

**En 1961, Citroën succède à Simca. Désormais le montage des moteurs de la Dyane, de la Méhari et de la GS est effectué à Nanterre. Dans d'immenses machines à coulée sous pression naissent les pièces, ensuite assemblées pour constituer, en fin de chaîne, les moteurs des différents modèles.**



# L'industrie automobile à Nanterre (IV)

**E**n mai 1968, les ouvriers en grève occupent l'usine et ne reprendront le travail qu'après les accords de Grenelle. En 1977, Citroën entre dans le groupe PSA. Deux ans plus tard, une restructuration est annoncée, suite à une grave dégradation des résultats commerciaux et financiers de la firme. La production en région parisienne, trop dispersée entre les six usines d'Aulnay, Saint-Ouen, Asnières, Nanterre, Levallois et Clichy, doit être regroupée sur les sites les plus favorables à la modernisation et à l'amélioration des conditions de travail. À Nanterre, 3 500 ou-

vriers sont menacés de perdre leur emploi. Pendant plusieurs années, les salariés représentés par le syndicat CGT, le gouvernement vont essayer de négocier avec la direction de Citroën pour trouver une solution à ce grave problème. Les événements se précipitent en 1984. Le 9 mars, la direction de Citroën présente un plan de 6 000 suppressions d'emploi (3 144 préretraités et 2 937 licenciements), qui concerne principalement la région parisienne. Le 11 mai, les usines d'Aulnay, de Levallois et de Nanterre sont occupées. Le 18 mai, le gouvernement donne son accord aux demandes de dé-

parts en préretraite et à celles ayant trait au retour au pays des travailleurs immigrés. Les occupations d'usine prennent fin. Le 22 août, la direction de Citroën s'engage, pour 2 417 futurs licenciés, à ne rompre leur contrat de travail qu'au bout de douze mois, afin de leur permettre une qualification complémentaire, tout en leur assurant une rémunération égale à 70 % du salaire antérieur. Bien que la CGT ait demandé d'attendre le mois de septembre, c'est-à-dire la fin des vacances, et proposé de poursuivre les négociations, les pouvoirs publics acceptent ce plan social le 23 août. À Nanterre, les

mois suivants, les activités de fonderie sont transférées en Lorraine, le ferrage des portes et petites pièces de la 2 CV à Levallois, où ce véhicule est fabriqué, le montage des moteurs de la GS à Vigo en Espagne. Les machines qui équipaient l'usine sont vendues aux USA et en Grande-Bretagne, ou transférées à Craiova en Roumanie. En novembre 1984, il ne reste plus que l'usinage des moteurs qui occupe 900 personnes. Pour sauvegarder les emplois, la municipalité lance l'idée de fabriquer à Nanterre le moteur Fire 1000 qui vient d'être mis au point par les bureaux d'étude de Fiat et de Citroën. Plus économique, plus performante et plus facile à réaliser, cette nouvelle génération de moteurs pourrait s'adapter au futur petit modèle Citroën, la Cosa. Malheureusement, ce projet n'est pas retenu par PSA. L'usi-

**Vue aérienne de l'usine Citroën prise en juillet 1976 sur laquelle on distingue les hangars aujourd'hui réhabilités de l'espace « Chevreul », et, à la périphérie, l'hôtel de ville, la préfecture des Hauts-de-Seine, le palais des sports Maurice-Thorez, le théâtre des Amandiers et le parc départemental André-Malraux.**

nage des pièces du moteur de la CX et de la BX quitte aussi Nanterre. En décembre 1985, l'usine ferme définitivement ses portes. Les dix-huit hectares de terrain appartenant à Citroën sont mis en vente.

La présence de constructeurs automobiles a favorisé l'implantation d'industries complémentaires. La société Dinin qui avait mis au point un accumulateur en dagénite pour les automobiles est restée longtemps en activité au n° 18 de l'avenue du Maréchal-Joffre. Beaucoup d'autres entreprises nanterriennes telles que Solex, qui fabriquait des carburateurs, Rosi spécialisée dans la fabrication des pots d'échappement, Montupet et Aluvac, en-

treprises de fonderie, Peugeot pour sa section outillage, et Lachant et Quesnel fabricant de ressorts, étaient liées à ce secteur.

Aujourd'hui, à Nanterre et plus généralement dans les Hauts-de-Seine, la plupart des usines de construction automobile ont fermé leurs portes. Néanmoins, une entreprise établie à Nanterre depuis 1887, la carrosserie Villard, est toujours en activité dans la Zac des Guillaeraies. La création de parcs d'activités, a permis à certaines entreprises nanterriennes, comme Villard, de s'agrandir, et à d'autres de s'implanter. En 1985, la firme suédoise d'automobiles SAAB s'est fixée aux Hautes-Pâtures dans le quartier du Petit-Nanterre. Sur

## Visite

► Dans le cadre de la « Journée nationale des moulins », la Société d'Histoire de Nanterre organise une visite guidée de la propriété communale du moulin des Gibets : le samedi 20 juin 1999, à partir de 14 heures (entrée rue des Hauts-Gibets). Pour plus de renseignements, contacter la Société d'Histoire de Nanterre, villa « Les Tourelles », 9, rue des Anciennes-Mairies, permanence tous les lundis de 18 heures à 20 heures.



Des ouvriers sortant du bureau d'embauche.



En mai 1968, les ouvriers occupent l'usine.

les anciens sites Citroën, la zone d'activités des Champs-Pierreux intègre aujourd'hui des logements, des équipements publics et des sociétés comme la Lyonnaise des Eaux, Dumez, Havas Informatique, Sommer Allibert, Télé systèmes...

Jeannine Cornaille  
Société d'Histoire de Nanterre

