



Donnet - Boulangère 1100.



Donnet - Roadster 1100.



Donnet - Cafété intérieure 1100 à traction avant.



En 1934, Donnet cesse son activité et Simca rachète l'usine de Nanterre.



La rue Achille-Hennape relie le centre aux rues des écoles de Nanterre. Autrefois, c'était un chemin conduisant à la ferme de la Châteauneuve, ouverte au lieu-dit les Champs-aux-Melles. Elle porte actuellement le nom d'Achille-Hennape, maire de Nanterre pendant deux mandats, de 1890, puis de 1896 à 1900.



LA RUE ACHILLE-HENNAPE autrefois chemin des Champs-aux-Melles

Pendant longtemps, l'histoire de la rue Hennape a été liée à celle de l'automobile.

En 1919, un constructeur automobile Vinot-Deguingand, établi à Puteaux depuis dix-huit ans, désire s'agrandir. Il recherche des terrains disponibles situés à proximité de ses ateliers. À Nanterre, il trouve un endroit assez vaste, bordé par l'avenue Georges-Clemenceau et limité par les rues Hennape et François-Millet. Il s'y installe et construit deux nouveaux modèles. Comme l'inflation fait doubler le prix des voitures, Vinot ne connaît plus le même succès qu'avant guerre. Il rencontre de sérieuses difficultés financières qui l'obligent à vendre son usine de Nanterre en 1924.

Donnet-Zedel lui succède. Il sort la Donna 6 et la Donna Super. Comme il veut créer une automobi-

le révolutionnaire, en 1929, il bâtit une usine de conception très moderne. Lui aussi se heurte à de graves problèmes financiers. Les établissements Donnet sont mis en liquidation en 1934.

Henri Pigozzi, avec l'appui de l'État français et de Fiat, s'en porte acquéreur. Le 2 novembre 1934, il fonde une firme : la Société industrielle de mécanique et de carrosserie automobile (Simca).

L'usine recommence à fonctionner au printemps 1935. C'est dans le contexte du Front populaire, que naît la Simca 5, prévue pour deux passagers. Simca emploie alors plus de deux mille personnes. L'usine est occupée pendant les grandes grèves de mai et juin 1936. Néanmoins deux versions de la Simca 5, une de luxe et l'autre décapotable, sont présentées en octobre au salon de l'Automobile. Le slogan « Simca, un appétit d'oiseau », valorise la sobriété de la

Simca 5, qui ne consomme que 3,8 litres d'essence pour 100 kilomètres. L'hirondelle qui illustre cette idée, devient l'emblème de Simca. La Simca 8, conçue selon les mêmes principes que la Simca 5, mais pour quatre personnes, apparaît au salon de 1937. Ces deux petites voitures remportent des prix aussi bien dans les concours d'élégance que dans les compétitions sportives et donnent une image jeune et dynamique de la marque Simca.

La croissance de la nouvelle firme est interrompue par la Seconde guerre mondiale. Trois mille ouvriers et techniciens de Simca se retrouvent au chômage. L'usine marche au ralenti et fabrique des équipements pour les véhicules militaires destinés à l'armée allemande. Après la libération de Paris, Simca reconditionne les moteurs de Jeep, à la demande de l'armée américaine.

La production automobile reprend lentement en 1946. La Simca 6 et le cabriolet Simca 8 Sport, sont créés dans les années 1947 et 1948. Avec l'aide américaine apportée par le plan Marshall, l'usine peut être agrandie et modernisée. Le personnel augmente puisque l'effectif passe à 5 500 personnes en 1949. Les ouvriers qui assurent le montage à la chaîne travaillent dans des conditions très dures avec un rendement à soutenir et des cadences infernales.

Les bureaux d'étude de Nanterre préparent la Simca 9 (l'Aronde), qui est mise au point en 1951. Cette voiture connaît un grand succès. De nombreuses versions sortent des chaînes de fabrication : en haut de gamme, la Grand Large, et le coupé Simca 9 Sport ; en moins luxueux la Quotidienne, la Châteleine, la Commerciale et la Messagère.

Le 17 mars 1953, la 100 000^e

Aronde voit le jour. Elle est tirée au sort parmi le personnel. En 1954, se produit un événement important : Simca fusionne avec Ford-Saf (Société anonyme française) et récupère les installations de l'usine de Poissy ainsi qu'une deuxième gamme de voiture, les Vedettes.

En 1955, Simca devient le premier constructeur privé français. L'entreprise fait travailler 4 000 fournisseurs et emploie 26 000 personnes. Les Arondes se transforment au fil des ans, par des améliorations apportées au niveau du confort, des modifications de la carrosserie et des coloris. La 500 000^e Aronde est fabriquée en 1957. En 1961, Simca déménage à Poissy et cède son usine de Nanterre à Citroën. Le montage des moteurs de la Dyane, de la Méhari et de la GS est désormais effectué à Nanterre. À partir de 1979, la direction de Citroën veut restructurer l'entreprise en

supprimant des emplois. À Nanterre, 686 postes doivent disparaître. En fait, en décembre 1985, Citroën quitte définitivement Nanterre.

Ainsi s'achève une période de soixante-six ans, où des milliers d'hommes ont réussi à concevoir, à mettre au point, à monter, à améliorer sans cesse au niveau de la sécurité, des performances, du confort et de la fiabilité, plusieurs générations d'automobiles...

Sur le site de 25 hectares, laissé vacant, un nouveau quartier voit le jour. L'usine subit une transformation spectaculaire et devient un bâtiment de verre occupé par des bureaux. Des logements, des équipements publics et des entreprises s'installent aux Champs-Pierreaux, assurant une continuité avec le quartier du Parc et l'espace Chevreuil.

Jeanine Cornaille
Société d'Histoire de Nanterre

