entendu, éviter les couacs et mauvaises surprises au redémarrage de l'activité sur ce nouveau site ! Techniquement, cela ne s'est pas trop mal déroulé..."

Jean-Louis Michniak

Après Hispano-Suiza

En 2001, deux ans après la fermeture du site de Bois-Colombes, les travaux de démolition commencent. La soufflerie échappe cependant à la destruction : ayant fait l'objet d'une mesure de protection en 2000 (les façades, le rez-de-chaussée, la toiture de la chambre d'expérience et le diffuseur central ont été inscrits à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques), elle sera reconvertie en école, tout en conservant des éléments de l'ancienne structure (**doc n°22**). C'est ainsi que l'école La Cigogne ouvre ses portes en septembre 2005.

Quant au reste de l'ancien site, il sera réaménagé dans le cadre de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Bruyères, un projet finalisé en 2006 avec l'inauguration du parc des Bruyères. L'activité économique n'a cependant pas disparu du quartier : là où s'élevaient autrefois les bâtiments d'Hispano-Suiza, on peut aujourd'hui trouver des entreprises comme Aviva, Colgate-Palmolive ou IBM.

"Face au parc (des Bruyères, NDLR), en tant qu'ancien d'Hispano, on repense à toutes les activités passées, aux bâtiments, aux machines, aux événements (mai 68) et à tous ses amis. Une pensée également à tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette entreprise, de l'emploi le plus modeste aux cadres et aux ingénieurs."

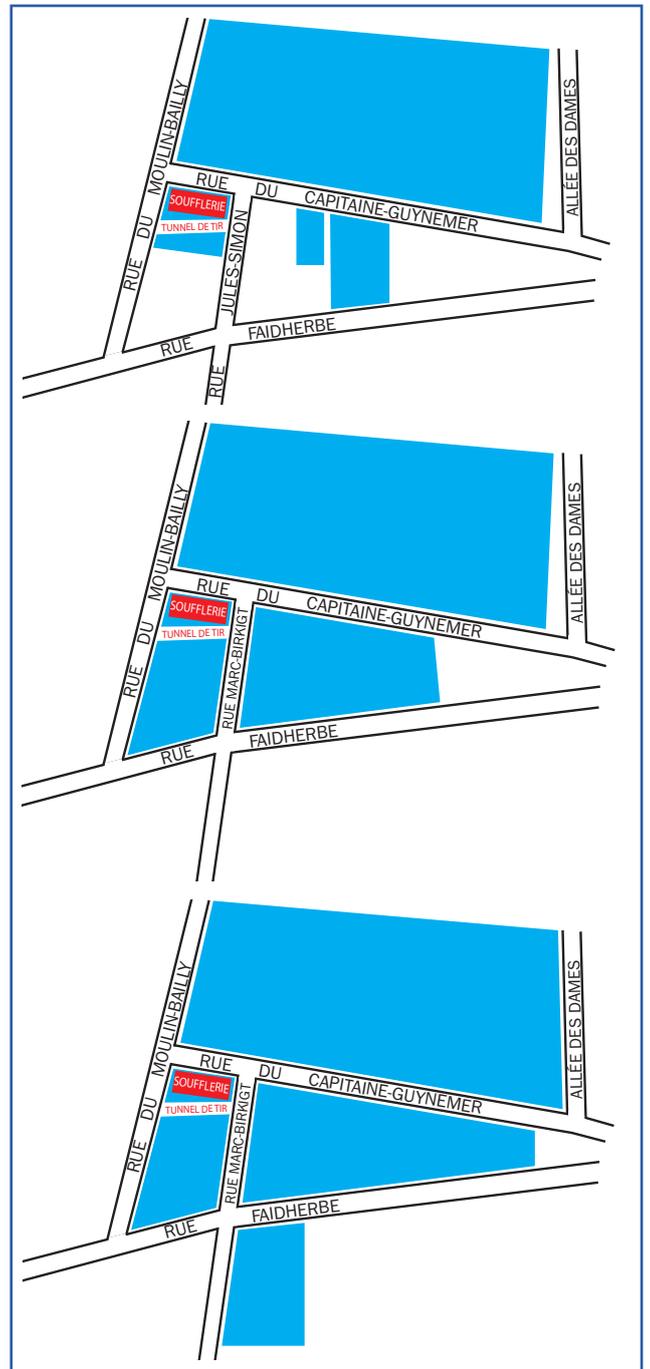
René Masson



Doc n°21
 Moreau René, l'intérieur de l'usine le jour de sa fermeture,
 le 1^{er} avril 1999 (AMBC, don de René Moreau)



Doc n°22
 Ville de Bois-Colombes /Frédéric Quettier,
 les travaux de réhabilitation de la soufflerie en mars 2004
 (AMBC)



Doc n°20
 Évolution de l'implantation d'Hispano-Suiza
 1938, 1955 et 1971.

Hommages à Hispano



Hispano-Suiza a durablement marqué Bois-Colombes. Malgré son départ, le souvenir de l'entreprise plane encore sur le quartier, dont certaines rues, au fil des décennies, ont été renommées en l'honneur de personnalités qui ont participé à la renommée de l'entreprise, et de là au développement de la ville : Marc Birkigt, le Capitaine Guynemer, ou encore Maurice Bellonte et Dieudonné Costes.

Quant à la rue Hispano-Suiza et la place de la Belle-Hispano, elles commémorent, de façon plus directe encore, le souvenir de l'usine disparue.

Marc Birkigt (doc n°23)

Né le 8 mars 1878 à Genève, Marc Birkigt, fondateur de La Hispano-Suiza à Barcelone en 1904, est considéré comme un des ingénieurs pionniers de l'aéronautique et de l'automobile. Enfant, il est déjà passionné par les machines et entre donc à l'École de mécanique de Genève. En 1899, il part pour Barcelone où il commence à travailler pour la société La Cuadra, qui deviendra Hispano-Suiza.

Travailleur sans relâche, il déposera plus de 150 brevets, qui ne sont d'ailleurs pas tous liés à l'automobile ou à l'aéronautique. Ceux qui l'ont connu évoquent un homme de génie, un peu froid, mais généreux, ce qui explique sans doute les conditions de travail très favorables dont bénéficient ses employés.

Le 15 mars 1953, il meurt en Suisse à l'âge de 75 ans. La même année, l'ensemble des salariés de l'entreprise s'associent pour demander à la ville de donner à la rue Jules-Simon, voisine de l'usine, le nom du fondateur de la société Hispano-Suiza. Une pétition est signée, qui recueille près de 3500 signatures. La nouvelle rue est inaugurée le 12 novembre de la même année.

Georges Guynemer

Cet aviateur, héros de la Première Guerre mondiale, est né le 24 décembre 1894 à Paris. En 1914, il décide de s'engager mais on le lui refuse à cause de sa santé fragile. Georges Guynemer entre alors à l'école d'aviation militaire de Pau. En 1915, il devient élève pilote avant d'être affecté à l'escadrille des Cigognes. Là, Georges Guynemer obtient de nombreux succès (53 victoires au total), à bord de son avion Spad équipé d'un moteur Hispano-Suiza et surnommé "Le Vieux Charles". En 1917, il reçoit la Légion d'honneur. Il meurt la même année, le 11 septembre, en cours de mission. Le 22 novembre 1917, deux mois après sa mort, le Conseil municipal décide d'attribuer son nom à la rue de la Réunion qui passe devant l'entrée de l'usine. Les conseillers estiment ainsi "que dans l'ambiance des usines aux ronflements sonores, la nouvelle dénomination aura le caractère d'un symbole". La rue du Capitaine-Guynemer est inaugurée à la fin de l'année, en présence de nombreuses personnalités. En outre, en 1994, une fresque en hommage à Hispano-Suiza et à Georges Guynemer est réalisée sur l'immeuble du 47 de la rue du Général-Leclerc.

Maurice Bellonte et Dieudonné Costes (doc n°24)

Dieudonné Costes, né le 4 novembre 1892 dans le Tarn-et-Garonne, et Maurice Bellonte, né le 25 octobre 1896 dans l'Oise, sont tous deux aviateurs. Dieudonné Costes obtient plusieurs victoires dans l'Armée de l'Air pendant la Première Guerre mondiale. En 1925, il devient pilote d'essai chez Breguet. Maurice Bellonte est engagé en 1913 comme ajusteur chez Hispano-Suiza ; après son service pendant la guerre, il reprend son travail, puis devient aviateur pour la Compagnie des messageries aériennes.

Les deux hommes se rencontrent en 1923. Après avoir tenté une première traversée de l'Atlantique Nord en 1929 (ils doivent faire marche arrière à cause de conditions climatiques défavorables), Maurice Bellonte et Dieudonné Costes s'envolent de nouveau de Paris le 1^{er} septembre 1930, sur leur avion nommé Le Point d'interrogation (un Breguet équipé d'un moteur Hispano-Suiza).

Le 2 septembre, ils arrivent à New York : ils sont les premiers à avoir effectué cette traversée aérienne.



Le 28 octobre 1930, les deux aviateurs, qui ramènent leur avion aux ateliers Breguet, en profitent pour survoler l'usine Hispano-Suiza de Bois-Colombes, et lancer ainsi par-dessus bord un message écrit : "Que ce modeste message soit un témoignage de sympathie et de gratitude à tous les ouvriers et ingénieurs de la société Hispano-Suiza, qui sont les principaux artisans du succès." Tous deux conservent par la suite des relations avec Hispano-Suiza, et visitent le site de Bois-Colombes. Dieudonné Costes meurt en 1973 et Maurice Bellonte 10 ans plus tard, en 1983.

D'autres personnalités, bien qu'aucune rue ne porte leur nom, n'en ont pas moins joué un rôle important dans l'histoire d'Hispano-Suiza : vous pourrez retrouver leur histoire dans les annexes à la fin de ce livret.

Doc n°23

Visite de Charles Lindbergh chez Hispano-Suiza dans les années 1920-1930 ;
au 1^{er} rang
(2^e en partant de la gauche),
on aperçoit Marc Birkigt
(AMBC, don de René Moreau)



Doc n°24

Maurice Bellonte
(4^e en partant
de la droite), le PDG
Guy Zarrouati (4^e en
partant de la gauche)
et des anciens
employés d'Hispano-
Suiza posant
devant l'avion Le Point
d'interrogation,
pour le 50^e anniver-
saire de la traversée
Paris-New York (AMBC,
don de René Moreau)



Hispano-Suiza dans la rue



Le Front populaire

Lorsque les employés d'Hispano-Suiza descendent dans la rue lors des grèves de 1936, les Bois-Colombiens découvrent un autre visage de l'entreprise (**doc n°25**). C'est la première grève d'une telle envergure ; toute l'usine est occupée pendant environ deux semaines (**doc n°26**).

"En 36, c'était le premier défilé des manifestants d'Hispano. Avec les banderoles rouges, L'Internationale et tout le monde... C'était la première fois qu'on voyait ça, [on était] scandalisés !"

M^{me} Hermane

Le rôle de la Ville

D'autres grèves s'ensuivent dans les années 1950, pour l'amélioration des conditions de travail. Comme en 1936, et à l'image de plusieurs villes voisines, la municipalité de Bois-Colombes intervient afin d'offrir un soutien aux grévistes privés de salaires : en 1950, ils bénéficient d'une assistance médicale et de repas gratuits, ainsi que de la cantine et de l'étude du soir gratuites pour leurs enfants. Près de 6000 repas sont ainsi servis en mars 1950.

L'épisode de 1968

En 1968, Hispano-Suiza est de nouveau occupée, sans débordements (**doc n°27**). Des personnalités comme les artistes Francis Blanche et Pierre Dac se produisent dans l'usine. Certains cadres de l'entreprise se réunissent deux fois par semaine à la salle municipale (aujourd'hui Jean-Renoir) pour suivre et analyser les événements.

"Tous les matins, on se retrouvait à l'usine pour faire les piquets de grève, et aussi pour prendre soin du matériel pour éviter les dégradations des machines qui nous faisaient vivre. [...] Nos familles pouvaient venir nous voir. C'était la première fois depuis quatorze ans que ma fille se rendait sur mon lieu de travail."

Maurice Louail

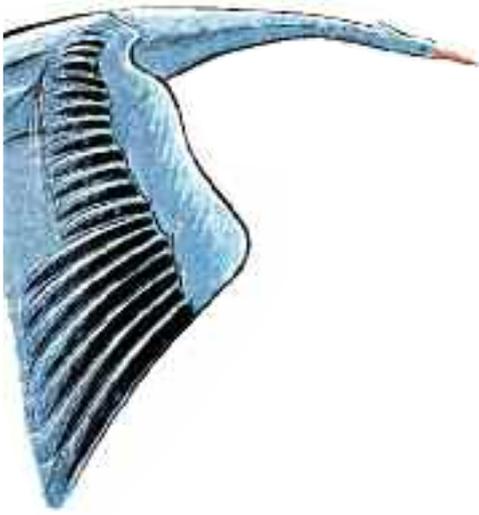
Les dernières grèves

Dans les années 1980 et 1990, alors que la fermeture du site se précise, et notamment après une vague de licenciements qui intervient en 1992, les employés d'Hispano-Suiza descendent de nouveau dans la rue. Plusieurs grèves auront lieu, en 1992 pendant deux semaines, ou encore en 1995.



Doc n°26

Groupe de salariés grévistes occupant l'usine en 1936 (AMBC, don de Daniel Legros)



Doc n°25

Départ d'une manifestation depuis
l'usine Hispano-Suiza en 1936 ;
sur la banderole on peut lire :
"Nous sommes ici pour le bifteck,
nous n'en sortirons
pas pour des haricots"
(AMBC, don de Daniel Legros)



Doc n°27

L'entrée de l'usine
pendant les grèves de 1968
(AMBC,
don de René Masson)

Une présence bénéfique pour la ville



Un quartier animé

Pendant ses 85 ans de présence à Bois-Colombes, Hispano-Suiza a constitué un élément essentiel dans l'organisation de la ville, mais aussi pour la vie du quartier. Les habitants ou travailleurs voisins sont nombreux à se souvenir des entrées et sorties du personnel, qui animaient les alentours matin et soir (**doc n°28**). La présence de l'entreprise a aussi permis l'implantation et la subsistance de nombreux bars et restaurants, comme le café des Bruyères, les Trois Marches ou le Café des Sports (**doc n°29**).

“Dans les années 1960, lorsque j'étais au lycée Albert-Camus, je me souviens de la foule qui allait vers la gare des Vallées aux alentours de 18 heures. L'horaire mobile n'existait pas !”

Martine Coant

Une usine bruyante ?

Si la soufflerie est aujourd'hui le symbole de l'usine disparue, elle a pendant un certain temps été un objet de gêne pour les riverains. Une fois déclenchée, elle provoque en effet un bruit considérable, dont certains affirment même qu'on l'entend jusqu'à la capitale quand le vent est favorable ! Dans les années 1940, une association se forme pour défendre les intérêts des habitants : il s'agit du Groupement de défense contre les bruits des usines d'aviation, installé avenue des Peupliers. De nombreuses plaintes sont portées auprès de la Préfecture de police par le Conseil municipal de Bois-Colombes. En 1949, il est même envisagé de détruire la soufflerie pour la reconstruire ailleurs. Néanmoins, dès les années 1950, ce projet est rendu caduc car les essais dans la soufflerie sont peu à peu abandonnés.

Un rôle important dans le développement de la ville

Si le bruit de l'usine a donc parfois fait l'objet de plaintes, sa présence a sans aucun doute été favorable pour la Ville et ses habitants. Outre le bassin d'emplois qu'elle constitue (on y trouvait jusqu'à 5000 salariés à certains époques), Hispano-Suiza a apporté à la Ville un important concours financier via les taxes qu'elle lui versait, à savoir essentiellement la taxe foncière et la taxe professionnelle. Ainsi, en 1981, le montant de la taxe professionnelle payé par l'entreprise s'élevait à plus de 4 millions de francs, et équivalait à près de 20% de l'ensemble des impôts directs prélevés par la Ville.

Dans l'esprit des Bois-Colombiens, Hispano-Suiza reste aussi un objet de fierté. Le succès de l'entreprise, son esprit d'innovation, et les qualités professionnelles reconnues de ses employés, confèrent au nom d'Hispano-Suiza un prestige qui retombe en partie sur la ville qui l'accueille.



Doc n°28

Entrée du personnel dans l'usine au début du siècle dernier (AMBC)



Doc n°29

Carte postale envoyée par un ancien employé d'Hispano-Suiza ; on peut y lire “Ceci est le restaurant où je mangeais lorsque j'étais chez Hispano ; j'avais été pour y prendre une chambre [à] 20 francs la semaine mais je l'ai laissée” (AMBC, don de Daniel Legros)



Être employé chez Hispano : métiers et carrière

Les métiers

Après une forte augmentation jusqu'aux années 1930 et une stabilisation jusqu'aux années 1960, le nombre d'employés de l'entreprise Hispano-Suiza baisse progressivement : de 4 500 salariés en 1957 à 3 300 en 1969, 2 300 en 1980, et finalement un peu plus de 1 000 en 1997. Les hommes y sont majoritaires ainsi que les techniciens et ouvriers.

Le circuit des pièces produites par l'entreprise commence dans les services d'études et de recherches : ingénieurs et techniciens y élaborent des prototypes, mais aussi des méthodes de travail et de production. Parmi ces services, on trouve notamment le bureau de dessin (**doc n°30**), le centre d'essai, le laboratoire ou encore le bureau des Méthodes.

Les prototypes ainsi créés vont ensuite passer à la fabrication, grâce à de nombreux ateliers qui réalisent chacun une des étapes de fabrication d'une pièce : tournage, fraisage, brochage, alésage, soudage, traitements thermiques (**doc n°31**) etc., et enfin montage. Jusqu'en 1967, la fonderie permet à l'entreprise de produire ses propres alliages. Une fois la pièce réalisée, elle passe aux services de contrôle technique qui surveillent la qualité du produit, avant d'être expédiée.

De nombreux autres services, s'ils n'interviennent pas directement dans la production, sont indispensables au bon fonctionnement de l'entreprise. Outre les services administratifs et commerciaux classiques, on y trouve par exemple les Achats généraux (acquisition des fournitures et des machines-outils, la mécanographie ou même les pompiers auxiliaires.

“J'ai été engagé comme aide-opérateur au service mécanographie. Le service mécanographie à l'époque était l'équivalent d'un service informatique de nos jours. [...] Le matériel employé, purement électromécanique (à « cartes perforées », ancêtres des ordinateurs), comprenait des trieuses, des perforatrices, des tabulatrices.”

Jean-Pierre Delettre

L'évolution de carrière

Nombreux sont ceux qui ont effectué une grande partie, voire la totalité, de leur carrière chez Hispano-Suiza. Il n'est pas rare qu'un ouvrier entré dans l'usine avec le degré de qualification P1 (le plus bas) gravisse peu à peu les échelons et devienne technicien puis agent de maîtrise, voire cadre, les responsabilités augmentant avec chaque changement de statut. L'ancienneté du personnel est récompensée par des distinctions honorifiques, comme la médaille de bronze à l'effigie de Marc Birkigt.

Dans cette évolution, ou lors d'un changement d'orientation au sein de l'entreprise, la formation peut jouer un rôle déterminant. Hispano-Suiza dispose pendant un temps d'une école située boulevard Brune dans le 14^e arrondissement de Paris, ainsi que d'un département de formation. Ce dernier organise de formations internes mais aussi des formations en alternance pour les jeunes. Les employés peuvent aussi bénéficier de formations externes, par exemple au Conservatoire des Arts et Métiers.

En 1990, plus de 16 millions de francs et 76 500 heures (soit une quarantaine d'heures par salarié) sont consacrés à la formation du personnel.



Doc n°30

Un bureau de dessin vers 1967 (prêt de l'Espace Patrimoine Safran)



Doc n°31

L'atelier de traitements thermiques dans les années 1950 (prêt de l'Espace Patrimoine Safran)

Être employé chez Hispano : les conditions de travail



Les horaires de travail

Dans la seconde moitié du 20^e siècle, Hispano-Suiza suit plus ou moins le principe des “3 x 8 heures”, un système d’organisation du travail dans lequel trois équipes tournent sur un même poste pendant trois séquences consécutives de huit heures. L’usine a en effet besoin de tourner en permanence, et les équipes se relaient donc jour et nuit. En 1989, une quarantaine d’ouvriers et de techniciens travaillent de 21h à 6h. Ces horaires, plus éprouvants, sont récompensés par des primes, mais ils signifient aussi plus d’autonomie au travail.

Les congés

Sur ce point, Hispano-Suiza ne diffère pas des autres entreprises. Il existe cependant un cas particulier, celui des jeunes de moins de 18 ans : ceux-ci ont droit à une semaine de congés supplémentaire, ainsi qu’à une heure de sport par jour, prise sur leur temps de travail. Pendant cette heure quotidienne, ils s’essaient à différents sports, encadrés par un agent du Comité d’établissement. Cette dernière mesure sera supprimée à la fin des années 1960.

“J’ai fait toute ma carrière chez Hispano-Suiza à la direction fiscale et comptable [...]. Au début nous étions un grand nombre de jeunes, l’ambiance était détendue et sympathique, et nous sommes restés longtemps amis. De plus la Direction et le Comité [d’établissement] offraient une semaine supplémentaire de congé dite « semaine jeune » (pour les moins de 18 ans) à Prémamanon dans le Jura.” Huguette Woeimberghe

Les vêtements de travail

Environ deux fois par an, des vêtements de travail sont attribués à tous ceux qui travaillent dans les ateliers, mais aussi aux dessinateurs, techniciens de laboratoire, magasiniers, agents médicaux, etc. Ce vêtement a une fonction de protection, mais il permet aussi de différencier certains grades : ainsi, les agents de maîtrise portent une blouse blanche, tandis que les techniciens revêtent une blouse grise (**doc n°32**).

A certains postes, une protection plus importante est indispensable (**doc n°33**). Ainsi, les ouvriers et techniciens travaillant avec de l’acide doivent porter lunettes et chapeaux en cas d’éclaboussures, tandis que ceux qui ont affaire au magnésium (un métal notamment utilisé pour les trains d’atterrissage, très léger mais aussi hautement inflammable) ont de longues blouses ignifugées. Dans les années 1970 et 1980, le service de santé et sécurité réalise des fascicules et des vidéos afin d’expliquer à l’ensemble du personnel les mesures de protection à respecter.



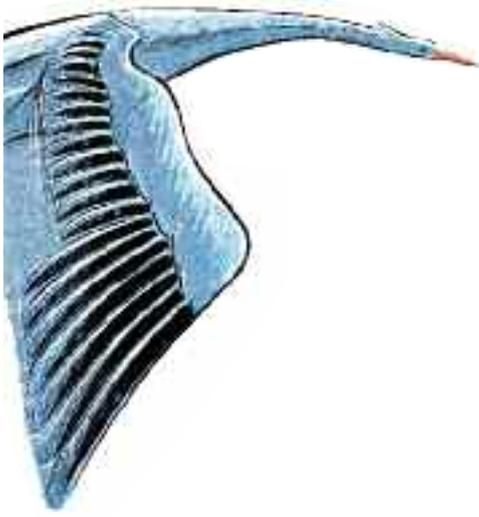
Doc n°32

Sortie de l’usine en 1964 : les blouses blanches, les blouses grises et les costumes se mélangent (prêt de l’Espace Patrimoine Safran)



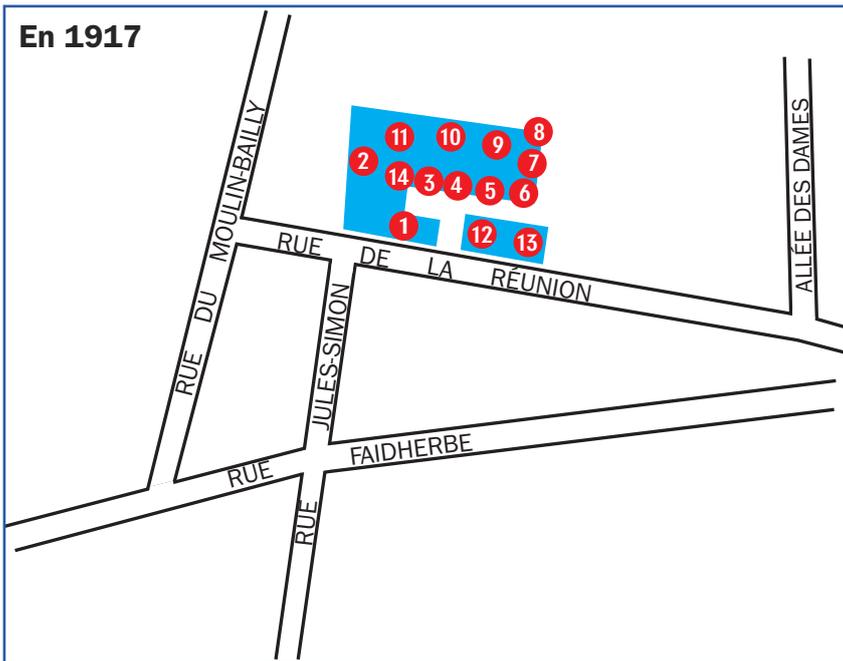
Doc n°33

Soudeur protégé par un masque dans les années 1950 (prêt de l’Espace Patrimoine Safran)



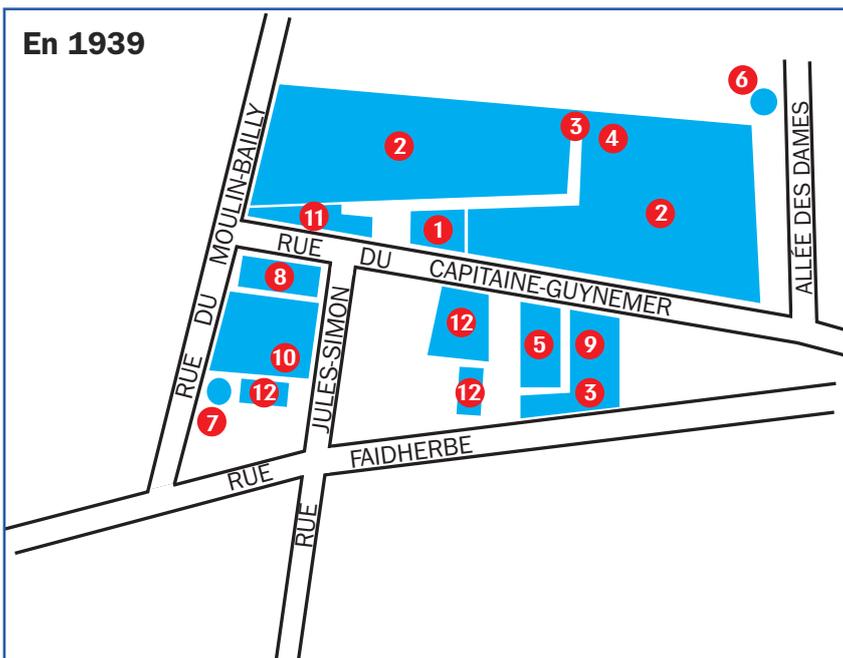
L'évolution des locaux

En 1917

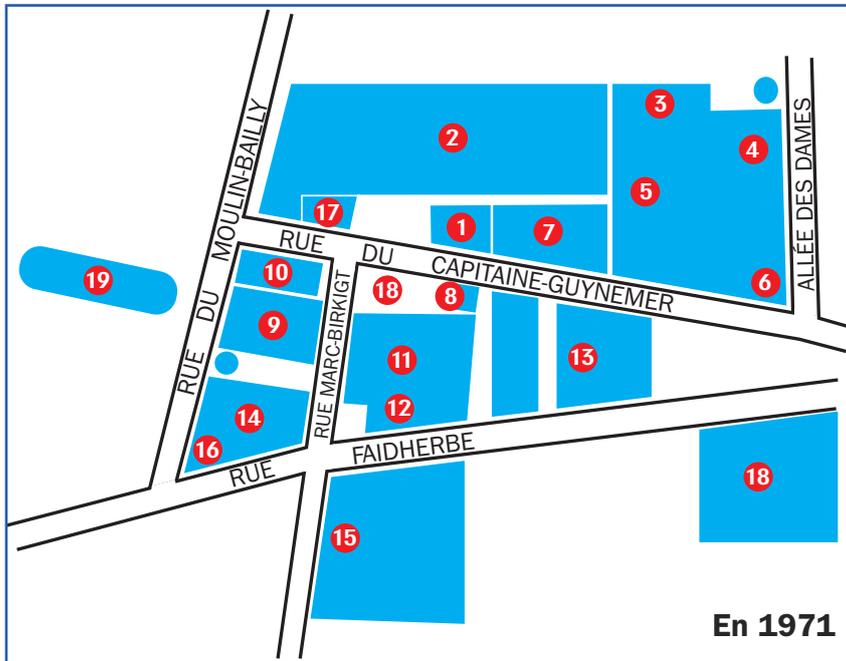
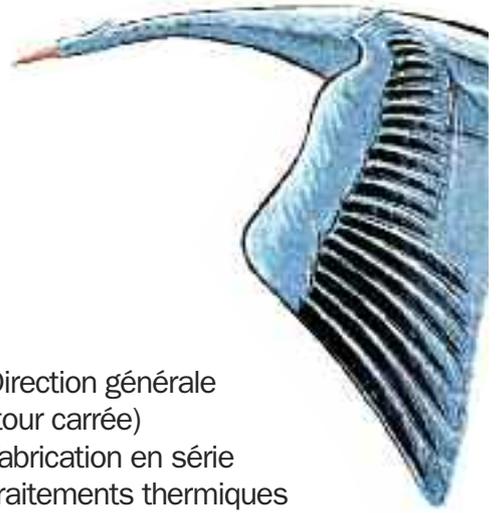


- 1** – Direction générale et commerciale, réception des clients
- 2** – Forge/sablage/cémentation
- 3** – Matières brutes
- 4** – Expédition/vérification/distribution
- 5** – Pièces finies
- 6** – Assemblage/préparation des châssis
- 7** – Chaudronnerie et menuiserie
- 8** – Essais
- 9** – Montage des châssis et moteurs
- 10** – Outillage
- 11** – Fabrication
- 12** – Garage
- 13** – Réparation/finition/mise au point
- 14** – Vestiaires

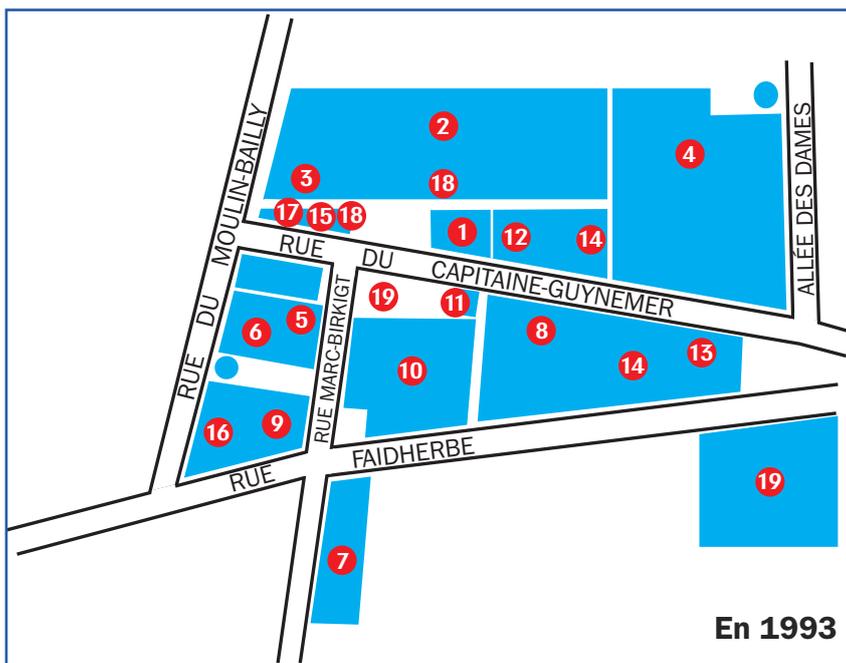
En 1939



- 1** – Direction générale (tour carrée)
- 2** – Ateliers
- 3** – Fonderies
- 4** – Chaudronnerie et chromage
- 5** – Menuiserie
- 6** – Château d'eau
- 7** – Réfrigérant atmosphérique
- 8** – Soufflerie
- 9** – Laboratoire
- 10** – Restaurant d'entreprise
- 11** – Vestiaires et infirmerie
- 12** – Garage



- 1** – Direction générale (tour carrée)
- 2** – Fabrication en série
- 3** – Traitements thermiques
- 4** – Chaudronnerie
- 5** – Montage en série et réparation
- 6** – Montage et essais des trains d'atterrissage du Concorde
- 7** – Laboratoire
- 8** – Achats
- 9** – Centre d'expériences
- 10** – Ancienne soufflerie
- 11** – Montage des prototypes
- 12** – Après-vente
- 13** – Département Diesel
- 14** – Gestion des stocks et expédition
- 15** – Direction technique de l'énergie
- 16** – Restaurant d'entreprise
- 17** – Infirmerie et vestiaires
- 18** – Parkings des employés
- 19** – Stade des Vallées



- 1** – Direction générale (tour carrée)
- 2** – Transmissions de puissance
- 3** – Etudes
- 4** – Mécanique aéronautique
- 5** – Montage
- 6** – Essais et mesures
- 7** – Turbomachines et robotique
- 8** – Sièges éjectables Martin-Baker
- 9** – Réception/expédition/contrôle qualité
- 10** – Moyens généraux
- 11** – Achats
- 12** – Laboratoire
- 13** – Commerce et programmes
- 14** – Archives et documentation
- 15** – Logistique
- 16** – Restaurant d'entreprise/comité d'établissement
- 17** – Infirmerie et sécurité
- 18** – Personnel
- 19** – Parkings des employés



Les locaux liés à l'activité industrielle

Hispano-Suiza a connu, pendant ses 85 ans d'activité à Bois-Colombes, un important accroissement de sa superficie. A partir des années 1950, les agrandissements se stabilisent et l'usine atteint environ la taille qu'elle conservera jusqu'en 1999, à savoir 85 000 m². Ce développement s'explique surtout par l'extension des ateliers qui ont évolué en même temps que la production. Mais d'autres types de bâtiments, occupant moins d'espace, participent au bon fonctionnement de l'usine.

Les bâtiments administratifs

En 1914, la direction d'Hispano-Suiza est installée dans le bâtiment administratif, à gauche de l'entrée du site. On y trouve aussi la direction commerciale et l'accueil des clients. Très vite, vers la fin des années 1910 probablement, un nouveau bâtiment est construit ; il reçoit le surnom de "tour carrée" en raison de sa forme particulière. On y trouve la direction générale, et plus tard des services comme la Comptabilité ou les Méthodes.

Les bâtiments d'étude et de conception

Ces bâtiments, indispensables à la conception des pièces avant leur fabrication, ont pour la plupart connu plusieurs emplacements. Ainsi, le laboratoire (**doc n°34**) s'est trouvé de part et d'autre de la rue Faidherbe (future avenue de l'Europe), tandis que le centre d'essais, avant d'être installé à côté de la soufflerie, se trouvait dans la partie la plus ancienne de l'usine (voir le plan de 1917).

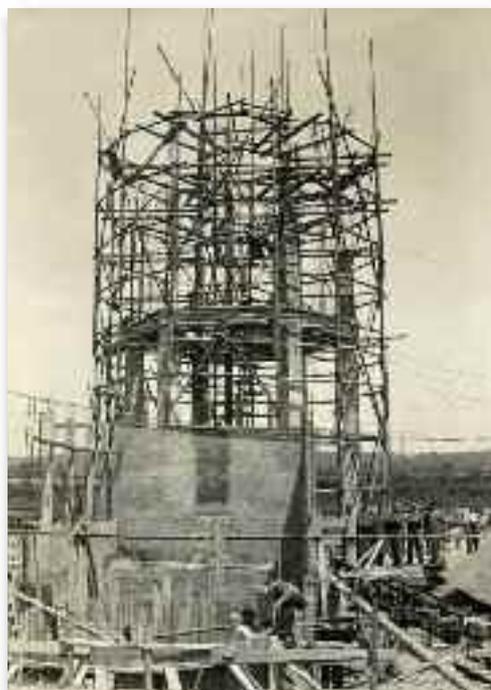
Les bâtiments de production

Les ateliers sont très nombreux et correspondent aux différentes étapes de fabrication des pièces réalisées. Leur fonction a évolué en même temps que la production d'Hispano-Suiza. C'est ainsi que, dans les années 1970, un atelier est dédié aux trains d'atterrissage du Concorde, et, en 1993, un autre aux turbomachines et à la robotique. Chaque ensemble d'atelier comporte des vestiaires et des douches.

À deux points presque opposés de l'usine, on trouve dès 1936 un château d'eau (**doc n°35**) et à partir de 1939 un bâtiment de réfrigérant atmosphérique. Hispano-Suiza possède également une menuiserie, une chaudronnerie et des fonderies.

Doc n°34

*Le laboratoire dans les années 1950
(prêt de l'Espace Patrimoine Safran)*



Doc n°35

*Construction
du château d'eau
en 1936
(AMBC,
don de Daniel Legros)*

Les locaux dédiés au personnel



Les bâtiments du Comité d'établissement (CE)

On y trouve notamment la bibliothèque, la salle d'animations, le local du CE, le réfectoire et le restaurant d'entreprise.

Suite à l'augmentation du nombre de salariés, le restaurant d'entreprise a fait l'objet de plusieurs réaménagements et relocalisations, en 1925 et 1935 par exemple. Il s'est néanmoins toujours trouvé dans le terrain situé entre la rue du Moulin-Bailly et la rue Jules-Simon (future rue Marc-Birkigt). Les employés sont unanimes quant à la qualité et à la diversité de la nourriture proposée dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle. Le restaurant est souvent pris d'assaut (**doc n°36**) et les repas doivent être organisés en plusieurs services. Pour ceux qui souhaitent amener leur propre repas, une salle appelée "réfectoire" et un agent de service sont mis à disposition.

La santé et la sécurité

L'infirmierie (ainsi que le service concernant la sécurité au travail) se trouve dans le plus ancien des bâtiments administratifs, le long de la rue du Capitaine-Guynemer, en face de la soufflerie. Pendant la Seconde Guerre mondiale, un service de médecine plus ambitieux est aménagé. Jusque dans les années 1970, Hispano-Suiza possède également sa propre ambulance.

"L'entreprise assurait sa propre médecine du travail et l'infirmierie était donc un cabinet médical avec la présence d'au moins deux médecins permanents. Elle a toujours été placée dans l'enceinte de ce que nous appelions familièrement « la grande tôle », c'est-à-dire l'[ancienne] usine de production située [...] en face de la soufflerie."

Michel Nicol

La médecine du travail a en effet toute son importance chez Hispano-Suiza, où les salariés ne sont pas à l'abri d'un accident. Mais le service bénéficie aussi aux familles du personnel, notamment avant les départs pour les séjours organisés par le Comité d'établissement.

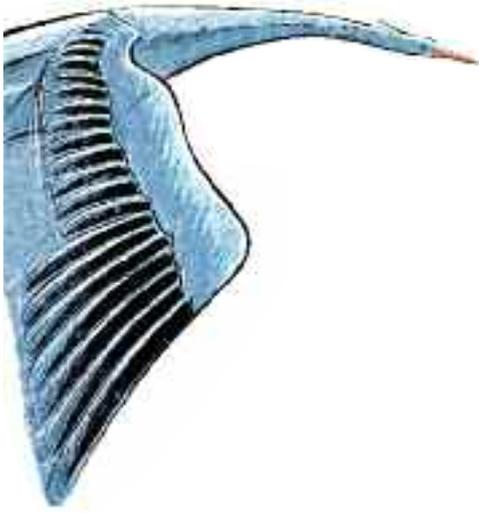
Les parkings

Afin d'accueillir les nombreux employés qui se rendent au travail en voiture, plusieurs parkings sont aménagés. On en trouve par exemple un de l'autre côté de la rue du Moulin-Bailly, sur le territoire de La Garenne-Colombes. De même, avant la construction du lycée Albert-Camus dans les années 1960, le terrain vague est utilisé à cet usage ; il sera ensuite remplacé par le parking "Roustan", situé le long de la rue Faidherbe (future avenue de l'Europe). Plusieurs garages pour les deux-roues existent également.

Les salariés d'Hispano-Suiza peuvent également accéder au site en train, grâce aux gares toutes proches de Bécon-les-Bruyères et des Vallées. Enfin, au milieu du siècle, il semble qu'un système de bus leur ait été proposé (**doc n°37**).

Le stade

En 1962, Hispano-Suiza signe une convention avec la Ville de La Garenne-Colombes pour l'utilisation du stade des Vallées, situé de l'autre côté de la rue Faidherbe. La société utilisera ce terrain jusque dans les années 1970, jusqu'à 2000 heures par an (soit environ 5 heures par jour). Le stade accueille ainsi les entraînements du Club sportif "La Cigogne" et, de temps à autre, des compétitions.



Doc n°36

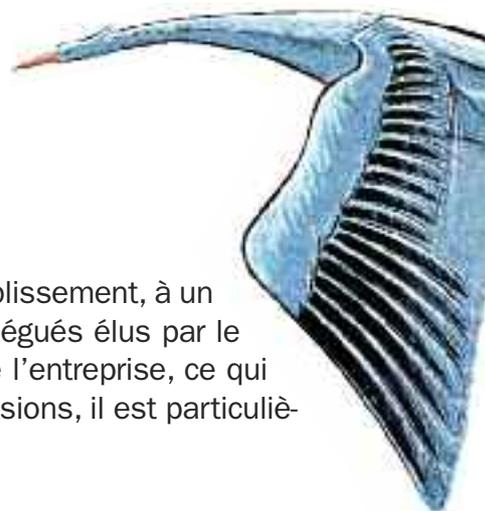
*Le restaurant d'entreprise en 1964
(prêt de l'Espace Patrimoine Safran)*

Doc n°37

Le bus de la société Hispano-Suiza devant la tour carrée (AMBC, don de Daniel Legros)



Le sport et les loisirs



Les employés d'Hispano-Suiza ont accès, par le biais du Comité d'établissement, à un certain nombre d'activités et d'avantages. Le CE est constitué de délégués élus par le personnel, et son financement s'élève à 5% de la masse salariale de l'entreprise, ce qui lui permet de proposer une offre riche. Regroupé en plusieurs commissions, il est particulièrement actif dans le domaine des loisirs.

Les activités sportives

Elles sont coordonnées par le Club sportif "La Cigogne", une association proposant au personnel d'Hispano-Suiza de nombreuses pratiques sportives : football, volleyball, tennis de table, plongée, pétanque, karaté, etc. Des rencontres "inter-ateliers" (**doc n°38**) ou avec d'autres centres (celui du Havre par exemple) ont lieu régulièrement, à Bois-Colombes ou à l'extérieur. Dans les années 1960, les frais de déplacement des sportifs, ainsi que les heures de travail manquées, leur sont remboursées par le CE.

"Je gérais la section d'athlétisme. Au début les compétitions se déroulaient le dimanche matin sur les stades ou dans les bois. [...] Une fois par an le Comité d'entreprise organisait dans un stade des rencontres sportives inter-ateliers (foot, volley...) auxquelles les familles étaient conviées."

Michel Thiriet

La bibliothèque

Dans les locaux du CE, une pièce est réservée à la bibliothèque. Beaucoup d'agents s'y rendent sur leur pause de midi, pour consulter de la presse sur place (**doc n°39**) ou emprunter des livres et, plus tard, des disques. Le CE y organise aussi des séances de dédicace, des rencontres avec les auteurs ou des discussions autour d'un ouvrage.

De nombreuses autres activités

Des activités diverses viennent compléter ce programme de loisirs. Le groupe Photographie organise des sorties en groupe, et possédait à une époque son propre laboratoire de développement au sein de l'usine. Le groupe Géologie-Préhistoire dirige de temps à autre des fouilles sur différents sites. L'Aéroclub Hispano-Suiza, qui fait partie du CE jusqu'en 1975, propose notamment à ses membres de passer leur brevet de pilote. Des ateliers (de poterie par exemple) sont régulièrement mis en place dans la salle d'animations du CE. Dans les années 1940, il existe également un orchestre et une troupe de théâtre.

Les réalisations de ces différents groupes font l'objet d'expositions dans les locaux du CE, et parfois de concours, le vainqueur étant désigné par un jury externe et/ou par les votes du personnel.

Enfin, le CE propose également des spectacles et des conférences dans ses locaux (**doc n°40**), ainsi que des tarifs préférentiels sur des activités à l'extérieur. Chaque année est organisé le traditionnel arbre de Noël pour les enfants du personnel (**doc n°41**).



Doc n°38

Compétition de foot inter-ateliers en juin 1975
(AMBC, don de Daniel Legros)



Doc n°39

Lecteurs assidus à la bibliothèque dans les années 1960-1970 (AMBC, don du Comité d'établissement Hispano-Suiza)

Doc n°40

Concert de Francis Lemarque dans la salle d'animations du CE dans les années 1970-1980 (AMBC, don du Comité d'établissement Hispano-Suiza)



Doc n°41

Vinatier André, Arbre de Noël dans les années 1960 (AMBC, don de Marie-Christine Vinatier)



Hispano-Suiza en vacances



Le comité d'établissement propose également aux salariés d'Hispano-Suiza et à leur famille des séjours de vacances variés.

Les séjours pour les familles

En été comme en hiver, les familles peuvent se rendre dans des centres de vacances présents dans plusieurs endroits en France. Le CE possède plusieurs centres de vacances, comme à Prémanson (Jura) (**doc n°42**), près de Propriano (Corse), ou à Cogolin (Var). Entre le ski, la plage, la voile, le ski nautique, etc., les activités proposées sont très diverses.

A partir des années 1990, alors que les finances du CE diminuent en même temps que le nombre d'employés d'Hispano-Suiza, les centres sont peu à peu vendus. Le CE conserve cependant des parts dans d'autres centres, comme à Serre-Chevalier et à La Palmyre.

Les séjours pour enfants et adolescents

Lors des vacances scolaires, les employés d'Hispano-Suiza ont la possibilité d'envoyer leurs enfants dans des centres de vacances (**doc n°43**) : le centre de Jeufosse (qui est aussi une maison de convalescence pour les employés) dans les années 1940, et plus tard à Bossay-sur-Claise (Indre-et-Loire), au col de Rousset (Vercors) (**doc n°44**) ou encore à Saint-Hilaire-de-Riez (Vendée). Dans ces centres, les journées sont partagées entre de nombreuses activités : jeux de plein air, poney, ski, bivouac, voile, initiation à la photographie, écoute de disques, etc.

“Il convient de rendre hommage aux organisateurs de ces séjours de vacances qui laissent sans doute dans la mémoire des participants des souvenirs inoubliables tant par la qualité de l'accueil, l'organisation, les lieux, la nourriture que par l'encadrement très qualifié et attentif.”

Annie Delettre

Le CE possède également des centres aérés, dans ses propres locaux ou à Vallangoujard (Val d'Oise).

L'organisation des séjours

Les centres de vacances Hispano-Suiza connaissent pendant longtemps un vif succès. Ceux qui en ont profité l'expliquent par des activités variées, une ambiance détendue, mais aussi des tarifs attractifs. A la fin des années 1960, le nombre de participants aux séjours familiaux est en hausse constante, et atteint 660 personnes en 1971 (soit un cinquième des 3 300 salariés). Les séjours pour enfants ont encore plus de succès, avec 485 participants pour les seules vacances de Pâques 1971.

La durée des séjours varie, et peut aller jusqu'à un, voire deux mois pendant l'été. Les séjours des enfants sont encadrés par des agents permanents, et par des membres du personnel d'Hispano-Suiza, détachés temporairement de leur poste habituel à cette occasion et payés par le CE.



Doc n°42

La salle à manger du centre de Prémanson en 1989 (AMBC, don de Marie-Christine Vinatier)



Doc n°43

Arrivée d'adolescents dans un centre de vacances dans les années 1940-1950 (AMBC, don d'Huguette Benoît)



Doc n°44

Le centre du Rousset-en-Vercors dans les années 1970-1980 (AMBC, don du Comité d'établissement Hispano-Suiza)

L'engagement syndical et politique



L'usine Hispano-Suiza de Bois-Colombes est le berceau d'un militantisme syndical et politique fort, grâce à une double présence : celle, très affirmée des syndicats professionnels, mais aussi celle d'une section du Parti communiste français (PCF).

Les différents syndicats

Le syndicat majoritaire dans l'usine est la Confédération générale du travail (CGT) : en 1975, elle regroupe 480 adhérents (dont 350 ouvriers et 130 cadres et techniciens), soit presque 20% de l'ensemble des salariés (**doc n°45**). D'autres syndicats sont présents, comme la Confédération française démocratique du travail (CFDT), la Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC), Force ouvrière ou la Confédération générale des cadres (CGC).

“Mon embauche dans cette entreprise a tenu à plusieurs rencontres, notamment à la Fête de l'Humanité. M'étant présenté une première fois avec mes diplômes de CAP de tourneur, de fraiseur et BEP mécanicien-monteur, il me fut répondu qu'ils n'avaient aucun besoin. Après la fête je me représentais accompagné d'élus CGC pour me faire embaucher comme contrôleur, et j'ai exercé ce métier durant 41 ans.” René Amand

L'importance et le dynamisme des syndicats sur le site de Bois-Colombes ont sans doute eu un rôle dans les avantages sociaux qui ont été attribués aux salariés d'Hispano-Suiza.

“Lorsque l'on est élu délégué du personnel, on apprend vite à ne pas faire de distinction entre les revendications. Il n'y a pas de petites ou grandes revendications car le salarié qui est confronté à un problème demande à ce que l'on trouve une solution à sa demande. Si un salarié s'aperçoit qu'il est victime d'une discrimination ou d'une mauvaise condition de travail qui attente à son intégrité physique, en tant que délégué du personnel vous n'avez pas à juger de la pertinence de la revendication. Vous devez tenter de trouver une solution et donc d'intervenir.”

Michel Sturaro

Une section du PCF

Sur ce fait, Hispano-Suiza se démarque de nombreuses entreprises. Dans les années 1970, la section accueille près de 250 membres, soit presque 10% des employés de l'usine.

En août 1975, c'est la section communiste d'Hispano-Suiza qui accueille le 700 000^e adhérent du PCF. A cette occasion, Georges Marchais, secrétaire général du Parti, se rend sur place. La foule et la presse sont au rendez-vous, et Hispano-Suiza fera, ce jour-là, la une de L'Humanité. Par la suite, d'autres personnalités du PCF se déplaceront dans l'usine, comme le secrétaire général Robert Hue en 1995, lors de la campagne électorale présidentielle (**doc n°46**).

L'activité militante

L'activité des syndicats se centre sur l'amélioration des conditions de travail des salariés. Si 1936, 1945 et 1968 sont des périodes-charnières dans ce domaine (ainsi que pour la reconnaissance des syndicats dans l'entreprise), de nombreuses revendications demeurent.

Au début des années 1990, les rumeurs concernant le départ d'Hispano-Suiza du site de Bois-Colombes deviennent de plus en plus fortes. De nombreux employés s'opposent à ce déménagement, craignant pour leur avenir et celui de l'entreprise. La CGT choisit alors de s'adresser aux Bois-Colombiens, en soulignant notamment le désavantage fiscal qu'engendrerait une telle situation ; elle propose également un projet de réaménagement du site de Bois-Colombes. De nombreux tracts circulent dans la ville, et, en 1992, des représentants syndicaux interviennent lors d'un conseil municipal.



Doc n°45

*Manifestation organisée à Paris
pour la sauvegarde des emplois chez Hispano-Suiza
dans les années 1990
(AMBC,
don du Comité d'établissement Hispano-Suiza)*



Doc n°46

*Réunion
publique sur
la nationalisation
des entreprises
organisée
devant l'usine
en présence
de Robert Hue,
candidat
aux élections
présidentielles,
en 1995
(AMBC,
don du Comité
d'établissement
Hispano-Suiza)*

Un esprit cigognard



Le terme de « Cigognard », souvent utilisé par le personnel d'Hispano-Suiza, reflète un sentiment d'appartenance à l'entreprise et à son histoire, mais aussi une implication dans le quotidien et le futur de l'usine.

Un fort attachement à l'entreprise

Etre employé chez Hispano-Suiza est, pour beaucoup, un objet de fierté. La société est renommée pour son esprit d'innovation, et demeure dans les mémoires grâce à sa production de voitures de luxe (souvent appelées « les Rolls-Royce françaises »). Les salariés d'Hispano-Suiza ont généralement une bonne connaissance de l'histoire de l'entreprise. Plusieurs participeront à la réalisation d'ouvrages et de films à ce sujet.

Ce sentiment d'appartenance est renforcé par la durée des carrières chez Hispano-Suiza : nombreux sont ceux qui y ont passé la majeure partie voire la totalité de leur vie professionnelle. Il n'est en outre pas rare que plusieurs générations d'une même famille y travaillent.

“À cette époque, il y avait un grand sentiment d'appartenance à la société, il n'était pas rare de retrouver dans le personnel plusieurs membres d'une même famille. Par ailleurs, Hispano avait la réputation d'embaucher les meilleurs ouvriers, quelqu'un quittant Hispano-Suiza avait toute chance de retrouver du travail très rapidement.”

Daniel Ville

L'implication dans la production et l'avenir de l'usine

L'attachement des salariés d'Hispano-Suiza à leur lieu de travail se traduit par une forte implication dans la vie de l'usine. Plusieurs anciens employés évoquent leur envie de participer à la réussite de l'usine et de ses productions. Dès les premières rumeurs de fermeture du site dans les années 1960, de nombreux employés (syndiqués ou non) se mobilisent. Les réunions d'information organisées rassemblent de nombreux participants.

Des loisirs fédérateurs

L'identité de Cigognard passe aussi par la vie extra-professionnelle. Les centres de vacances, les sorties avec les groupes de loisirs, ou les repas organisés le weekend (**doc n°47**), ont le même effet fédérateur. Il n'est d'ailleurs pas rare que des employés retraités conservent des liens avec l'entreprise via des groupes du Comité d'établissement ou des associations comme l'Amicale des Anciens d'Hispano-Suiza (**doc n°48**), fondée en 1947 puis en 1973 (elle n'a que récemment été dissoute) et réservée aux employés justifiant de dix années de présence au sein de l'entreprise.

“[Il existait] des relations très amicales entre les anciens de cette société. En effet, en 1947, à la demande de la Direction générale d'Hispano, une amicale fut créée pour regrouper des membres actifs et les retraités, pour permettre de maintenir des contacts lors de l'Assemblée générale, de la remise des médailles et de la sortie annuelle bien appréciée par tous.”

René Launay



Doc n°47

Méchoui organisé par des employés d'Hispano-Suiza dans les années 1960 (AMBC, don de Marie-Christine Vinatier)



Doc n°48

Carte d'adhérent à l'Amicale des Anciens d'Hispano-Suiza de 1975 (AMBC, don de Josiane Fontaine)



Remerciements

La Ville de Bois-Colombes remercie pour leur participation :

L'Espace Patrimoine Safran et notamment Dominique PROT
La société Hispano-Suiza et notamment Corinne BARILLON et Antonio PACHECO
L'Amicale des Anciens d'Hispano-Suiza, et notamment Martine COANT
Le Club Hispano-Suiza, et notamment Hervé PANNIER, Gilbert SPAGNOLI et Marc VEILLY
L'artiste en résidence Panthéa KIANVASH et les enfants et adultes ayant participé à ses ateliers
Michel POLACCO, passionné d'aéronautique, secrétaire général de l'information à Radio France
Xavier-Marie BONNOT et René SIMIER, réalisateurs du film *Hispano-Suiza, une usine dans le siècle*
Thomas et Bastien GUYOT
Jean-Paul ROSSIGNOL et Alain VEILLY
La photographe Perrine CHARRON
Le Cercle philatélique et cartophile de Bois-Colombes, et notamment Pierre CARRAZ
Les Archives départementales des Hauts-de-Seine, et notamment Patrick CHAMOULARD
Le Laboratoire aérodynamique Eiffel, et notamment Benoît BLANCHARD et Martin PETER
Les Archives municipales de la Ville de La Garenne-Colombes
Les Archives municipales, le Musée d'Art et d'Histoire et le Centre technique municipal de la Ville de Colombes

Pour leurs dons, prêts et recherches :

Huguette BENOÎT, Philippe CHENEBAULT, Jean CHEVALLIER, Martine COANT, le Comité d'établissement Hispano-Suiza (et notamment Michel FRELAUT), Annie DELETTRE, Nicole DEMARLE, Jacques DOREL, Josiane FONTAINE, Michel HOUSSAIS, Jean KRIER, Daniel LEGROS, René MASSON, René MOREAU, le Musée de l'Air et de l'Espace (et notamment Bernard CHAMPENOIS), le Musée Safran (et notamment Daniel DECLERCQ), Pierre PARVAUD, Jean-Paul ROSSIGNOL, Jean-Louis VAN CALSTER, Alain VEILLY, Marie-Christine VINATIER.

Pour leurs témoignages :

René AMAND, Huguette BENOÎT, Yves BONNET, Jean CHEVALLIER, Martine COANT, Jean COLLONGES, Paul DAUBIÉ, Annie DELETTRE, Jean-Pierre DELETTRE, Fernando DEL RIO, Bernard FALLET, Michel FRÉLAUT, Jean KRIER, René LAUNAY, Daniel LEGROS, Maurice LOUAIL, Michel MARBOEUF, René MASSON, Jean-Louis MICHNIAK, René MOREAU, Michel NICOL, Roger PANAGET, Claude RAOUL, Gilbert SPAGNOLI, Michel STURARO, Michel THIRIET, Victor VALGEON, Daniel VILLE, Huguette WOIEMBERGHE, Anne-Marie ZACHARIAS.

Les services de la Ville de Bois-Colombes :

La direction de l'Action culturelle, le service Communication, la salle Jean-Renoir, l'espace Schiffers, le service Reprographie, la direction de la Construction, le service Informatique, le service Entretien et Restauration et le service Enfance.

Malgré nos recherches, nous n'avons pas pu retrouver les auteurs de certaines photographies. Leurs auteurs ou éventuels ayant droits peuvent prendre contact avec la mairie de Bois-Colombes au 01 41 19 83 48.

**Conception de l'exposition et de la plaquette par le service Archives-Documentation
avec l'aide du service Communication et de la direction de l'Action culturelle.**

Sources



Fonds des Archives municipales de Bois-Colombes (AMBC)
Fonds des archives de l'Espace Patrimoine Safran
Fonds des archives d'Hispano-Suiza
Fonds des Archives départementales des Hauts-de-Seine
Fonds des Archives municipales de La Garenne-Colombes
Fonds des Archives municipales de Colombes
Fonds des Archives de la Préfecture de police de Paris
Fonds des archives du Musée de l'Air et de l'Espace

Amicale des Anciens d'Hispano-Suiza, *1904-2004 : centenaire de la société Hispano-Suiza*, [vers 2004], 120 p.

BADRÉ Paul, *Les automobiles Hispano-Suiza : des origines à 1949*, Editions Edijac, 1990.

BADRÉ Paul, *Hispano-Suiza*, Editions E.P.A., 1984.

BELLONTE Maurice, *Le premier Paris-New York*, Editions Plon, 1976.

BORDEAUX Henri, *La vie de Guynemer*, Librairie Hachette, 1924.

DUPRÉ Charles, *35 ans d'aéronautique française : la société Hispano-Suiza de 1946 à 1982*, Editions SNECMA, 1983, 22 p.

HERVIER Dominique (sous la dir.), *1860-1960 : cent ans de patrimoine industriel des Hauts-de-Seine*, Association pour le patrimoine des Hauts-de-Seine, 1997, 101 p.

MASPERO François, *Ouvriers face aux appareils : une expérience de militantisme chez Hispano-Suiza*, Editions François Maspero, 1970, 280 p.

MORAREAU Lucien, FEUILLOY Robert, COURTINAUT Jean-Louis et al., *L'aviation maritime française pendant la Grande Guerre*, Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'aéronautique navale, 1999.

Musée municipal d'Art et d'Histoire de Colombes, *Des noms qui marquent : 100 ans d'activités économiques et industrielles à Colombes*, Ville de Colombes, 2010, 51 p.

POLACCO Michel, *Hispano-Suiza : le futur a sa légende*, Editions du Cherche-midi, 1993, 112 p.

POLACCO Michel, *Une brève histoire de l'aviation*, Editions Jean-Claude Béhar, 2013, 157 p.

SCEAUX Catherine (sous la dir.), *Nous métallos et militants chez Hispano-Suiza*, Gennevilliers, [vers 2004], 192 p.

SNECMA, *Regroupement de la société CNMP et de la division Hispano-Suiza de la SNECMA au sein de la société Hispano-Suiza filiale de la SNECMA*, Editions SNECMA, 1977, 36 p.

Société Hispano-Suiza, *1914-1997 : Hispano-Suiza à Bois-Colombes*, 1997, 42 p.

Société Hispano-Suiza, *Marc Birkigt et son œuvre*, s.d.

Union syndicale des industries aéronautiques, *L'industrie aéronautique française*, Union syndicale des industries aéronautiques, vers 1961, 123 p.

WEISS René, *La première traversée aérienne Paris-New York par Costes et Bellonte*, Paris, Imprimerie nationale, 1931.

WHYTE Andrew, *Les belles voitures : des origines aux années 1940*, Editions Grund, 1985.

Annexes



Jean Jules Lacoste

lors de l'inauguration de la rue du Capitaine-Guynemer en 1917 (AMBC, don de Michel Houssais)



Louis Massuger

en 1953 (AMBC, don Michel Houssais)

Les grands noms d'Hispano-Suiza

Nous avons évoqué précédemment plusieurs personnages liés à Hispano-Suiza, qui ont donné leur nom à des rues de Bois-Colombes. Mais les personnalités qui suivent ont, elles aussi, contribué au développement et à la renommée d'Hispano-Suiza.

Jean Jules Lacoste

Jean (dit Jules) Lacoste naît le 28 novembre 1861 à Bourg-sur-Gironde. En 1910, alors qu'il tient un magasin d'accessoires pour automobiles à Paris (boulevard de Strasbourg), il y rencontre Marc Birkigt, venu y faire une réclamation au sujet d'une pièce défectueuse. Apprenant que Marc Birkigt a pour projet d'installer la première succursale française d'Hispano-Suiza, Jean Jules Lacoste lui propose de rechercher un terrain en région parisienne. Les deux hommes choisissent finalement Levallois-Perret.

Peu après l'installation d'Hispano-Suiza sur ce nouveau site, Jean Lacoste devient le directeur administratif de l'usine, et le demeure lorsqu'elle est transférée à Bois-Colombes. Dans les années 1940, alors que les dirigeants d'Hispano-Suiza ont quitté le site de Bois-Colombes pour marquer leur désaccord avec l'occupation allemande, il doit rester pour assurer le bon fonctionnement de l'usine. Jean Jules Lacoste décède le 26 novembre 1948. Son fils, né en 1904, est le célèbre tennisman René Lacoste, créateur de la marque au crocodile.

Louis Massuger

Né le 23 septembre 1885 à Paris, Louis Massuger effectue des études d'ingénieur au Conservatoire des arts et métiers. En 1911, il entre chez Hispano-Suiza, qui vient de s'installer à Levallois-Perret. Il y est employé comme chef des essais, mais est aussi ponctuellement pilote lors de courses automobiles auxquelles l'entreprise participe : il remportera ainsi de nombreux prix.

Louis Massuger devient peu à peu un des proches collaborateurs de Marc Birkigt. Installé dans l'usine de Bois-Colombes en 1914, il joue un rôle majeur dans le développement de l'usine en mettant en place la collaboration avec la Société de production des avions Deperdussin (SPAD), à laquelle Hispano-Suiza fournira des moteurs pour ses avions militaires. En 1916, il apporte des modifications sur les moteurs au sein même des escadrilles, et se lie ainsi d'amitié avec des pilotes comme Georges Guynemer ou René Fonck. Après la guerre, il reprend son rôle de chef des ateliers de mise au point et de réparation, mais continue à suivre les innovations en matière d'aéronautique.



Robert Blum

à Bois-Colombes, années 1960 (AMBC, don de René Moreau)



Robert Blum et Maurice Heurteux

Né en 1902, Robert Blum est le fils de Léon Blum, qui était d'ailleurs pendant un temps l'avocat de Marc Birkigt. Polytechnicien, ingénieur en aéronautique, il travaille notamment chez Peugeot. Après avoir été déporté pendant la Seconde Guerre mondiale, Robert Blum devient à partir de 1946 secrétaire général, directeur général chez Hispano-Suiza puis le président-directeur général de la Société d'exploitation des matériels Hispano-Suiza. Il le restera jusqu'en 1968, avant de décéder en 1975

Maurice Heurteux, né lui aussi en 1902, entre chez Hispano-Suiza en 1939 comme directeur de production. Il en est nommé le directeur général adjoint en 1945, avant de devenir le président-directeur général de la Société française Hispano-Suiza en 1953, après la mort de Marc Birkigt dont il était le gendre. Il décède en fonction en 1965.

René Fonck

Né dans les Vosges le 27 mars 1894, René Fonck obtient un diplôme au Conservatoire des arts et métiers, avant d'être affecté en 1914 dans un régiment du Génie. En 1915, il est affecté dans l'aviation militaire, et, après plusieurs victoires, intègre l'escadrille des Cigognes en 1916. Son parcours y est brillant : 75 victoires, sans compter celles qui n'ont pas été confirmées. Lui aussi conduit un Spad équipé d'un moteur Hispano-Suiza.

La guerre terminée, René Fonck entre en politique : il sera député des Vosges de 1919 à 1924. Il continue à s'intéresser à l'aviation, et participe à divers projets, militaires ou civils. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il entre au service du gouvernement de Vichy, mais, peu à peu, son opposition à Laval et ses interventions en faveur des résistants lui valent la méfiance de l'occupant allemand. A la Libération, il se retire de toute vie publique, et décède à Paris en 1953.

Jean Mermoz

Jean Mermoz naît à Aubenton le 9 décembre 1901. En 1920, il s'engage dans l'armée pour 4 ans et se tourne vers l'aviation. A la fin de son service, il se voit offrir un contrat par les Lignes aériennes Latécoère (future Compagnie aéropostale) ; il commence comme mécanicien et devient rapidement pilote. Il effectue plusieurs traversées à l'époque spectaculaires, comme celle allant de la France à l'Amérique du sud (par-dessus la cordillère des Andes) en 1930.

En parallèle, il s'implique aussi en politique par le biais du mouvement nationaliste des Croix-de-Feu. En 1936, il fera partie du premier comité exécutif du Parti social français (PSF). Il se rend également fréquemment à l'Association philotechnique de Bois-Colombes pour y enseigner les rudiments de l'aéronautique. Le 7 décembre 1936, alors qu'il effectue une traversée de l'Atlantique Sud, son avion, La Croix-du-Sud (un hydravion à moteur Hispano-Suiza) disparaît en mer avec toutes les personnes qui se trouvaient à bord. Bois-Colombes a tenu à rendre hommage à cet aviateur en donnant son nom au collège Jean-Mermoz en 2008, et à l'allée de la Croix-du-Sud en 2011.

Quelques productions d'Hispano-Suiza

Nom du produit	Éléments produits par Hispano	Première production
<u>Domaine automobile</u>		
Omnibus à essence	Moteur à explosion	Années 1900
Alphonse XIII (voiture de luxe)	Châssis	Années 1910
Torpedo H6 (voiture de course)	Châssis	Années 1920
Micheline (train à pneus)	Châssis	Années 1930
<u>Domaine aéronautique</u>		
Spad VII	Moteurs 8 cylindres	Années 1910
Breguet XIX	Moteurs 12 cylindres	Années 1920-1930
Dassault Mystère IV	Moteur Verdon	Années 1950
Concorde	Trains d'atterrissage	Années 1960
Boeing 777	Transmissions de puissance	Années 1990
Airbus A380	Inverseurs de poussée	Années 2000
<u>Domaine nucléaire</u>		
Centrale de Chinon	Automates de manutention	Années 1960
Site du Tricastin	Compresseurs d'uranium	Années 1970
Centrale de Chinon	Bras automatisé Isis	Années 1980
<u>Domaine industriel</u>		
Plateformes pétrolières	Turbines	Années 1970
Groupe électrique de secours de la RATP	Turbocompresseur de suralimentation	Années 1970
<u>Domaine spatial</u>		
Fusée Diamant (lanceur de satellites)	Pièces hydrauliques, vannes, distributeurs pneumatiques	Années 1960
Lanceur Ariane 5	Éléments du moteur Vulcain	Années 1990
<u>Autres domaines</u>		
Canots de plaisance et de compétition	Moteurs	Années 1910-1920
Canon HS 404	Totalité	Années 1930
Batteries de cuisine	Totalité	Années 1940
Machine à couler le chocolat	Totalité	Années 1950