

HISTOIRE DE BOIS-COLOMBES

Le territoire de Bois-Colombes, jusqu'à la moitié du 19^{ème} siècle, dut être entièrement inhabité ; en 1851, les tableaux de recensement de Colombes font mention, pour la première fois, de la présence de 17 habitants sur ces terres.

Cet îlot boisé situé à mi-chemin du village de Colombes et de celui d'Asnières faisait partie de la paroisse de Colombes, et à ce titre, dépendit longtemps de l'abbaye de Saint-Denis. La région était très boisée et il est avéré qu'elle était fort giboyeuse et représentait un apanage royal, où l'on chassait.

La Carte, dite des Chasses, de 1770, levée et dressée de 1764 à 1773, achevée en 1807 par ordre de Napoléon 1^{er}, montre que, à la fin de l'Ancien Régime, les principales voies actuelles étaient déjà tracées.

On y remarque notamment la sente des Bourguignons qu'auraient empruntée le 11 novembre 1411 les troupes du Duc de Bourgogne, sous la conduite de Jean Le Maingre, sire de Boucicaut, venant de Saint-Cloud par Courbevoie pour aller vaincre les Armagnacs devant Saint-Denis.

En 1837, le chemin de fer de Paris à Saint-Germain fut mis en service, traversant le territoire actuel de Bois-Colombes mais ne comportant pas de station entre Asnières et Nanterre. En 1839, le chemin de fer de Paris à Versailles fut, à son tour, mis en service, traversant le même territoire, plus au sud, mais ne comprenant pas non plus de station entre Asnières et Courbevoie. Ces deux lignes furent longtemps sans effet sur le peuplement de ce territoire.

L'îlot boisé mentionné plus haut devint par la suite, un but de promenade pour les habitants d'Asnières et même pour les Parisiens venus excursionner à Asnières, qui était alors un lieu pittoresque. En 1850, un restaurateur vint s'établir dans l'îlot boisé et contribua à faire connaître l'endroit, dont on retrouve le nom sur certaines cartes de cette époque qui l'intitulent : « Bois de Colombes ».

En 1851, le chemin de fer de Paris à Rouen par Argenteuil, établi à l'Est des deux lignes précédentes, fut livré à la circulation, mais, tout d'abord, sans station intermédiaire entre Asnières et Colombes.

Peu après, des habitations de plaisance s'élevèrent le long des voies principales, entre les stations d'Asnières et de Colombes et, la spéculation aidant, une agglomération se constitua aux abords de la station actuelle de Bois-Colombes, le long de la rue des Bourguignons, au lieu dit « Les Carbonnets ». Le lieu était agréable, calme et salubre ; il était assez commodément relié avec le centre de Paris ; en outre, en raison de la production agricole d'Asnières et surtout de Colombes, la vie y était assez facile. L'agglomération naissante devint rapidement un village important, habité par des artistes, des savants, des commerçants et des employés, dont le développement serait dû, d'après Léon Quénéhen, à Thiéfine. Ce restaurateur intelligent aurait eu même l'intention de donner son nom au hameau naissant, mais trop adroit pour persister dans ce projet, il aurait suggéré de donner au pays le nom de Monte-Cristo, nom d'un pavillon qu'il avait fait bâtir et qui décorait sa propriété.

Les pouvoirs publics ne jugèrent pas utile de faire état de ces propositions et laissèrent subsister le nom de « Bois de Colombes » que ces lieux s'étaient acquis par l'usage et, par la suite, ils furent appelés Bois-Colombes par élision encore inexplicée du « de » de Bois de Colombes.

A partir de 1856 le nouveau village fut desservi par la station de Bois-Colombes sur la ligne de Paris à Rouen par Argenteuil. Le Conseil municipal de Colombes reconnaissant, en principe, la nécessité d'y édifier une église vicariale.

La guerre franco-allemande de 1870 ralentit momentanément le développement de Bois-Colombes. A la reprise des affaires, des tendances séparatistes se développèrent, les habitants du nouveau village, composés surtout d'intellectuels, s'entendirent assez mal avec ceux de l'ancien bourg de Colombes, essentiellement constitué par des cultivateurs. Il en résultait parfois de violents incidents.

Peu après 1870, un temple fut édifié rue Victor-Hugo. En 1879, apparut le premier des établissements horticoles pour la production des plantes de serres.

La population continuant à s'accroître, une chapelle fut élevée rue des Aubépines, en 1885, sous le vocable de Notre-Dame-de-Bon-Secours ; elle devint église par la suite et fut agrandie à plusieurs reprises. En 1887, on inaugura le groupe scolaire Paul-Bert, situé Rue Auguste-Moreau ; durant la même année, une imprimerie vint s'établir dans le village, y marquant l'introduction de l'industrie. L'année suivante, on commença, en bordure de la rue des Halles (aujourd'hui rue d'Estienne-d'Orves), la

construction d'un marché formant îlot et comprenant au premier étage deux salles de fêtes ; cet édifice, vaste et bien ordonné, comptait à l'époque parmi les plus remarquables du genre dans la banlieue parisienne. Mais en 1956, en raison de la vétusté de ce bâtiment, sa démolition fut entreprise et il fut décidé la reconstruction au même emplacement d'un marché couvert moderne, assorti d'une place et d'un parking.



Une station fut ouverte, en 1889, sur la ligne de Paris à Versailles, sous le nom de Bécon-les-Bruyères, à l'extrémité Sud de la Commune ; elle exerça surtout son influence sur les quartiers Est de Courbevoie. Par contre, l'ouverture de la gare de marchandises du même nom, qui eut lieu ensuite, attira des établissements industriels et d'importants dépôts, qui marquèrent le noyau d'un quartier industriel devenu important et s'étendant également sur Courbevoie et la Garenne-Colombes.

En 1891, on établit suivant la R.N. 8, un tramway reliant l'église de la Madeleine à Paris avec Colombes par Asnières. En 1892, on établit, à travers le territoire de Bois-Colombes, un raccordement stratégique reliant la ligne de Paris à Versailles (côté Versailles) avec celle de Paris à Rouen par Argenteuil ; cette voie ferrée fut elle-même raccordée avec celle de Paris à saint-Germain, de manière à pouvoir dériver le trafic de cette dernière par la gare de Bécon-les-Bruyères.

La station des Vallées fut alors ouverte à l'extrémité Nord de la dérivation. Cet ensemble de voies ferrées établies généralement au niveau du sol, et comprenant de ce fait de nombreux passages à niveau, fut un obstacle au développement industriel de l'agglomération qui conserva, tout au moins dans sa partie centrale, un caractère résidentiel très net.

Le village continuant à se développer constamment, la lutte séparatiste qu'il avait engagée au lendemain de la guerre de 1870 devint de plus en plus ardente, et fut enfin couronnée de succès par la loi du 17 mars 1896, qui érigea en Commune la nouvelle agglomération.

En 1897, la Mairie, après avoir occupé quelques temps un immeuble de fortune, fut installée dans une ancienne habitation qui avait été occupée en 1887, lors de l'édification du groupe scolaire Paul-Bert, pour servir au logement du personnel enseignant.

A partir de 1900, on vit apparaître des industries en divers point de la commune, notamment dans la partie Sud-Ouest vers Courbevoie et la Garenne-Colombes. Mais, il ne s'agissait, en général, que d'établissements peu importants, peu gênants pour le voisinage et qui passèrent à peu près inaperçus parmi les quartiers de pavillons ; il n'y eut de concentration marquée de l'industrie qu'aux abords de la gare aux marchandises de Bécon-les-Bruyères, à l'Ouest du raccordement stratégiques.

Les habitations collectives continuèrent ensuite à s'étendre de plus en plus à Bois-Colombes, en divers points dont l'aspect rappela bientôt les proches quartiers Nord-Ouest de Paris, la concentration des maisons de rapport se remarqua en premier lieu près des stations de chemin de fer actuelles, puis autour de la Place de la République et le long du C.G.C. n°11, actuellement rue des Bourguignons (RN 309). Les habitations individuelles, de leur côté, s'étendirent progressivement, d'abord vers le Sud,

jusqu'au raccordement stratégique, puis plus tard, vers les quartiers du Nord qui, moins bien desservis que les autres et par suite moins recherchés, prirent un caractère plus modestes et comptèrent même des constructions tout à fait misérables.

Quoiqu'il en soit, le peuplement de ces derniers quartiers exigea, en 1901 et 1903, l'ouverture du groupe scolaire Jules-Ferry, dont les deux constructions furent situées de part et d'autre de la rue Charles-Chefson.

Le véritable développement industriel de Bois-Colombes débuta avec l'installation en 1914 de l'usine de construction d'automobiles Hispano-Suiza, qui produisit très vite des moteurs d'avion après le déclenchement de la Première Guerre Mondiale. Le pilote Georges Guynemer, héros de cette guerre, s'illustrera d'ailleurs sur des avions équipés de moteurs Hispano, qu'il contribuait à améliorer avec les ingénieurs de l'usine de Bois-Colombes.

Après la mise en place de trains électriques en 1924 puis en 1927, il devenait nécessaire de procéder à l'abaissement de la voie ferrée. En 1935, après deux ans et demi de travaux et l'enlèvement de 400000 mètres cube de déblai, les difficultés de franchissement des passages à niveau qui entraînaient de fréquents embouteillages ainsi que des accidents n'étaient plus qu'un souvenir.

C'est à la même époque, de 1935 à 1937, que fut construit l'Hôtel de Ville, à l'issue d'un concours public et sur les plans des lauréats MM. Bovet et Berthelot, architectes, Grands-Prix de Rome.

Par arrêté du Préfet de la Seine en date du 20 juin 1942, sur la proposition de la Commission d'Héraldique du département, la Ville fut dotée d'un blason. Ces armoiries sont conformes aux règles et aux usages héraldiques : Bois-Colombes – de gueules au chêne arraché d'or, au chef cousu d'azur à trois colombes essorantes d'argent. Armes parlantes : Bois étant représenté par le chêne, Colombes par les trois colombes du chef.

Malgré sa jeunesse, l'héroïsme et le sens civique des habitants de Bois-Colombes n'en furent pas moins grands pour autant. Au cours de la guerre 1914-1918 la commune a fourni environ 3200 mobilisés pour une population de 17000 âmes. Deux hôpitaux auxiliaires furent créés en neuf jours par les Dames Françaises pour recevoir les blessés. Ils furent installés l'un à l'école de garçons Paul-Bert, l'autre à la Clinique du Parc, rue Jean-Jaurès.

Un monument fut élevé dans le square Lachon, actuellement dénommé square de Lattre-de-Tassigny à mémoire des 494 enfants de Bois-Colombes morts pour la Patrie.

En 1939, lorsque la Deuxième Guerre Mondiale survint, Bois-Colombes comptait 26562 habitants mais en juin 1940, lors de l'exode provoqué par l'invasion allemande, il n'en restait plus que 5000. Malgré les conseils de prudence prodigués par un grand nombre de tracts et d'affiches, la population était revenue, en grande partie, lorsque la commune subit trois sévères bombardements aériens les 9 et 15 septembre et 31 décembre 1943. D'ailleurs, leur importance est attestée par 499 points de chutes de bombes qui furent relevés à l'époque par les équipes spécialisées de la Défense Passive. le but à atteindre était l'usine Hispano-Suiza, plus au sud, les usines S.K.F., Berliet et Air Equipement, objectifs militaires de grande importance pour les Alliés. Par arrêté ministériel du 12 février 1944, Bois-Colombes fut déclarée 5^{ème} commune sinistrée du département de la Seine.

En juin 1946, diverses manifestations furent organisées pour le cinquantenaire de la création de la commune et à cette occasion, une *Histoire de Bois-Colombes* due à MM Quénéhen et Raoul fut éditée.

1953, marqua le début des mandatures de M. Emile Tricon. De grands travaux furent lancés : reconstruction du marché, percement de l'avenue Charles de Gaulle, création des principaux équipements publics qui fonctionnent actuellement (écoles, gymnase, garderie,...).

En 1966, Bois-Colombes s'est jumelée avec une ville de Bavière : Neu-Ulm. Avec le temps, ce jumelage est devenu un exemple européen, faisant participer toutes les couches socioprofessionnelles des deux populations et où de réels liens d'amitié se sont noués. Bois-Colombes a contribué ainsi au rapprochement des peuples français et allemands.

Depuis les années 1970, Bois-Colombes a continué son effort de modernisation à l'échelle humaine en conservant son caractère pittoresque et privilégié de « village aux portes de la capitale ». Cette période voit ainsi naître l'école Gramme, le Centre culturel, dans les anciens Bains Douches de la rue Paul Déroulède en 1973, le Centre polyvalent de loisirs en 1983 (devenu Centre Charlemagne en 1987), la ZAC du Lieu Originel (quartier de la Gare) en 1988, dénommée ainsi en référence au premier

noyau de développement de la Ville, au XIX^{ème} siècle. On peut également mentionner l'arrivée de la télévision par câble en 1989.

C'est en juin 1995, que l'actuel maire de Bois-Colombes, Yves Révillon, est élu pour un premier mandat (renouvelé en 2001). L'année suivante, en mars 1996, la Ville commémore le centenaire de sa création. A cette occasion, un nouveau livre, *Bois-Colombes et son histoire*, écrit par l'historienne Lucienne Jouan, est édité.

Depuis les fêtes du centenaire, de nombreux changements sont intervenus. Retenons les projets de reconversion économique de la Ville (rénovation du marché du centre en 1999, reconversion du site des Bruyères, ...) et de réhabilitation et d'embellissement (modernisation de la Philotechnique en 1997, établissement d'enseignement fondé en 1878, opérations de ravalement, espaces verts, protection du secteur pavillonnaire,...). De nouveaux services voient également le jour : espace culturel Schiffers en 1997, Bureau d'information jeunesse en 1998, école Françoise-Dolto en 1999, service Petite enfance en 2003, centre aquatique en 2003, école la Cigogne en 2005,...

L'événement le plus marquant de ces dernières années est le départ d'Hispano-Suiza, en 1999, qui marque la fin de l'activité industrielle de Bois-Colombes. L'avenir économique de la Ville devient alors une priorité. En 2001, commence le plus grand chantier de l'histoire de Bois-Colombes sur le site de 19 hectares de l'ancienne usine. 50000 m² de bureaux sortent de terre et accueillent, entre autres, en décembre 2003, le siège social de Colgate-Palmolive, grande entreprise internationale de produits d'hygiène et d'entretien, puis, en mars 2005, le siège du 5^{ème} assureur mondial, la société Aviva, avec ses 2300 salariés.

La reconversion du site de l'usine est une vraie réussite, comme en témoigne la nouvelle école emblématique *La Cigogne*. Le bâtiment, installé dans l'ancienne soufflerie d'essai d'Hispano-Suiza préservée et labellisée « Patrimoine du XX^{ème} siècle », a été réaménagé par les architectes Patrice Novarina et Alain Béraud et inauguré le 17 septembre 2005. L'architecte Patrice Novarina a d'ailleurs été récompensé par un diplôme d'honneur lors de la cérémonie de remise des prix aux lauréats 2006 de l'Académie internationale d'architecture.

Dans l'élan de la réussite de ce projet, c'est tout un nouveau quartier qui a pris son essor, et avec lui la Ville de Bois-Colombes dans son ensemble.

