

A Villeurbanne, la fin d'un site industriel au passé aéronautique

Historique du site

La société J. Villard et Cie (Filature lyonnaise de Schappe) fondée en 1898, installe sa filature dans une usine située chemin des Poulettes (devenue rue Alexis Perroncel) à Villeurbanne. En 1911, la société achète un atelier situé 64 route de Vaulx (actuelle avenue Roger-Salengro). En 1917, l'usine comptait 600 salariés. Le siège social se trouvait à Lyon, 21 rue des Capucins. En 1924, la société construit des bâtiments industriels, d'une surface de 7.500 m², 10 rue de la Filature (actuelle rue du Pérou) et rue Yvonne à Villeurbanne. En 1934, un incendie ravage en partie l'usine et provoque sa fermeture et sa délocalisation en 1937, réduisant 300 ouvriers au chômage.

1940, la filature cède l'usine à l'Atelier d'Etudes Aéronautiques (AEA).

1953, l'AEA, situé, 10 rue de la Filature, devient Société Nationale de Construction Aérospatiale du Nord (SNCAN), puis cède, vers 1956, la place à Richard Continental, fabricant de tracteurs à chenilles, qui emploie 1500 personnes.

1965, Richard Continental passe une convention avec Renault-Saviem, qui donne naissance à la Société Continentale de Matériels de Travaux Publics (SCMTP). société commune chargée de promouvoir la fabrication et la vente de matériels de travaux publics en France et à l'étranger

1970, la SCMTP devient Société Mécanique de Villeurbanne (SMV) et emploie 800 personnes à la fabrication de pièces pour l'automobile notamment pour Renault.

1999, intégration de SMV à ACI (Auto Chassis International)

2001, SMV devient une filiale de ACI, et le site de Villeurbanne devient ACI Villeurbanne.

2020, ACI (Auto Chassis International) Villeurbanne, filiale 100% du Groupe Renault, se délocalise à Meyzieu sur le site AIRM (Association des Industriels de la Région de Meyzieu).

2022, le site Auto Chassis International (ACI), d'une superficie de 5 hectares, fait l'objet d'une réflexion de la part de la Ville de Villeurbanne et de la Métropole de Lyon. Un projet porté par BNP Paribas Immobilier et Ginkgo permettra l'éclosion, sur ce site industriel, d'un quartier mixte avec logements, bureaux, locaux, équipements publics, ainsi qu'un parc urbain de 2 hectares. Le tramway T6 desservira l'ensemble.

A Villeurbanne, la fin d'un site industriel au passé aéronautique

De l'Arsenal de l'Aéronautique 1936-1940, à l'Atelier d'Etudes Aéronautiques 1940-1944, à l'Arsenal de l'Aéronautique 1944-1952 à la Société française d'étude et de construction de matériels aéronautiques spéciaux (SFECMAS) 1952-1954, à la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN) 1954-1956, au 10 rue de la Filature devenue 10 rue du Pérou à Villeurbanne

Suite à la création du Ministère de l'Air le 14 septembre 1928 et de l'Armée de l'Air le 1^{er} avril 1933, il est constaté l'important retard pris par l'industrie aéronautique française. Dans le premier budget du Ministère de l'Air, voté le 2 juillet 1934, il est proposé la création d'un établissement d'Etat, doté de moyens industriels, pour étudier de nouvelles techniques et développer de nouveaux matériels destinés à l'Armée de l'Air. Disposant d'un bureau d'études, de machines-outils, d'ateliers de fabrication et de moyens d'essais, l'Arsenal du matériel aérien fut constitué fin 1934 sous la tutelle de la Direction Technique et Industrielle (DTI) du Ministère de l'Air. Son bureau d'études fut confié à l'ingénieur général de l'air Marius Vernisse. Suite à la nationalisation de l'industrie aéronautique française du 11 août 1936, l'Arsenal du matériel aérien prend le nom d'Arsenal de l'Aéronautique qui s'installe dans les hangars de l'ex-entreprise Louis Breguet sur l'aérodrome de Villacoublay en janvier 1937

Le premier contrat d'étude passé au bureau d'études de Marius Vernisse portait sur un quadrimoteur transatlantique pour 72 passagers dessiné par Michel Wibault, mais les travaux sur cet appareil à deux ponts furent arrêtés fin 1937 par manque d'un moteur adapté. Débute alors le développement des chasseurs Arsenal VB-10 et Arsenal VG-30. Forcé par l'occupant de quitter Villacoublay qui fut placée sous le contrôle de Focke-Wulf en septembre 1942, une partie de l'Arsenal de l'aéronautique se replia sur l'usine de Châtillon.

Au mois de juin 1940, la Direction technique et industrielle du Ministère de l'Air à Vichy affecta à l'Ingénieur général Vernisse des locaux industriels (dans une ancienne entreprise textile du quartier de Croix-Luizet vite reconvertie en usine modèle) situés 10 rue de la Filature à Villeurbanne (Rhône) qui replia son personnel et une partie de la documentation technique de cet Arsenal. Du fait de l'occupation, il est décidé de transformer cet Arsenal en Atelier d'Etudes Aéronautiques.

Pendant un certain temps, en dehors des travaux d'entretien, le personnel (environ 800 personnes) n'a pas fait grand-chose à Villeurbanne. Chacun s'occupait : réalisations de pièces d'équipement pour LeO 45 qui sont assemblés dans l'usine de la SNCASE à Ambérieu en Bugey, fournitures d'équipement divers pour l'aviation tolérée par la Commission d'Armistice tout d'abord, puis à partir de novembre 1942 pour le compte de la Luftwaffe. Pourtant l'Atelier limite autant qu'il peut sa collaboration. Son directeur, Marius Vernisse, réduit la

A Villeurbanne, la fin d'un site industriel au passé aéronautique

qualité des pièces, les fournit avec des mois de retard. Mais des études fondamentales, dans le domaine des transmissions et des accouplements cinétiques se poursuivaient en secret. Un important atelier de fonderie était installé. Au département avion-bois, on commença l'étude d'un transporteur transatlantique de trente-cinq tonnes, tout en bois, le VG 50. Le département des avions métalliques, sous la direction de Monsieur Badié, s'attela à l'étude d'un gros chasseur métallique, ébauchée en 1938, et qui avait débouché sur la maquette volante du VG 30



VB 10 en cours de construction à l'Arsenal de l'Aéronautique

A partir des études générales de voilure et de structure, un ensemble constituait un banc d'essais du groupe transmissions qui se concrétisait par l'étude du prototype du VB 10 (Vernisse-Badié) tout au moins en version non militaire. Il s'agissait d'un curieux engin monoplace et bimoteur, le pilote était placé entre deux moteurs en tandem devant entraîner par une longue transmission deux hélices tripales montées à l'avant, mais tournant en sens inverse l'une de l'autre. Les moteurs seraient des Hispano de 12 cylindres en V. La fabrication d'un prototype de VB 10 fut autorisée par le Ministère de l'Air au cours de l'année 1942 et devint la grande affaire de l'Atelier d'Etudes aéronautiques de Villeurbanne jusqu'au moment de la Libération. Les Allemands s'intéressaient également à cette étude, puis qu'outre Rhin ils développaient une étude similaire. Vernisse suggère aux Allemands de modifier le Latécoère 299 en construction à Toulouse afin de tester les moteurs en tandem du VB 10. Cet avion peu connu a une histoire: «Le 8 mars 1937, il est prévu de concevoir le Latécoère 299 comme une variante terrestre du Latécoère 298, hydravion torpilleur. Le Laté 299A est le Laté 299 n°01 modifié avec moteurs en tandem et hélices contrarotatives tripales. Cette modification a été accomplie en 1942 par

A Villeurbanne, la fin d'un site industriel au passé aéronautique

la SIDAL à l'usine Latécoère de Toulouse-Montaudran. Les Allemands saisissent cet appareil le 27 novembre 1942, lors de l'invasion de la zone libre. Ils saisissent son intérêt et obligent le 4 janvier 1943 son achèvement, qui fut effectif à la fin juillet 1943. Il porte d'ailleurs des marques allemandes. Les essais au sol commencent à la fin de l'été 1943, mais l'appareil est mis en pylône en février 1944. Il est réparé au printemps et transporté par route à Lyon-Bron, à la demande de Vernisse. C'est là qu'il effectue ses vols les 25, 27 et 28 avril 1944 avant d'être détruit le 30 avril 1944 par le bombardement allié de la base aérienne de Bron ».

Régulièrement, les Allemands passaient dans le bureau d'études et en ateliers pour surveiller les travaux d'avancement. S'engagea alors une délicate course de lenteur. La grande astuce de Monsieur Vernisse a été de tenir quatre ans à occuper une usine complète sous un contrôle allemand permanent. Le problème, c'était d'arriver à toujours trouver une nouveauté technique, un truc, une recherche qui faisait reporter le délai final mais qui justifiait une activité momentanée dans une direction ou une autre, mais aussi à soustraire son personnel au Service du Travail Obligatoire en Allemagne.



VB 10 à Bron

DR

A Villeurbanne, la fin d'un site industriel au passé aéronautique

Début Septembre 1944, c'est la Libération de Lyon. Les cadences de travail pour sortir le VB 10 s'intensifièrent. Le 7 juillet 1945, deux mois seulement après l'Armistice, le VB 10 01, premier chasseur français de l'après-guerre, put s'envoler de l'aéroport de Bron piloté par Vonner, pilote d'essais de l'Arsenal.

Le 22 décembre 1945, le Ministre de l'Air Charles Tillon passait commande de 200 exemplaires du VB 10, sans même prévoir une mise au point préalable des prototypes 01 et 02, ni de présérie comme la coutume l'imposait. Des contraintes budgétaires ramenèrent la commande à 50 exemplaires. Le 10 janvier 1948, le 02 prit feu en vol et s'écrasa au sol, le pilote d'essai Decrooft gravement brûlé. Le 15 septembre 1948, le 03 fut détruit à Villacoublay lors d'un capotage au sol et son pilote Henri Koechlin mortellement blessé. Hormis ces accidents, de grosses imperfections étaient sans doute apparues puisque les trente cellules en cours de montage furent, sur décision soudaine, livrées au ferrailleur.

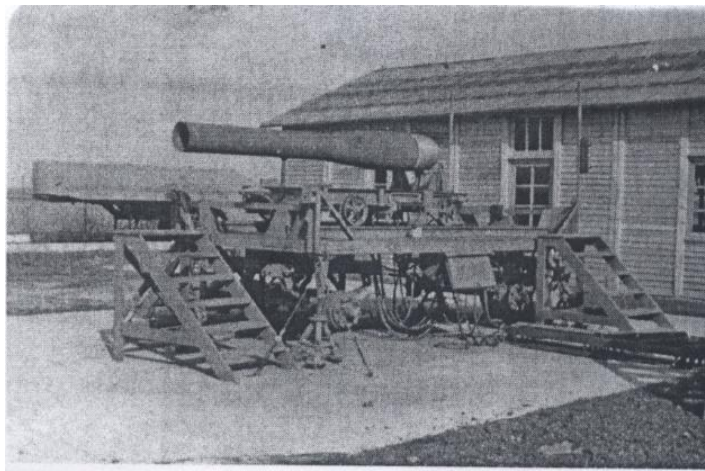
En décembre 1945, une partie du bureau d'études de l'Arsenal de l'aéronautique fut transféré à la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO), le département moteur de l'ingénieur général Raymond Marchal regroupé en GEHL et rattaché à la Société Nationale d'Étude et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA). Début 1946, l'Arsenal de l'aéronautique comptait environ 400 personnes, dont une vingtaine d'ingénieurs allemands 'capturés' en 1945. Parmi ces derniers, il y avait une équipe ayant travaillé sur les plans de l'aile volante supersonique DFS 346. Privatisé en 1947, l'Arsenal fut chargé du développement du projet, dont un prototype fut mis en construction fin 1947. En 1949 furent réalisés les planeurs d'études aérodynamiques Ars 1301 et Ars 2301. L'ensemble de ces travaux devait conduire à la commande par l'État français d'un intercepteur supersonique à aile delta, projet qui conduira au Nord 1400 Gerfaut.

Le 31 décembre 1952, l'Arsenal de l'aéronautique fut rebaptisé Société française d'étude et de construction de matériels aéronautiques spéciaux (SFECMAS). Tout en poursuivant le développement du programme d'intercepteur à aile delta Gerfaut, la SFECMAS se spécialisa dans le développement de missiles filoguidés. Le missile anti-char Ars 5201 devient donc SS.10, dont la fabrication fut lancée en 1950, suivi du AS.10 en 1952, puis du SS.11 en 1956.



A Villeurbanne, la fin d'un site industriel au passé aéronautique

De 1950 à 1953, la SFECMAS, en bordure de l'aérodrome de Satolas, fait fonctionner une station d'essais et de réception de pulso-réacteurs construits dans ses ateliers de Villeurbanne. Ces appareils dérivés du moteur du V1 allemand servent à propulser les avions-cibles. L'activité de cette station d'expérimentation se poursuit jusqu'en 1953. Elle entraîne les protestations énergiques des localités voisines contre le bruit émis lors des essais. D'après certains témoins de l'époque, les essais toujours très courts, pouvant être renouvelés plusieurs fois par jour, émettent un très fort sifflement pouvant être perçus jusqu'à 40 kilomètres.



Station d'essais de Satolas

La Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN), absorbe la SFECMAS en décembre 1954.

L'échec du VB 10 et les réductions de budgets interrompent les fabrications aéronautiques de l'usine. L'usine de Villeurbanne de la SNCAN se reconvertit en fabriquant l'auto-scooter baptisé 'Inter,' 300 exemplaires sont produits entre 1953 et 1956. C'est un trois roues, deux places en tandem, le moteur arrière est un Ydral 175 cc.



