

HISTORIQUE de  
SIMCA



Raconté par Jairbelaz.

**Du même auteur :**

- La légende du flat-twin B M W (2006)
- Ceux qui ont fait l'automobile (2007)
- Avant les japonaises il y avait les françaises (2009 / 2018)
- Historique de SIMCA (2013, 2017)
- 236 marques d'automobiles françaises (2017)
- Artistes et chansons (2012)
- Camions français (2018)

## Introduction.

*Venu à l'informatique en 2003, et m'étant familiarisé avec le traitement de texte, j'ai pensé à écrire une histoire de SIMCA en exploitant ma mémoire et les nombreux documents que je possède.*

*Je suis entré chez Simca à Nanterre le 25 mars 1957, comme préparateur de fabrication au service des Travaux Neufs réalisés par l'atelier de l'entretien général. Quelques mois plus tard, j'accède à un poste de technicien de « l'entretien préventif » des installations de l'usine, avant ma mutation à Poissy en avril 1959.*

*Adjoint du responsable de la « préparation entretien », je participe aux études de prix en concurrence avec les entreprises extérieures, pour la réalisation de nombreuses installations de l'usine (Exemple : presque tous les convoyeurs de l'atelier mécanique au B2, ont été réalisés à partir de gammes et de standards élaborés par « la préparation entretien »). Avec un autre préparateur, nous étudions la mise en place de l'entretien systématique, pour éviter les pannes et réduire les coûts d'interventions.*

*En 1960, je remplace un ancien cadre Ford qui part en retraite, comme technicien de maintenance des Installations, au département « Central Entretien » (directeur M. Gorichon) où j'ai la responsabilité du bon fonctionnement de diverses installations de l'usine (centrales oxygène et acétylène, pompes de relevage des eaux, centrifugeuses des bancs d'essais, portes automatiques, etc.)*

*En 1966, le nouveau directeur de Poissy Maurice Moullard, décide de supprimer la « préparation entretien » et interdit à l'atelier entretien général de réaliser des travaux neufs, qui seront désormais confiés à des entreprises extérieures.*

*À la suite de subtiles réorganisations, et après différentes propositions, je suis muté au « Département des installations Spécifiques » (responsables M.M. Delattre et Audegond) où l'on utilise mes compétences polyvalentes à différents travaux : contrôle de devis, chiffrage de projets, organigrammes, et initiation à une nouvelle méthode de planning venu d'Amérique.*

*PERT = Program Evaluation Review Technic.*

*En 1968, pour faire face aux extensions des moyens de production, et en particulier à la construction de l'usine de Valenciennes, le Département Constructions et Installations Générales, est réorganisé avec la création d'un nouveau secteur : le « Staf ». Je suis nommé responsable du planning PERT, et à ce titre je participe à la coordination de tous les chantiers réalisés entre 1968 et 1973.*

*Mais après 1973, avec le ralentissement de la production, le « Staff » disparaît. Plus de planning PERT ; je suis affecté comme responsable d'un service administratif avec pour fonction principale la gestion des projets d'investissement. Je dépends de Philippe Grundeler, directeur de toutes les Méthodes Générales de Poissy.*

*En 1979, après le rachat par Peugeot, je dois accepter un poste similaire avec en plus la gestion du budget de fonctionnement, à la Direction des Travaux Neufs de Poissy, qui dépend de la Direction des Méthodes Industrielles de Sochaux.*

*Ma carrière Simca, Chrysler, Peugeot, se termine le 12 juillet 1986 par un licenciement collectif décidé par Jacques Calvet.*

Jairbelaz 2005/2017.

*Etant passionné de voitures anciennes, je possède une documentation assez importante sur ce sujet. Pour la rédaction de cette histoire, j'ai puisé les renseignements dans :*

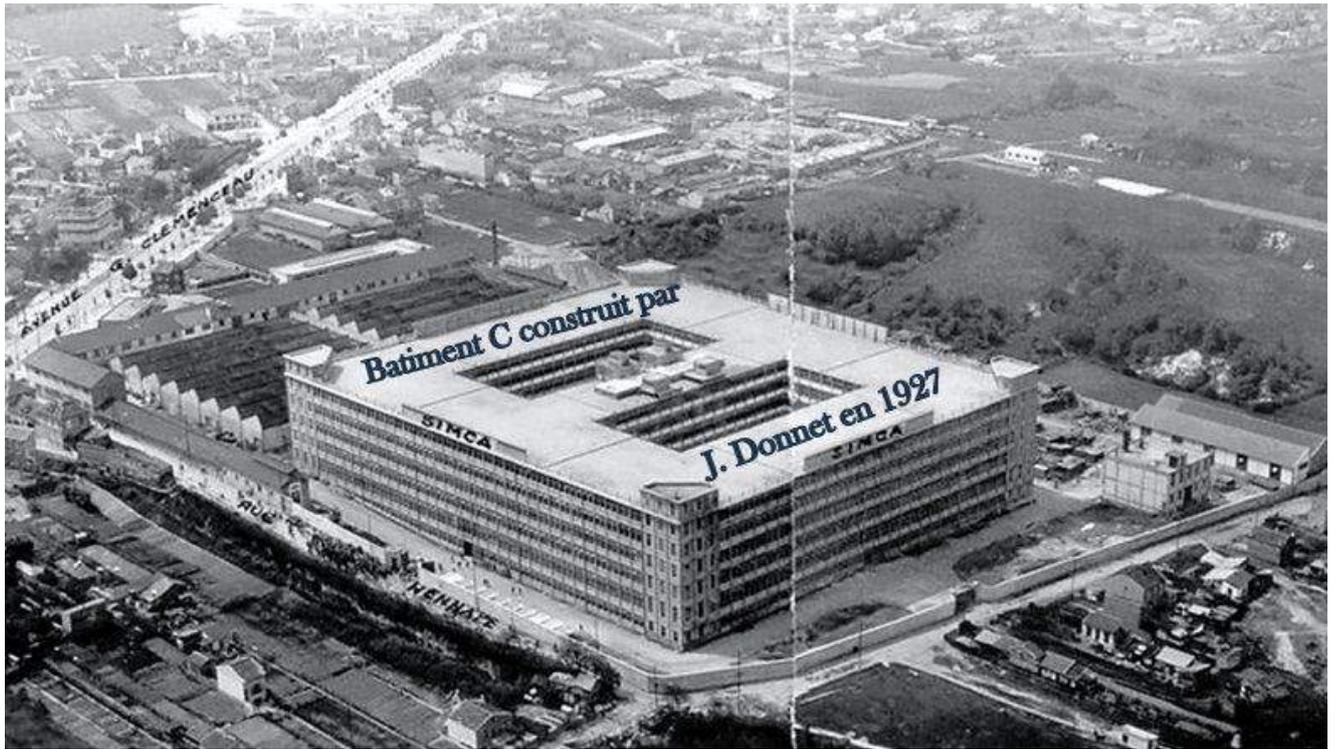
- Plusieurs brochures et catalogues imprimés par Simca et Chrysler France.*
  - Poissy une légende automobile, édition E.T.A.I.*
  - 50 ans d'automobile de J A Grégoire, Flammarion 1974.*
- Et surtout, dans deux livres écrits par Jacques Rousseau. \**
- Histoire de notre Société, édité par « Contact » vers 1975.*
  - Simca un appétit d'oiseau, éditeur J. Grancher 1984.*

*\* Jacques Rousseau, ingénieur Arts et Métiers, auteur de « Histoire mondiale de l'automobile », a occupé plusieurs postes importants chez Simca : Coordination technique entre Simca-Poissy, Fiat-Turin et Simca do Brasil, responsable à la Direction du produit, relations avec la Presse, Directeur du Département Compétition, représentant de Chrysler France auprès de la chambre syndicale des constructeurs, ingénieur en chef à la Direction Administratives et des Affaires Publiques..*

*Un des plus grands spécialistes de l'histoire automobile, avec J A Grégoire.*

## SOMMAIRE.

| <u>Historique de SIMCA.</u>                   | page |
|---|------|
| <i>Le fondateur : Henri Théodore Pigozzi.</i> | 1    |
| <i>Naissance de SIMCA.</i>                    | 3    |
| <i>Evolution de Nanterre.</i>                 | 5    |
| <i>La moto S.E.V.I.T.A.M.E.</i>               | 7    |
| <i>SIMCA et la guerre de 1939</i>             | 8    |
| <i>SIMCA et GORDINI.</i>                      | 11   |
| <i>L'ARONDE.</i>                              | 13   |
| <i>La préfabrication de bâtiments.</i>        | 15   |
| <i>La fin de Nanterre.</i>                    | 17   |
| <i>Le rachat de FORD à Poissy.</i>            | 19   |
| <i>Le « Grand Poissy ».</i>                   | 23   |
| <i>Les productions de Poissy.</i>             | 29   |
| <i>Les autres sites de SIMCA.</i>             | 39   |
| <i>De FIAT à CHRYSLER FRANCE.</i>             | 46   |
| <i>SIMCA et MATRA.</i>                        | 53   |
| <i>Le rachat par PEUGEOT.</i>                 | 55   |



## *Le fondateur : Henri Théodore PIGOZZI.*

Né à Turin le 26 juin 1898, dans une famille modeste, il assume les responsabilités familiales après la disparition de son père en 1912, et est mobilisé aux côtés des Alliés en 1916. Après la fin de la guerre, il devient représentant pour le Piémont de marques de motocyclettes anglaises et américaines provenant des surplus de la guerre. Il travaille ensuite dans une société d'importation de charbon, matière première indispensable qui manque à l'industrie italienne. En 1924, il fonde sa première société, pour la récupération en France de métaux ferreux, nécessaires à la production d'acier pour les complexes sidérurgiques du Piémont. Il fait la connaissance de M. Canone, entrepreneur de travaux publics, marchand de métaux l'un des plus importants d'Italie, et administrateur chez Fiat avec la famille Agnelli. La fille Canone devient rapidement sa femme. En raison de la rapidité des résultats obtenus dans cette activité, M. Agnelli (*président de la société Fiat*) lui confie la responsabilité de l'agence de la marque FIAT en France.

C'est ainsi qu'à 28 ans, H T Pigozzi est nommé distributeur général des automobiles FIAT, il se fait rapidement remarqué par le sens des affaires et son ambition. Pour assurer une diffusion efficace, il fonde la « Société Anonyme Française pour la vente des Automobiles FIAT » : la SAFAF, avec quatre succursales régionales. Les ventes des FIAT progressent, mais pour diminuer les frais de douane, H T Pigozzi envisage la fabrication d'éléments et l'assemblage des voitures en France. Dès la fin des années vingt, il pressent que l'automobile va connaître un développement important et qu'il faut prévoir des moyens de production modernes, comme l'a fait Henri Ford en Amérique. Il médite aussi sur la récente réussite de Citroën, basée sur la fabrication d'un modèle relativement économique qui connaît un succès populaire.

Mais Pigozzi, n'a pas d'usine à sa disposition et n'a pas non plus les capitaux nécessaires pour se lancer dans une fabrication importante d'automobiles. Progressivement il augmente la fabrication de sous-ensembles chez des sous-traitants, il utilise le surplus de la main d'œuvre très compétente des petits constructeurs français atteints par la crise économique, qu'il associe à des ouvriers qualifiés venus de son pays. Cette osmose franco-italienne, sera la base de « l'esprit Simca » fondée sur la qualité du produit.

La crise économique de 1929, entraîne un bouleversement du marché automobile mondial, les ventes diminuent et l'on assiste à la disparition de beaucoup de marques marginales. En France les 5 et 6 CV modernes assurent la majorité des ventes : la B 14 chez Citroën, la nouvelle 201 Peugeot, la NN Renault, la 5 Cv Rosengart, et la PY Mathis.

C'est en 1932, qu'apparaît en Italie, la 6 Cv FIAT qui va permettre à H T Pigozzi de démarrer une production française en série, et sera le point de départ de la réussite SIMCA.

Cette 6 CV de conception très moderne pour l'époque connaît un succès immédiat. Commercialisée en Italie sous le nom de « Balilla », elle sera assemblée et vendue en France avec l'appellation « 6 CV Fiat française ». Devant le succès de ce modèle, H T Pigozzi doit trouver rapidement des locaux pour assembler cette concurrente aux marques françaises. C'est ainsi qu'il récupère les ateliers de la carrosserie Manessius à Levallois, vieille firme victime de la crise économique.

Malgré une sous-traitance de plus en plus importante, ces ateliers deviennent bientôt insuffisants pour satisfaire les demandes de la clientèle. L'histoire de SIMCA, étant intimement liée à celle de FIAT, il faut donc rappeler les origines de ce constructeur automobiles.

La Fabbrica Italiana Automobili de Torino est inaugurée le 21 avril 1899. Le président est M. Scarfiotti, et le secrétaire général M. Giovanni Agnelli. C'est la première usine d'automobiles créée en Italie, pour faire face à la concurrence des constructeurs français déjà très nombreux depuis 1898 que l'on peut considérer comme l'an un de l'automobile.

La première FIAT est officiellement présentée le 15 juillet 1899, dès le début les productions de la nouvelle société turinoise obtiennent une bonne réputation, et connaissent un certain succès jusqu'en Amérique, où FIAT installera une usine d'assemblage pour ses modèles de haut de gamme. En France les modèles plus économiques sont distribués par un agent général, avec un magasin situé rue de la Paix à Paris, et deux succursales à Nice et à Marseille.

Au cours des années vingt, la clientèle potentielle augmentant sensiblement, il apparaît nécessaire de développer un réseau de distribution plus dense ; c'est à ce moment que le Sénateur Agnelli porte son attention sur un jeune Piémontais actif et entreprenant, Henri-Théodore Pigozzi., qui ira de succès en succès jusqu'à la fin de sa carrière en 1963.

Après la crise de 1929, on assiste à un renouveau des petites voitures, plus modernes et mieux adaptées à la demande d'une clientèle de plus en plus nombreuse. Les modèles FIAT sont bien conçus, en particulier la « Balilla » (ou type 508), qui trouve un accueil très favorable aussi bien en Italie qu'en France. C'est une 6 CV, animée par un moteur de 1000 cm<sup>3</sup> très performant, avec des freins à commande hydraulique, une boîte à 4 vitesses (*ces deux solutions sont exceptionnelles pour l'époque*), et une jolie carrosserie à profil « aérodynamique », relativement spacieuse, d'un accès facilité par les portes s'ouvrant en vis-à-vis sans pied milieu de la caisse.

Dès la présentation de ce modèle, H T Pigozzi pressent immédiatement le succès qu'il aura en France, et qu'avec cette 6 CV il pourrait conquérir une part importante du marché français. Les anciens ateliers Manessius, et d'autres locaux annexes, étant vite saturés, il devient urgent de trouver une usine utilisable à très court terme et si possible en région parisienne.

L'équipe Pigozzi, trouve au cours de l'été 1934, un constructeur d'automobile en difficulté, obligé de vendre son usine située avenue Georges Clemenceau à Nanterre ; c'est Jérôme Donnet qui pourtant a fabriqué de très bonnes voitures, mais doit rejoindre les 1500 firmes déjà disparues de l'industrie automobile française. Jérôme Donnet était un homme d'affaire d'origine helvétique, qui débuta par la construction de moteurs, de motocyclettes et de voitures commercialisées sous le nom de « Zedel » ; ce sigle Z L correspond aux initiales des deux associés de l'entreprise : Z pour Zurcher et L pour Luthi, ensuite les voitures porteront le nom de Donnet-Zedel, pour finir à Nanterre simplement Donnet.

Curieusement cette usine de Nanterre a été créée en 1919, par un autre constructeur de voitures : Vinot-Deguingnand, marque éphémère créée en 1898 qui ne connut pas un grand succès, malgré le rachat de la marque Gladiator au début du siècle. M. Pigozzi devient propriétaire de cette usine et des 1300 machines-outils pour la somme de

8 050 000F. L'équipe Pigozzi entreprend immédiatement la modernisation du site, la plupart des installations sont modifiées, de nouvelles machines sont installées. Le bâtiment principal de 7 niveaux (construit par J. Donnet en 1927) sera la base de la fabrication SIMCA [la toiture de ce bâtiment avait été prévue pour y adapter une piste d'essais qui ne sera jamais réalisée.]

L'entrée principale de l'usine se trouve Avenue G. Clemenceau, l'entrée des ouvriers est rue Hennappe, les livraisons et la sortie des voitures se font rue François Millet.

Pendant que les entreprises s'activent à moderniser la récente acquisition, H T Pigozzi étudie, avec des juristes français et en liaison avec FIAT, la création d'une nouvelle société de structure française, avec activités polyvalentes.

## *Naissance de S I M C A.*

La Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile, est constituée le 2 novembre 1934, avec un capital initial de 8 000 actions de 1 000 F (1934). Trois semaines plus tard, le conseil d'administration approuve la constitution de la nouvelle société, pour une durée de 99 ans. Le siège social est provisoirement domicilié rue Danton à Levallois-Perret. Les statuts de 1934, prévoient tout ce que peut réaliser une entreprise, et ne se limitent pas à la construction d'automobiles. Avec le recul du temps, on s'aperçoit que les ambitions de M. Pigozzi ont été presque toutes réalisées avec succès : acquisition de firmes industrielles, sociétés de crédit, préfabrication de bâtiments, étude d'une motocyclette, opérations industrielles à l'étranger, usines de forge-fonderie et boulonnerie, fabrication de tracteurs et de camions, et l'activité principale la construction automobile.

En cette fin d'année 1934, H T Pigozzi fait preuve d'une certaine audace pour créer une nouvelle société de construction automobile, justement au moment où beaucoup de constructeurs ont de sérieuses difficultés, et ne survivront que quelques années (*Berliet, Chenard et Walcker, Delahaye, Mathis, Rosengart, Salmson, etc.*)

Dès le printemps 1935, commence la production des 6 CV FIAT-SIMCA légèrement modifiées par rapport au modèle italien, bientôt complété par un coupé deux portes et un cabriolet, qui ont un succès immédiat auprès de la jeune clientèle. Une autre FIAT, sera aussi produite à Nanterre en série plus limitée, dérivée de la 2 litres FIAT Ardita, et commercialisée sous le nom de SIMCA-FIAT 11 CV.

Le rapide démarrage de la jeune société, entraîne des évolutions importantes dans ses structures financières : le capital est porté successivement à 8 millions, puis à 32 millions et à 50 millions en décembre 1935. Le siège social est transféré au 163 Avenue Georges Clemenceau à Nanterre L'effectif du personnel, augmente aussi rapidement, et se trouve enrichi par le recrutement d'éléments de valeur, en provenance de la société Citroën, ou la nouvelle direction Michelin procède à un « rééquilibrage » des effectifs.

Le Président Pigozzi, semble satisfait de ses débuts de constructeur automobiles, mais malheureusement cette réussite va connaître de sérieuses difficultés dues à la situation politico-économique en Europe, et aux bouleversements sociaux de 1936.

A Turin le bureau d'étude FIAT a mis au point une toute nouvelle petite voiture économique « populaire » : c'est le coupé FIAT 500 Topolino (*petite souris*). La production démarre à Nanterre, au printemps de 1936, mais les premiers châssis sont arrêtés sur les lignes d'assemblage par les grèves de mai et juin, qui provoquent la paralysie quasi générale de toute l'industrie française. La production ne reprend que fin juin, et sera de nouveau freinée par le départ en congés payés du personnel. Malgré le succès de la SIMCA 5, la production totale de Nanterre ne sera que de 7 282 voitures pour l'année 1936 (*elle sera de 20 935 en 1937*).

Cette production sera constamment en augmentation importante (*sauf évidemment pendant la guerre*), jusqu'à la fermeture de Nanterre en 1961.

Tous les ans, se déroule sur un circuit de La Ferté Bernard, une épreuve d'économie d'essence (eh oui déjà) ; le concours du bidon de 5 litres créé en 1920. Les SIMCA 5 continuent de

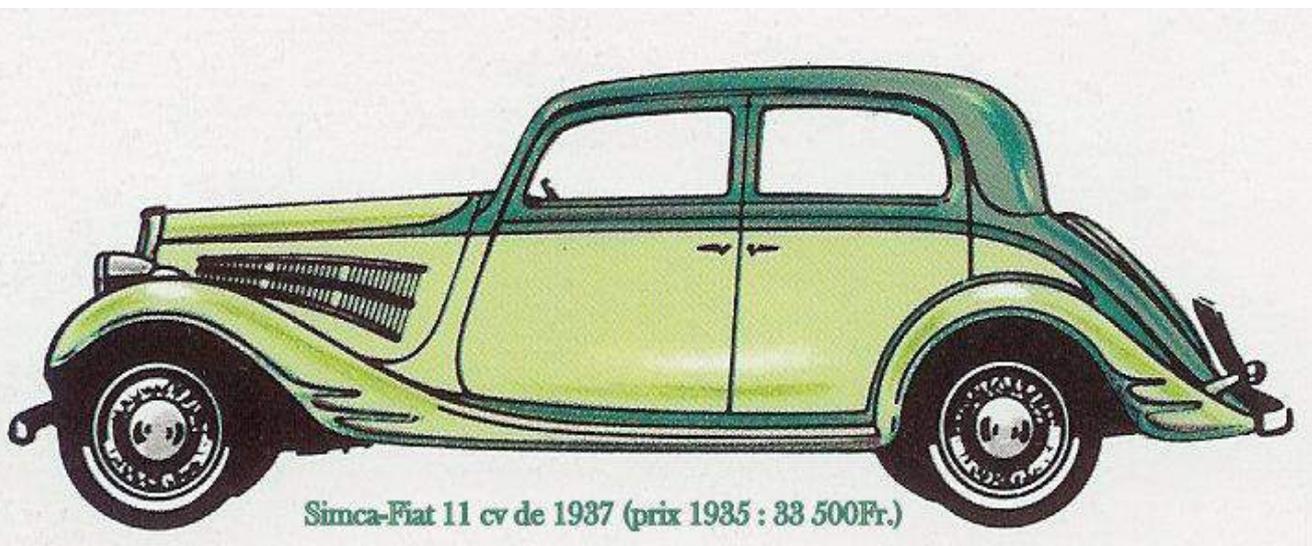
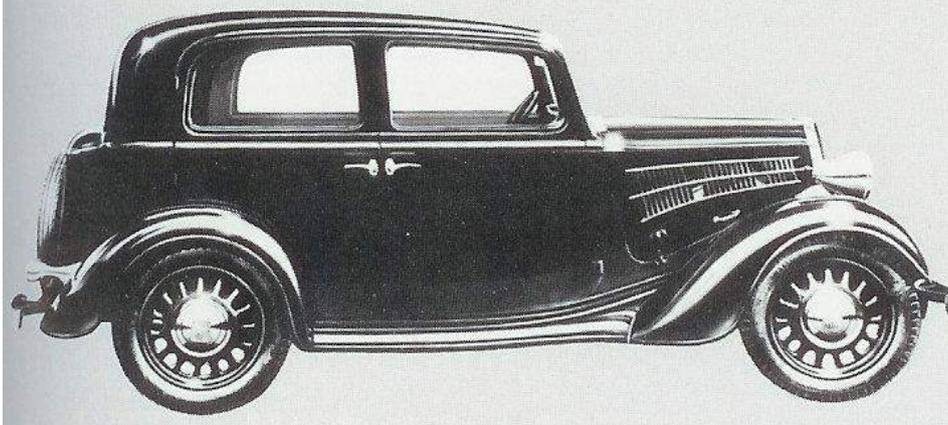
tourner, alors que toutes ses concurrentes sont arrêtées ; c'est l'explication de SIMCA 5 pour 5 litres aux 100, le record étant de 3,8 litres pour parcourir les 100 kilomètres.

La SIMCA 5 est en réalité une 3 CV fiscaux avec un moteur de seulement 572 cm<sup>3</sup> à soupapes latérales. Sa conception est ultra moderne pour l'époque : robuste châssis en X, roues avant indépendantes, 4 vitesses avec un long levier de manipulation très doux, équipement électrique en 12 volts (*solution luxueuse en 1936 qui ne sera généralisée qu'à la fin des années 50*), carrosserie tout acier avec une version décapotable, 2 places avant très spacieuses + 2 petites places arrières, freins hydrauliques. Performances très honorables compte tenu de la faible cylindrée du moteur, vitesse maxi 90 Km / h. (*une Simca 5 de 1939, a été la première voiture de l'auteur de ce récit*).

Le 27 février 1937 le capital est à nouveau augmenté par émission de 75 000 nouvelles actions de 1 000 F, ce qui le porte à 125 millions de francs. En un peu plus de deux ans, le capital de SIMCA est passé de 8 000 F, à 125 millions de F. Une augmentation aussi rapide doit être très exceptionnelle dans la vie d'une société. M. Pigozzi est un très habile financier, et le confirmera par la suite avec d'autres opérations financières importantes et toujours réussies.

C'est aussi en 1937 que disparaît le nom de FIAT sur l'écusson, et que H T Pigozzi choisit l'hirondelle qui restera le symbole de la marque, avec le slogan devenu populaire : « SIMCA un appétit d'oiseau ». En 1937, la 6 cv était vendue 17.500 F. ce qui correspondait au salaire moyen d'un ouvrier qualifié pendant 10 mois.

## 6 CV SIMCA-FIAT 1934



## *Evolution de Nanterre.*

Dès son lancement, la SIMCA 5 connaît un immédiat succès, c'est la première voiture moderne « populaire ». Depuis les débuts de l'automobile, beaucoup de constructeurs ont tenté de satisfaire cette demande de voiture économique et fiable, en résumé : la « bonne à tout faire ». Il y eut la période des « cyclecars » vers 1920, puis les voitures 5 C V de Citroën et Peugeot en 1923, et de quelques autres marques éphémères. Mais en 1934 / 35, ces modèles sont bien vétustes, et la nouvelle clientèle attend cette voiture de « Monsieur tout le monde ».

La version de base de la SIMCA 5, est proposée à 9 900 F. (*avril 36*), prix révolutionnaire car à ce moment les 6 CV les moins chères sont introuvables à moins de 16 000 F. L'impact de la petite SIMCA avec son esthétique très réussie, est considérable ; au modèle de base s'ajoute une version « luxe », une décapotable et un peu plus tard une fourgonnette de 250 Kilos de charge utile. Elle sera fabriquée à Nanterre de 1936 à 1949. Production totale : 65.451 exemplaires

La nouvelle marque, a définitivement conquis la clientèle française, SIMCA est devenu synonyme de la voiture ardente, économique, agréable à conduire. Pour les initiés, SIMCA est aussi associé à l'image d'une usine moderne, avec un bâtiment administratif recouvert de vigne vierge, en opposition avec les habituelles usines tristes et poussiéreuses. Le bâtiment principal étagé sur plusieurs niveaux, produit des voitures à un rythme régulier grâce à un ordonnancement qui restera une des qualités majeures de la production chez SIMCA et Chrysler France.

Les préoccupations de la situation économique, la guerre en Espagne, les ambitions d'annexion du III<sup>e</sup> Reich, font que la clientèle diffère ses achats de voitures puissantes et reporte ses demandes sur des modèles inférieurs à 8 C V. Peugeot et Renault viennent de présenter la 202 et la Juvaquatre, deux 6 CV qui conviennent bien à ce marché, mais SIMCA n'a pas de modèles équivalents à offrir à sa nouvelle clientèle qui réclame une « vrai 4 places ».

Face à cette concurrence, H T Pigozzi et son équipe ont tenu secrète la riposte à ces 6 CV concurrentes. Dès 1936, FIAT a étudié une nouvelle berline 6 CV destinée à succéder à la Balilla.

Cette voiture très profilée, sans aspérités avec des phares obus, est conçue avec des techniques avancées : roues avant indépendantes suivant le système des ressorts enfermés, imaginé par A. Dubonnet (*d'ailleurs administrateur de SIMCA*), carrosserie à quatre portes sans montant central comme les FIAT précédentes. Les portes s'ouvrent comme une fenêtre et l'accessibilité est remarquable (*la réglementation pour la sécurité, interdira cette disposition vers 1950*). Le moteur est dérivé des versions « sport » de la Balilla, 1100 cm<sup>3</sup> avec culasse à soupapes en tête.

Pour son lancement, la nouvelle SIMCA, participe à un coup d'éclat : un périple de 50 000 Km, sur piste, route et ville en mai 1938. Test réussi avec des pointes de vitesse à 115 km / h, et une consommation de l'ordre de 8 litres aux 100 km.

La SIMCA 8 entre en production à Nanterre, à la fin de 1938, avec d'abord une berline 4 places, complétée par un coupé et un cabriolet qui auront beaucoup de succès dans les concours d'élégance très en vogue à cette période. (*C'est le début de l'utilisation des pneus à flancs blancs sur les voitures de luxe*).

H T Pigozzi dispose maintenant de deux modèles complémentaires, parfaitement adaptés à la demande commerciale, mais l'aggravation des événements en Europe, vont venir altérer cette rapide et réussie ascension industrielle.



**50.000 Kms. SANS INTERRUPTION**  
*avec une*  
**Simca 8 DE SÉRIE**

Voiture n° 9185-RL6  
 Châssis n° 801-832  
 Moteur n° 801-705  
 Conduite intérieure de série pilotée par M.M. Gauthier, Delaplace, Caron, Lévy

**sous le contrôle de l'A.C.F.**

|              | PERFORMANCES                     | MOYENNES  | CONSOMMATIONS                                 |
|--------------|----------------------------------|---|---|
| <b>PISTE</b> | <b>10.000 Kms</b><br>à MONTHLÉRY | <b>115,142 Kms-heure</b><br>8 Records internationaux battus.    | <b>7 litres</b> <sup>197</sup><br>aux 100 kms |
| <b>ROUTE</b> | <b>20.000 Kms</b><br>sur ROUTE   | <b>65 Kms-heure</b><br>moyenne maximum autorisée par l'A. C. F. | <b>6 litres</b> <sup>010</sup><br>aux 100 kms |
| <b>VILLE</b> | <b>20.000 Kms</b><br>dans PARIS  | <b>54 Kms-heure</b>   | <b>6 litres</b> <sup>500</sup><br>aux 100 kms |

*Achetez tous la même voiture*

**25.900.F** **Simca 8**  
 Simcavite

USINES SIMCA - NANTERRE

## *La moto S.E.V.I.T.A.M.E.*

Le bureau d'études SIMCA étudie dès 1937, une motocyclette révolutionnaire destinée à l'armée. Le moteur a été étudié par l'ingénieur Violet, grand spécialiste du deux temps qui a déposé une série de brevets en France et en Allemagne, il a aussi participé à l'étude des voitures Vinot-Deguingnand et Donnet-Zedel.

Une société est créée pour l'exploitation des brevets de cette moto sous le nom de : Société d'Etude des Véhicules Issus de la Technique Automobile Moderne et Economique.

Ce moteur à deux cylindres « tête en bas » de 350 cm<sup>3</sup>, fonctionne dans un bain d'huile servant de lubrifiant et de refroidisseur. La transmission est assurée par cardan avec une boîte à quatre vitesses à levier manuel.

Cet engin est de conception révolutionnaire pour l'époque et sera la moto la plus originale jamais construite. En plus de son moteur particulier, elle peut se fractionner en trois éléments facilement transportables : 1°) la roue avant avec la fourche, 2°) le bloc central comprenant le moteur monté dans un cadre en tôle emboutie, et 3°) la partie arrière avec le réservoir d'essence placé à cheval au-dessus de la roue. Enfin cette moto tout terrain, est aussi amphibie ; une hélice s'adapte à l'extrémité de l'arbre de transmission, pour propulser la machine comme un hors-bord !

En 1938, une présentation a été faite à deux généraux de l'armée, qui ne trouvent pas cette moto inintéressante, mais les lenteurs administratives traditionnelles, ne permettent pas un début de fabrication avant 1940, seules quelques exemplaires seront construits avant la débâcle de juin 40.

Pendant la campagne de Russie, les Allemands connaissent des difficultés avec leurs puissantes motos BMW et Zundapp, qui refusent de fonctionner par les températures hyper froides. Ils retrouvent un prospectus de la SEVITAME précisant que son moteur peut fonctionner par les plus grands froids, grâce à son moteur à bain d'huile. Un projet de mise en fabrication de 250 machines est envisagé vers 1942, et ...n'aura pas de suite.

Un seul exemplaire de cette moto exceptionnelle, a été retrouvé après la guerre, au musée de Basse Normandie à Clères, d'où il a mystérieusement disparu ?



## *SIMCA et la guerre de 1939 / 45.*

Sitôt leurs arrivées, les forces d'occupation Allemande s'intéressent aux SIMCA 5 et 8, et en font continuer la fabrication jusqu'à épuisement des stocks de pièces. Près de 10 000 voitures seront ainsi construites jusqu'en 1942, et utilisées par la Wehrmacht en véhicules de reconnaissance.

Quelques SIMCA seront « électrifiées » par la société SATAM et commercialisées avant leur interdiction en 1942. En mars 41, une SIMCA 5 modifiée par les Ets Sigrist (*moteur 3 CV sous 36 volts et 240 ampères*), fait le voyage Arcachon—Bordeaux—Paris. Les ateliers de Nanterre, seront aussi utilisés pour la fabrication de patins de chenilles, et pour la production de différents éléments de camions utilisés sur le front Russe.

Au cours des années sombres de 43 et 44, l'usine est en sommeil, les coupures de gaz et de courant sont un bon prétexte pour ralentir la fabrication des éléments destinés à l'armée Allemande. Une partie du personnel jeune, non mobilisé, a été « mutée » en zone libre dans les succursales, ce qui limita les départs pour le S T O en Allemagne. Le restant des effectifs de Nanterre, participe à la préparation et à l'expédition de colis pour les prisonniers. Une autre activité s'organise avec un certain succès : la duplication de tickets de ravitaillement (*l'usine SIMCA à toujours eu un atelier d'imprimerie très performant, la plupart des documents utilisés par la Société y sont réalisés*).

Le responsable de la commission Allemande chargée du contrôle de l'usine, est Herr Renken, qui a été directeur d'une filiale FIAT en Allemagne, grâce à sa compréhension, les outillages furent épargnés et quelques cadres de la direction purent conserver leurs bureaux.

Cette mansuétude et le traitement de faveur des autorités d'occupation Allemandes, est peut-être aussi due au fait que H T Pigozzi, est membre de la commission d'armistice italienne, ce qui va lui provoquer des « ennuis » à la libération.

En 1942, H T P accepte un accord proposé par le baron Petiet (*président de l'Automobile Club de France, et fondateur de la marque ARIES*), prévoyant de regrouper les marques : SIMCA, Delage et Delahaye, sous le sigle G F A [Générale Française Automobile]. Craignant des difficultés à la fin de la guerre, M. Pigozzi « disparaît » de la direction de SIMCA pour se faire oublier. Le président intérimaire de la SIMCA est M. Figuera, aussi italien et ami de Pigozzi.

Sitôt la libération, les deux compères sont recherchés par la résistance, et la nationalisation de SIMCA est envisagée par quelques membres du gouvernement provisoire du Général de Gaulle. Le baron Petiet intervient, et fait nommer en septembre 44 M. Chardenot (*secrétaire général des machines-outils G S P*) directeur général de SIMCA. Petiet et Pigozzi, pensent diriger l'usine par le truchement de cet homme qui ne connaît rien à l'automobile.

Le directeur des industries mécaniques et futur ministre M. Pons, en octobre 44, fait appel à J. A. Grégoire pour prendre le poste de directeur général technique. La pénurie de matières premières, le manque de fioul et d'électricité, empêchent une reprise des activités des ateliers. Le plan quinquennal « Pons », favorise d'abord Renault (*qui vient d'être nationalisé*), pour le lancement de la 4 CV, au détriment de SIMCA soupçonné de collaboration.

J A Grégoire \* réussit à conclure un accord avec le commandement américain, pour la remise en état des moteurs de Jeep, les Américains fournissent tout : pièces de rechange, matières premières, carburants, huiles, etc. Très rapidement une chaîne est installée pour le reconditionnement des moteurs, au printemps 45 la cadence atteint 350 moteurs révisés par jour. Les Américains sont satisfaits, et le manifestent en payant très largement cette opération. En 1945 alors que les autres constructeurs sont dans une situation financière désastreuse, SIMCA se retrouve avec un bilan très bénéficiaire.

Le plan Pons, a défini le type de voiture que chaque constructeur doit faire ; pour SIMCA il s'agit de mettre en production le prototype A F G [version 2 portes] étudié clandestinement pendant l'occupation par J A Grégoire. La version 4 portes deviendra la « Dyna » Panhard, très grande réussite technologique qui aura beaucoup de succès. À cause de manigances et de démêlés complexes au sein des directions FIAT et SIMCA, cette petite voiture ne sera pas construite à Nanterre.

Après de longues et difficiles tractations entre MM. Lacoste, Grégoire, Petiet, Pons, Pigozzi et les syndicats, H T Pigozzi retrouve son fauteuil de P D G à la direction de SIMCA en juin 45. Le programme de réparation des moteurs Willy et Ford, se termine en décembre 1945 (*25 000 moteurs ont été reconditionnés en moins d'un an*). Le désaccord entre J A Grégoire et Pigozzi étant confirmé, la préparation du lancement de l'A F G est abandonnée, et la décision est prise de remettre en production les SIMCA 5 et 8 d'avant-guerre avec en plus une petite fourgonnette de 250 Kg. de charge utile.

Les besoins de véhicules utilitaires étant immenses, beaucoup de Simca 8 sont carrossées en break, [appelées « canadienne »], dans les ateliers de l'ex constructeur Rosengart. Les cadences de fabrication sont très faibles dues au contingentement des matières premières, et les acheteurs de voitures neuves doivent obtenir une licence d'achat délivrée par l'administration avec parcimonie. En 1946, l'usine produit 8 243 voitures et 11 797 en 1947, en majorité des SIMCA 8.

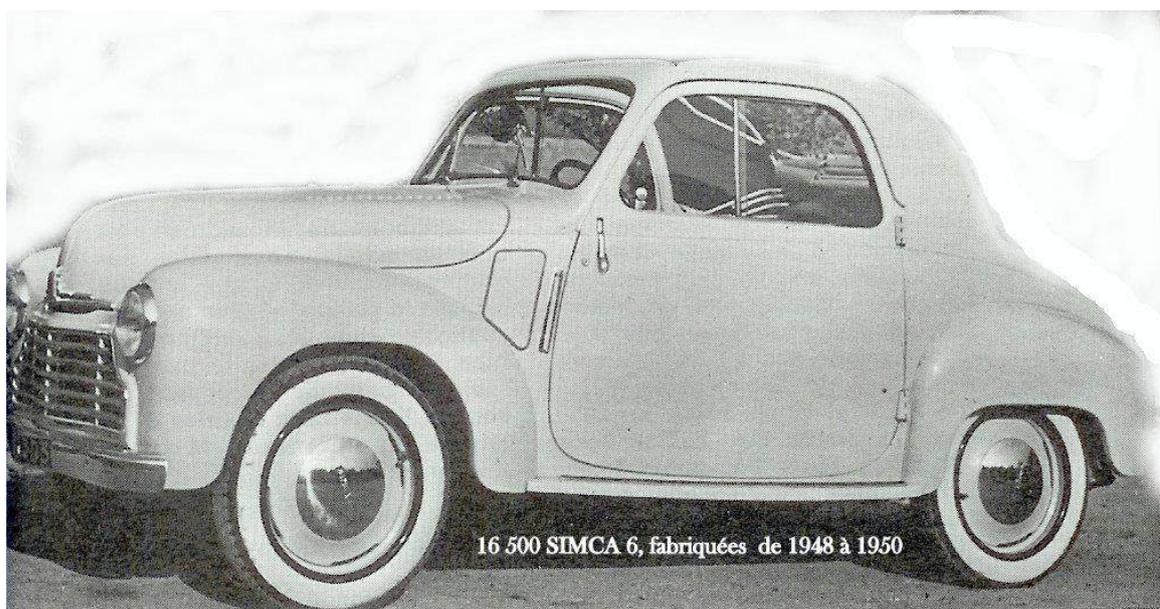
En 1947 la décision est prise de moderniser la SIMCA 5, la puissance du moteur est augmentée en adaptant une culasse à soupapes en tête, et la carrosserie est complètement revue. Les parties avant et arrière sont redessinées avec une calandre style « américain » : c'est la SIMCA 6 qui connaîtra un certain succès grâce à sa ligne très réussie. Elle sera fabriquée jusqu'en 1950, son handicap de deux portes lui sera fatal face à la concurrence des nouvelles petites quatre portes produites par les autres constructeurs : 4 CV Renault, Dyna Panhard, 202 Peugeot et plus tard la 2 C V Citroën.

Au fur et mesure de la diminution de la pénurie des matières premières, la production augmente progressivement, la SIMCA 8-1100 est très demandée avec aussi la version SIMCA-Sport dessinée par Pinin-Farina. C'est la première voiture sport de lignes élégantes commercialisée à un prix accessible. De 1947 à 1951, SIMCA connaît une période de grande mutation, c'est une des étapes capitales de l'ascension de l'entreprise. L'économie française est en plein essor, les besoins en automobiles sont immenses. Pigozzi décide du lancement d'un nouveau modèle plus performant que la « 1100 », mais toujours économique comme le veut la devise : « SIMCA un appétit d'oiseau » (*mais attention il y a des oiseaux qui mangent beaucoup*).

Voici donc la SIMCA 8-1200, conçue avec une carrosserie-coque adoptée pour la première fois par SIMCA. Cela nécessite de nombreux contacts avec la société Budd, spécialiste Américain de l'emboutissage, procédé déjà utilisé par Citroën dès 1920. L'usine doit être adaptée, un bâtiment spécifique se construit pour y installer les presses d'emboutissage venant d'Amérique, un autre grand bâtiment sera édifié pour y installer les chaînes d'assemblage, l'usine s'agrandit sur tous les espaces disponibles.

Pigozzi est promu officier de la légion d'honneur en juin 49, alors que moins de cinq ans auparavant il était accusé de collaboration ? Mystère de la politique.... Ou peut-être récompense pour les succès obtenus en compétition avec les SIMCA-GORDINI, qui des nombreuses fois ont fait

trionpher les couleurs Françaises sur de nombreux circuits. Le capital est porté à 1 milliard de Francs en juin 50, et cette progression continuera encore de nombreuses années.



*\* Jean Albert Grégoire est un des plus importants ingénieurs de l'automobile. Né en 1899, il est d'abord un grand sportif (champion de France de 100 mètres en 1917, international de rugby, etc.), polytechnicien et docteur en droit, écrivain et romancier, et surtout le créateur en France du joint de transmission « homocinétiq ue » qui sera utilisé sur presque toutes les « tractions avant ». En 1926 il fonde la Société TRACTA où il construit de célèbres voitures qui gagneront les 24 h. du Mans 3 années de suite. Il a aussi étudié un prototype de voiture révolutionnaire en collaboration avec l'aluminium français, qui deviendra par la suite la « Dyna » Panhard. C'est également l'auteur de la suspension à flexibilité variable.*

## SIMCA et GORDINI.

Au début des années trente, Amédée Gordini est un pilote qui se distingue en courant sur les petites voitures FIAT. Installé en France, il continue son ascension sportive avec la 6 CV FIAT-Sport, et rapidement il se fait remarquer par H T Pigozzi qui lui propose de courir sur les nouvelles Simca. Une épreuve était alors célèbre : le Bol d'Or automobile disputé en 24 heures dans la forêt de Saint-Germain. Le règlement prévoyait que les participants pouvaient construire eux-mêmes leurs voitures, mais qu'ils devaient piloter seuls pendant les 24 heures de l'épreuve. A partir de 1935 cette compétition est régulièrement gagnée par les petites Simca-Gordini car en plus de ses qualités de pilote, Amédée est un très fin mécanicien ce qui le fera surnommer : le « sorcier ».

Gordini se prépare pour la participation aux 24 heures du Mans, dès la première tentative en 1935, une voiture termine 5<sup>e</sup> au classement à l'indice de performance, ayant parcouru 2 327 km à la moyenne de 96,97 Km/h, résultat très honorable avec un moteur de 995 cm<sup>3</sup>. La Simca 5 n° 51 remporte la coupe annuelle de 1938, deux autres Simca terminent à la 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> place. Pour 1939, six Simca 8 sont engagées, Gordini conduit la n° 39, secondé par Scaron autre grand coureur automobile. Ils gagnent la première place à l'indice et sont dixième au classement général, n'étant battus que par des voitures beaucoup plus puissantes (*Bugatti à compresseur, Delage et Delahaye à moteurs trois fois plus gros*), la petite Simca a tourné à plus de 120 de moyenne !

Le tandem Gordini-Scaron, connaît aussi le succès au Rallye de Monte-Carlo 1939, en terminant premier dans la catégorie 1 500 cm<sup>3</sup>.

Pendant quatre ans, les bâches et la poussière vont conserver tous ces bolides dans les plus obscurs garages. Au printemps 45 les vétérans de la course automobiles retrouvent leurs engins en à peu près bon état, sauf les pneus prélevés pour faire rouler des véhicules moins nobles mais bien plus utiles pendant ces tristes années.

La première épreuve d'après-guerre est la Coupe des Prisonniers et Déportés courue au Bois de Boulogne, plus spécialement dédié à Robert Benoist, ex-champion du monde, grand résistant et mort en déportation en Allemagne. Amédée Gordini avec sa Simca 8 de 1939, gagne cette épreuve à 95 Km/h de moyenne devant des voitures beaucoup plus puissantes. José Scaron lui aussi reprend le volant de sa Simca 8, et remporte brillamment le prix du Conseil Municipal pour la cérémonie d'inauguration du premier tronçon de l'autoroute de l'ouest [Paris Trappes].

Amédée qui a médité pendant la guerre sur les possibilités d'amélioration des moteurs SIMCA, reprend son travail de « sorcier de la mécanique », car il veut avec un petit moteur de moins de 1 100 cm<sup>3</sup> rivaliser et surpasser les autres marques équipées de moteurs de cylindrée supérieure (*catégorie 1 500 à compresseur ou 4 500 cm<sup>3</sup> sans compresseur*).

Pendant l'hiver 1946-47, l'équipe Gordini prépare une flotte complète de monoplaces ultras légères dérivées des gagnantes du Mans de 1939. Presque tous les éléments mécaniques sont d'origine SIMCA, le moteur de la 1 100 a été réalésé pour arriver à 1 220 cm<sup>3</sup> (*il servira de base au futur moteur de l'Aronde*). Dans les courses de formule 2 [jusqu'à 2 litres de cylindrée], les SIMCA-GORDINI affrontent souvent victorieusement les Ferrari avec leur moteur de 12 cylindres. Le public applaudit sans cesse les bolides de couleur bleue qui osent tenir tête aux grosses Ferrari et autres Talbot. A la coupe Paris 1947, disputée au bois de Boulogne Wimille\* réussit à battre son rival Sommer sur Cisitalia, alors que 42 % des pilotes ont abandonné.

\* *Jean-Pierre Wimille et Raymond Sommer ont été les deux plus grands champions de cette époque, avant l'arrivée de Fangio qui fera ses débuts en course sur une Simca-Gordini.*

En septembre 47, les vaillantes SIMCA se distinguent une nouvelle fois en gagnant la ronde du Bol d'Or. Le pilote Jean Cayla, parcourt 1 970 Km en 24 heures en pilotant seul, une SIMCA 8, suivi d'une armée d'autres SIMCA, y compris une SIMCA 5 à compresseur. Au salon de l'auto 47, H T Pigozzi aura droit aux félicitations du Président Vincent Auriol.

Amédée et son équipe de mécaniciens, continuent de « travailler » le moteur SIMCA, ils veulent en tirer 100 chevaux ; la cylindrée est portée à 1 440 cm<sup>3</sup> et une nouvelle culasse est réalisée. Les SIMCA-GORDINI 1 440 se distinguent dans plusieurs grands prix : Juan Manuel Fangio termine à Marseille devant un autre grand pilote Philippe Etancelin sur Talbot, et José Scaron arrive troisième au grand prix de l'A C F à Reims.

Pendant que les GORDINI se distinguent, les SIMCA d'usine se font aussi remarquer. Une SIMCA SIX termine aux 24 heures du Mans en juin 49, à 88 Km/h de moyenne, après avoir gagné une coupe dans une étape du Rallye de Monte-Carlo. Au Bol d'Or 1949, couru cette fois sur le circuit de Linas Montlhéry, Robert Manzon tourne seul, habillé en costume, pendant 24 heures, à près de 102 de moyenne au volant d'un coupé SIMCA 8 à peine modifié. En 1950 au rallye de Monte-Carlo, six SIMCA 1 100 et 1 200 Sport, sont classées dans les seize premières places ; une, termine derrière la 20 CV Hotchkiss qui pour la sixième et dernière fois remporte cette épreuve.

Gordini persiste dans sa course à la puissance ; il fait encore augmenter l'alésage du petit bloc-moteur, il modifie l'arbre à cames et audace incroyable il ajoute un compresseur. Toujours très légère la monoplace développe maintenant plus de 150 CV, malheureusement quelques avaries secondaires, vont priver ces merveilleuses voitures de grandes victoires. Pourtant au grand prix de Paris 1951, Fangio exécuta un magnifique duel contre Farina sur une Maserati, et resta en tête jusqu'à deux tours avant l'arrivée ; son moteur ayant calé, il terminera en poussant sa voiture sur la ligne d'arrivée. L'escalade à la puissance, provoque des problèmes de fiabilité, que connaîtront aussi les autres grands de la compétition : Bugatti, Jaguar, Ford, Maserati, etc.

L'entourage de H T Pigozzi, jugea qu'il valait mieux s'attaquer maintenant à une autre compétition, celle de la production massive et de la grande exportation. Ainsi se termina l'association avec le « sorcier Gordini », mais les petits bolides bleus continueront de tourner encore de nombreuses années sur les circuits de compétition.



## L'ARONDE.

Au cours de l'année 1950, l'usine de Nanterre est encore transformée et agrandie. Un nouveau modèle est en cours de lancement, avec des cadences de production journalière de 300 à 350 voitures. Tous les espaces disponibles sont utilisés, les allées entre les bâtiments sont couvertes, en tout 24 000 M<sup>2</sup> sont construits : c'est l'opération « grand Nanterre ». Pour financer ces travaux, Pigozzi a obtenu une aide financière de 985 000 dollars, grâce au plan Marshall (*prêt financier des Américains pour aider à la reconstruction les pays endommagés par la guerre*).

En fin d'année après l'arrêt de la SIMCA 6, les SIMCA 8 1200 subissent des améliorations progressives, qui vont servir de tests pour la « nouvelle » : montage d'un levier de changement de vitesses à rotule, et surtout adoption du nouveau moteur « 1200 XA ». Les dernières 1200 sortent de chaîne en janvier 52, mais dès le mois de mai les nouvelles berlines sont intercalées sur la chaîne de fabrication.

Le 31 mai 1951 toute la presse (*on ne dit pas encore les « médias »*) est conviée au Pré Catelan au Bois de Boulogne, pour la présentation de la SIMCA 9. Une vingtaine de ces berlines sont mises à la disposition des journalistes pour effectuer un essai sur la « Nationale 12 », et à l'issue du repas M. Pigozzi révèle le nom de cette nouvelle production : « L'ARONDE », qui signifie hirondelle en vieux français. Le dessin schématisé de cet oiseau devient le symbole de la marque.

Les Arondes commencent à sortir de chaîne au mois de mai, la cadence augmente très rapidement pour atteindre 340 voitures / jour en fin d'année. La clientèle fait un excellent accueil à la nouvelle SIMCA. C'est la première berline française conçue dans le style des Etats-Unis, avec intégration complète des ailes et du coffre arrière, et une structure autoportante d'une grande robustesse, plus connue sous le nom de « monocoque ». L'Aronde n'est pas une voiture révolutionnaire, mais elle utilise les solutions techniques modernes et éprouvées. Son moteur qui développe 40 CV, a été mis au point et testé depuis un an, la suspension est une des plus douces du moment, le pont arrière du type « hypoïde » permet d'abaisser l'arbre de transmission, le tableau de bord est moulé d'une seule pièce et la commande des vitesses se fait avec un levier situé sous le volant. Cet emplacement du changement de vitesse est tout nouveau en France, mais très courant aux Etats-Unis. Il sera rapidement adopté par la plupart des autres constructeurs, et abandonné vers 1963. (*les ingénieurs ont parfois des idées bizarres : quand la boîte de vitesse est sous le plancher, ils mettent le levier sous le volant ce qui nécessite une tringlerie compliquée, et quand la boîte de vitesse est dans l'axe de la colonne de direction, ils reviennent au levier au plancher avec encore une timonerie très complexe... ?*).

Devant le succès de la nouvelle SIMCA, la direction envisage d'élargir la gamme avec un certain nombre de « dérivés ». D'abord la Simca sport en cabriolet « week-end » et « océane », puis toute une série de variante à vocation particulière :

- La « Châtelaine » break de luxe, mi- familiale, mi- commerciale.
- La « Commerciale », fourgonnette munie de glaces latérales.
- La « Messagère », fourgonnette entièrement tôle.
- Et un peu plus tard la « Grand Large », coach de luxe à deux portes.

Fin 52, il circule 90 000 Aronde : en France la pénétration atteint 20 % du total moins d'un an après la présentation. SIMCA est devenu un grand constructeur avec 10 000 personnes à Nanterre.

Le 17 mars 1953, la 100 000<sup>e</sup> Aronde sort des chaînes d'assemblage et est tirée au sort parmi le personnel de l'usine. 61 569 voitures sont fabriquées au cours de cette année, et en 1954 la cadence sera de 400 véhicules / jour. Le réseau commercial s'étend à 350 concessionnaires et 500 agents en France, plus 289 points de vente répartie dans 52 pays.

Entre le 1<sup>er</sup> août et le 18 septembre 1953, une Aronde de série, parcourt 116 000 Km sur l'autodrome de Montlhéry, à la moyenne de 104 Km / h, et une consommation de 9,67 litres aux cent : elle s'adjuge 37 records internationaux.

Tous les ans, l'Aronde subit des améliorations : modifications de la calandre, des pare-chocs, du tableau de bord, des jantes, etc. Ces nombreux changements ont été parfois critiqués par la clientèle, car ils dépréciaient les modèles de l'année précédente. La gamme s'élargit avec les types : Elysée, Monaco, Montlhéry, De luxe, pour aboutir finalement en septembre 58 à la « P 60 » qui sera produite à Poissy jusqu'en 1962 avec le moteur « Rush » à 5 paliers.



## La préfabrication.

Comme déjà expliqué, Pigozzi a prévu dans les statuts de sa Société d'autres activités que la construction automobile. Beaucoup seront réalisés avec succès, et quelques-unes n'aboutiront pas ; c'est le cas de celle que je vais décrire dans ce chapitre.

Vers 1956, un département « préfabrication » est créé à Nanterre. Malgré le manque de surface, une zone relativement importante est réservée pour l'étude et les essais d'un procédé rapide de construction de bâtiments. H T Pigozzi et son équipe, ont, sans doute pressenti que la demande de logements serait aussi importante que celle des automobiles, et qu'il serait intéressant à trouver une solution plus rapide pour reconstruire que la construction traditionnelle.

Une équipe de quelques techniciens du bâtiment est constituée, avec un responsable M. Pasteur, qui deviendra plus tard le Directeur de Simca-do-Brasil en Amérique du sud. Pendant les deux ans que j'ai passé à Nanterre, j'ai eu des relations avec deux de ces ingénieurs, qui avaient de temps en temps des travaux à faire réaliser par l'atelier « entretien général ».

La solution prévue par SIMCA consiste à préfabriquer des cellules monolithiques et parallélépipédiques, constituées de parois minces en béton. Celles-ci étant complètement finies et équipées en usine. Les faces de la cellule, constituent le plancher et les parois d'une pièce, avec les ouvertures, correspondant aux portes et fenêtres ; une paroi peut être supprimée pour doubler la surface de deux cellules.

L'assemblage sur chantier, se fait par boulonnage à l'aide d'éclisses, avec bien sur des moyens de levage et de manutention adéquats. Un appartement se compose de plusieurs cellules accolées, avec ou sans cloisons prévues au « moulage » ; des liaisons mécaniques assurent la rigidité de cet assemblage. Des éléments complémentaires sont également réalisés industriellement : escaliers, balcons, blocs sanitaires, panneaux de façade, toitures.

Le processus de préfabrication est le suivant :

- L'élément de base est coulé en position inversé, dans un moule métallique, remplissage en 20 minutes.
- Enlèvement du moule 15 minutes après la fin de la coulée.
- Etuvage et séchage (deux heures et demie), puis retournement de l'élément.
- Mise en place des aménagements sur une chaîne de montage (*comme pour les voitures*) ; chaque cellule devient une chambre, une cuisine ou une salle d'eaux, suivant la disposition prévue du logement. Les faces extérieures sont aussi terminées avant montage.
- Le transport sur le lieu du montage par remorques spécifiques.
- L'assemblage final, se fait rapidement et facilement grâce aux ferrures prévues au coulage et à la précision exceptionnelle obtenue pour des travaux de béton.

A titre expérimental, deux pavillons et un ensemble de logement sont construits en 1958, quand ce programme est subitement abandonné...Peut-être à cause du manque de moyens financiers, ou bien la Direction Simca a préférée concentrer tous ses efforts vers la construction automobile. Et il y avait dans ce domaine une concurrence sérieuse avec des entreprises déjà spécialisées dans la préfabrication lourde de bâtiment : Logirex, Camus, et surtout Coignet qui réalisera de nombreux ensembles dans les régions d'Evreux, Rouen et Lille.

*N B : j'ai retrouvé les renseignements techniques de ce chapitre, dans l'encyclopédie de la construction « Quillet » de 1959 ; éditeur technique malheureusement disparu.*

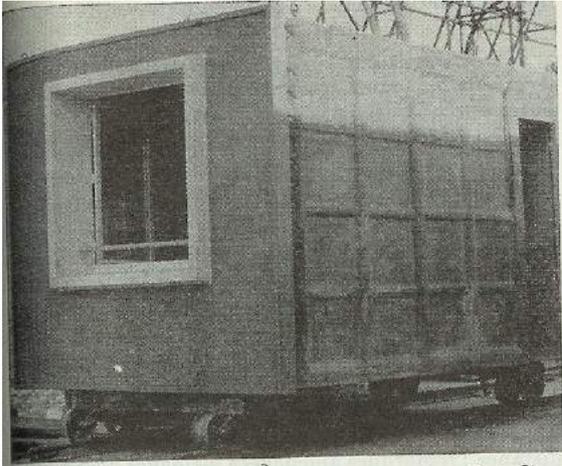


Photo Simca

Fig. 19 — Procédé « Simca ». Solution comportant une cellule unique monolithique à parois minces, totalement finie, peinte et équipée en usine.

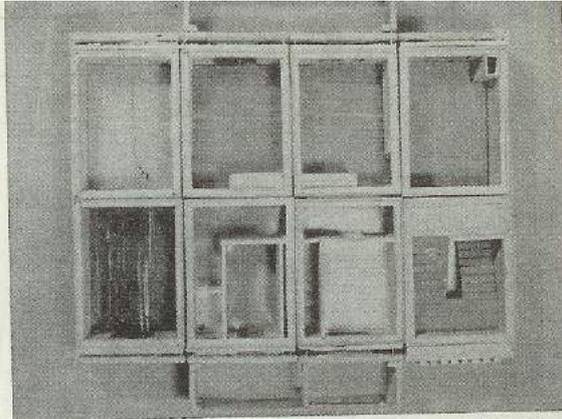
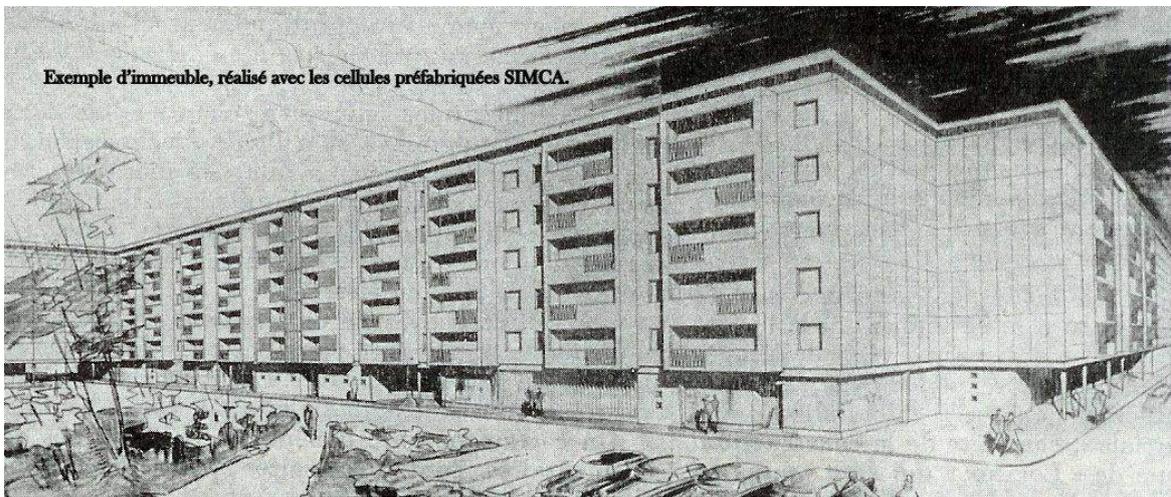
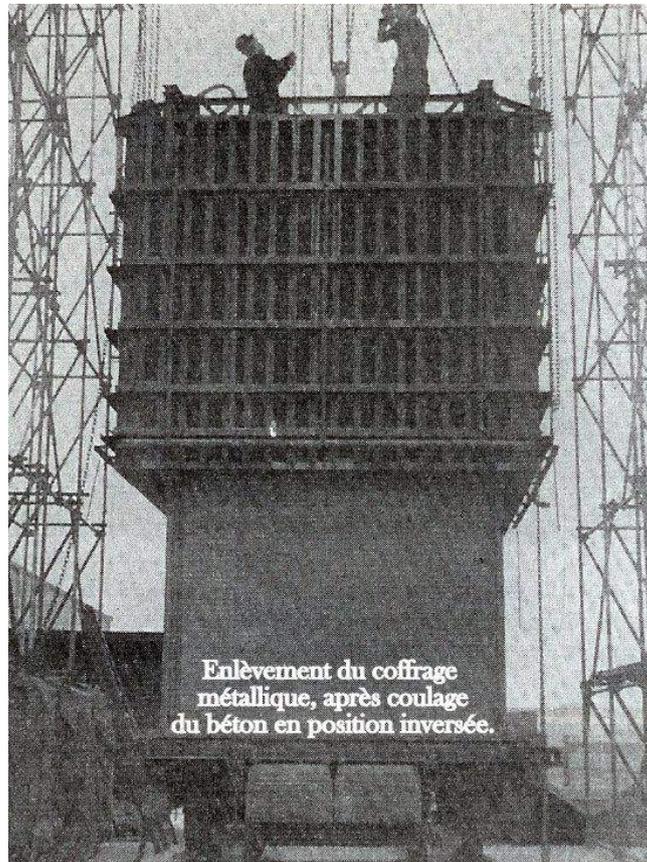


Photo Simca

Fig. 20 — Procédé « Simca ». L'assemblage des cellules par un simple boulonnage et à l'aide d'éclisses, permet de composer les appartements. Maquette montrant le groupement en plan.



Exemple d'immeuble, réalisé avec les cellules préfabriquées SIMCA.



Enlèvement du coffrage métallique, après coulage du béton en position inversée.

## La fin de Nanterre.

Le grand succès de l'Aronde, provoque une augmentation constante de la production, Simca est devenu le quatrième constructeur Français, à un certain moment il produit davantage que Citroën. En 1958 / 59, la fabrication atteint la limite du raisonnable, les installations sont saturées, c'est la chasse aux M<sup>2</sup>, d'anciennes carrières jouxtant l'usine sont achetées et nivelées. Plusieurs bâtiments sont édifiés en provisoire, des norias de trains de remorques circulent en permanence dans les rues de l'usine (*tirées par des tracteurs « Tracma » équipés de moteur d'Aronde*).

Au bâtiment C de sept étages, il y a : la mécanique, la tôlerie, la peinture, la sellerie. Des circuits très compliqués de convoyeurs, distribuent les éléments de voiture à tous ces ateliers. Le deuxième plancher doit être renforcé pour supporter la surcharge des machines-outils, beaucoup trop nombreuses pour la surface disponible. La « Pangborn » grenailleuse pour nettoyer les blocs-cylindres, est installée à l'extérieur sous un auvent. Les conditions de travail sont très difficiles, mais à cette époque Simca a une bonne réputation, les salaires et les avantages sociaux sont plus intéressants que chez les autres constructeurs, et il y a surtout un état d'esprit du personnel qui accepte très bien ses mauvaises conditions de travail.

Le rare endroit où le travail se fait « normalement », c'est au bâtiment E où se trouve les chaînes d'assemblage. C'est une construction récente et spécialement prévue pour l'assemblage final des voitures ; en 1958, il en sort 650 par jour.

Le bâtiment des presses, a aussi été construit par Simca pour recevoir les grosses presses d'emboutissage des éléments de carrosserie. Le plancher d'un atelier de presses est constitué de poutrelles métalliques d'un mètre de haut, reposant sur des piliers en béton armé. L'ensemble est édifié dans une immense fosse étanche appelée le « cuvelage » des presses. Dans les superstructures de cette construction, circulent des ponts roulants, servant au montage des presses, à la manutention des outils de presse et des bobines de tôle ; il y a des ponts de 15, 20, et 50 tonnes.

Pour libérer des mètres carrés à Nanterre, une partie des études et les essais moteurs ont été transférés à Argenteuil, dans les anciens ateliers de la M A F, La plupart des pièces mécaniques des études sont réalisées chez Sovérini, entreprise spécialisée dans la mécanique de précision, située aussi à Argenteuil ; M. Sovérini, d'origine Italienne, et un ami de H T Pigozzi.

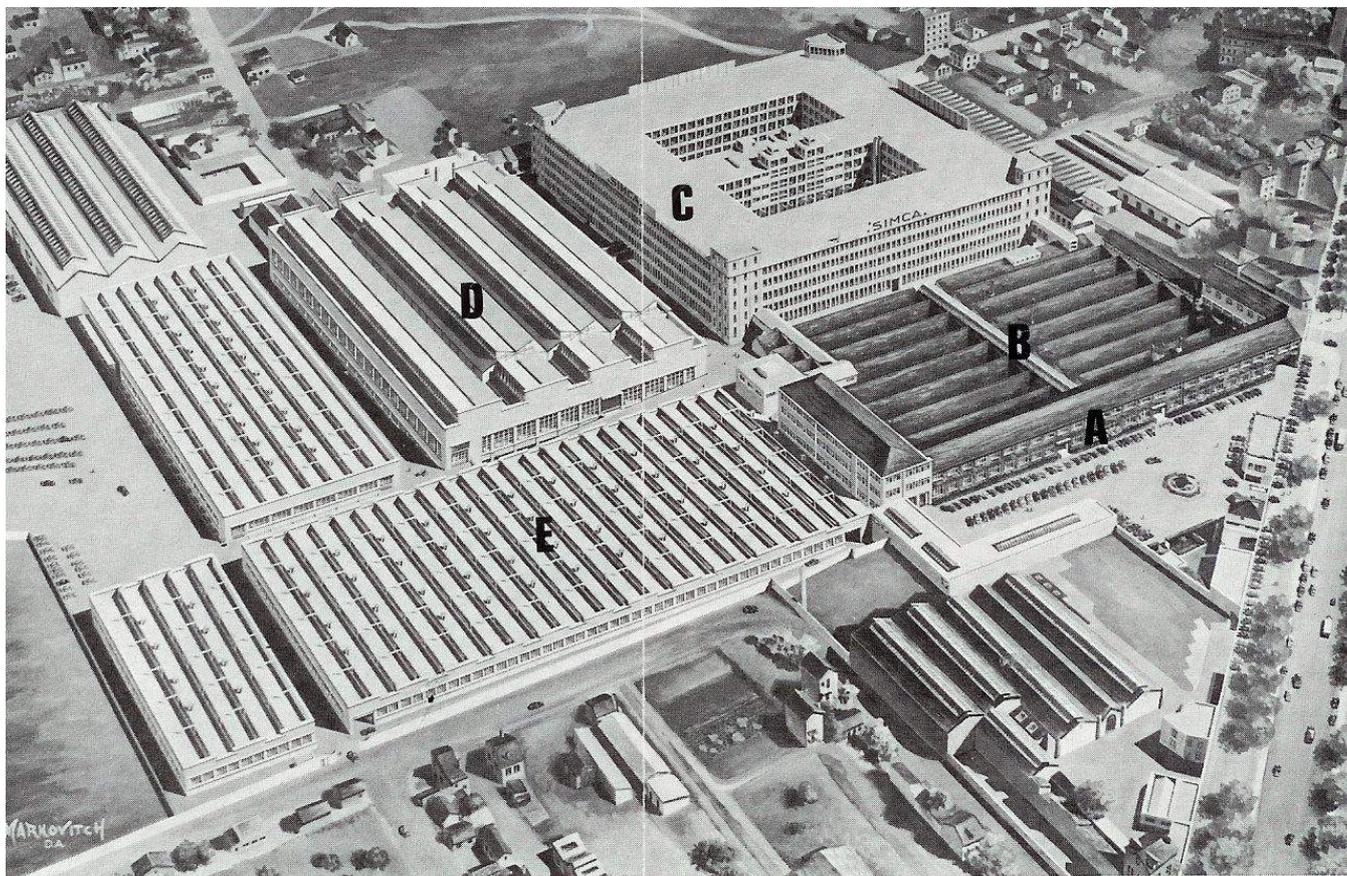
Poursuivant sa politique d'expansion, H T P est toujours à la recherche de locaux ou d'usines à racheter. La « Simca » devient un groupe industriel important, et exerce son contrôle sur plusieurs entreprises, dont certaines conservent leur raison sociale.

Successivement entrent dans le groupe :

- L'ancienne firme Unic, (*Unic continuera de sortir des camions sous ce nom*).
- Les deux usines de la Manufacture d'Armes de Paris en 1955. Les ateliers d'Argenteuil accueillent les « études », et l'usine de Saint-Denis devient La Soméca qui fabrique des tracteurs réputés.
- En 1954, la vieille Société Dervaux à Vieux-Condé, dans le Nord, spécialisée dans la fabrication de boulonnerie et de rivets.
- L'entreprise de matériel agricole Puzenat, située à Bourbon-Lancy, en Saône et Loire ; les ateliers seront utilisés aux reconditionnements des moteurs en échange standard et fabriqueront aussi des tracteurs agricoles.
- Les ateliers de fonderie à Sept Fons, dans l'Allier.
- Les forges de Sully-sur-Loire, qui produisent des soupapes et autres pièces de moteur.

— Et la très grande marque automobile Talbot à la fin de 1957. C'est la dernière des marques prestigieuses Françaises à disparaître, malgré tous les efforts de son dynamique dirigeant Antony Lago. Les ateliers de Suresnes, seront utilisés au stockage des pièces de rechange, avant d'être démolis pour la construction d'immeubles.

Au printemps 1954, les hauts responsables sont soucieux, il faut trouver une solution pour continuer la progression de la production demandée par le marché. Une décentralisation, est envisagée pour transférer les ateliers de Nanterre. C'est ce qui sera expliqué dans le paragraphe suivant. Nanterre continuera ses activités pendant encore 6 ans, mais en duo avec le nouveau site de production de Poissy. Les dernières voitures quitteront l'Avenue Georges Clémenceau le 31 juillet 1961. Une nouvelle Société dénommée SOMENA, fabriquera des pièces mécaniques destinées à Simca Industrie et à Citroën. Cette société sera éphémère, le site de Nanterre restera sous le contrôle de Citroën jusqu'à sa démolition vers 1980.



NANTERRE A L'ÉPOQUE DE LA NAISSANCE DE L'ARONDE (MAI 1951)

- A : Bâtiment administratif.
- B : Ateliers du traitement thermique.
- C : Bâtiment principal, où sont fabriqués tous les éléments des voitures.
- D : Ateliers des presses, et à l'étage les tours de décolletage.
- E : Bâtiment de l'assemblage final des automobiles.

(Les bâtiments A et B, datent de Vignot-Deguingand, le C a été construit par Jérôme Donnet vers 1927).

## *Le rachat de FORD à Poissy.*

Au mois de juillet 1954, la presse annonce que des négociations sont en cours entre SIMCA et la Société Anonyme Ford, pour la « fusion » des deux Sociétés. La nouvelle est confirmée en septembre : Simca va absorber Ford. Les milieux automobiles sont stupéfiés ; Simca le plus petit des quatre grands Français, va racheter la filiale américaine du deuxième constructeur mondial...qui vient de fêter son cinquantenaire l'année précédente [1903 / 1953].

L'entreprise fondée par Henry Ford en 1903 à Détroit, démarre en 1908 avec la production en série de la Ford T, modèle populaire qui sera produit à plus de 15 millions d'exemplaires. Successivement, pour satisfaire la demande de ce modèle, des usines sont implantées en Europe. En France : à Bordeaux et à Asnières. En Allemagne : à Cologne. En Angleterre : à Dagenham et à Londres. Jusqu'en 1935, Bordeaux et Asnières alimentent la distribution en France.

Au cours de l'été 1934, un accord est conclu entre Ford et le constructeur français Emile Mathis. Les voitures Mathis ont une assez bonne réputation, mais leurs ventes se heurtent aux réseaux de distribution des trois grands : Citroën, Renault et Peugeot. Depuis 1909, Mathis est installé à Strasbourg où il dispose d'une usine relativement moderne. Son accord avec Ford, prévoit la construction en France des nouveaux modèles américains, et la distribution en Amérique des automobiles Mathis. Une nouvelle marque est née : MATFORD.

Les Matford, sont présentes au salon de l'auto 1935 ; la gamme comprend de très bonnes voitures de 13 et 21 CV dérivées des modèles américains, et aussi des camions de 3,5 et 5 tonnes destinés principalement à l'armée. L'accroissement de ces fabrications nécessite un agrandissement des moyens de production. La décision est prise de construire une autre usine. Des terrains du génie militaire à Poissy sont acquis, et seront à l'origine de ce qui deviendra un des plus grands sites industriels de France. Les travaux démarrent en 1938, et s'achèvent en 1940, mais entre temps un désaccord est survenu entre Mathis et Ford. Emile Mathis perçoit 5 millions de francs d'indemnité, et la nouvelle usine portera simplement le sigle FORD S A.

Après l'armistice, les autorités militaires allemandes, utilisent les ateliers pour la production de pièces de rechange destinées aux camions utilisés sur le front russe, mais elles seront presque toutes inutilisables ; les ouvriers de Poissy prennent soin d'envelopper ces pièces dans de la fibre... humide ! Arrivées en Russie ce sont des blocs de rouille.

En 1944, comme à Nanterre, les techniciens de l'U S Army, utilisent les installations et le personnel très qualifié, pour le reconditionnement des moteurs de chars V 8 Ford de 500 CV. En 1946, la production des anciennes Matford de 13 CV est reprise, mais elles seront appelées Ford S A E. Ce n'est qu'en 1948 qu'une nouvelle gamme sera mise en fabrication et connaîtra un certain succès, jusqu'au moment de la fusion avec Simca : il s'agit des Ford Vedette et Ford Comète de 12 et 13 CV, de la Ford Vendôme de 21 CV, et de la Comète Monte-Carlo. L'usine produit aussi des camions à essence de 8 cylindres et un Diesel dénommé Hercules.

Les ventes de ces voitures puissantes et luxueuses, ainsi que celles des camions à essence, devenant de plus en plus difficiles, la production devient insuffisante pour assurer la rentabilité de l'usine. Au printemps 1954, le président Henry Ford II, décide de mettre en vente l'usine de Poissy, et de concentrer ses fabrications sur les autres centres du groupe.

Très rapidement des accords sont conclus entre le responsable de Ford en France M. Reith, et M. Pigozzi. La fusion est officiellement annoncée le 5 juillet 1954 ; une fois de plus H T P fait preuve d'audace et de clairvoyance, en croyant à la nécessité de poursuivre sa politique d'expansion. Le groupe Simca s'enrichit de 250 000 M<sup>2</sup> de terrains, de bâtiments récents proches de la Seine desservis par des voies ferrées, de 2 800 machines modernes et de l'ensemble du personnel hautement qualifié [effectif total 5 000 personnes]. C'est la continuité de la rationalisation de l'industrie automobile française, désormais il ne reste que quatre constructeurs français, (*le dernier « petit », Panhard, va être repris par Citroën*). L'action Simca passe de 12 100 à 13 800 F [anciens].

Immédiatement, la Direction de Simca envoie une équipe de cadres, pour prendre contact avec l'usine de Poissy. Déjà dans la presse, on parle d'agrandissement des ateliers et d'implantation de nouveaux bâtiments.

La production des « vedettes » est maintenue provisoirement, puis remplacée par une seconde génération de conception plus moderne ; ce sera la série prestigieuse des Trianon, Versailles, Régence et Marly. La suspension est une nouveauté, imaginée par Macpherson vice-président de la Ford Motor C°, (*ce type de suspension sera adopté par la plupart des autres constructeurs d'automobiles*). Ces nouveaux modèles sont immédiatement appréciés par leurs qualités de souplesse, de silence, de performance [145 Km / h], et de fiabilité. Le seul défaut sera la faiblesse du freinage, auquel il sera remédié l'année suivante.

Au mois de novembre 1954, le capital de la Simca est porté à 7 278 565 000 de F anciens, et la production totale de cette année, atteint 92 432 voitures.

De plus en plus de cadres et de techniciens Simca, arrivent à Poissy et occupent bientôt tous les postes à responsabilité. Des frictions inévitables se produisent entre les « Ford » et les « Simca ». Un certain nombre de dirigeants Ford sont écartés de leur poste ; il y a des départs en retraite précipités, des rétrogradations de catégorie, et beaucoup de mécontentement dans le personnel Ford. Ces événements sont toujours à craindre quand une société en absorbe une autre, dans le cas présent ces difficultés sont aggravées par le comportement en « conquérants » de quelques responsables Simca. Finalement de très rares cadres Ford conserveront leur poste dans l'organigramme Simca. Il y avait pourtant de très bons éléments y compris quelques « Alsaciens » venus de chez Mathis et restés à Poissy après la séparation Ford / Mathis.

La juxtaposition du réseau commercial Ford avec celui de Simca, provoque aussi des remous chez les concessionnaires ; la plupart des concessionnaires Ford sont d'anciens Matford qui ont déjà connu cette situation en 1939, mais cette fois la puissance absorbante est différente. La fusion totale des deux réseaux se terminera en 1960, avec l'ouverture de nouvelles filiales à l'étranger, la position de Simca devenant de plus en plus importante à l'exportation.

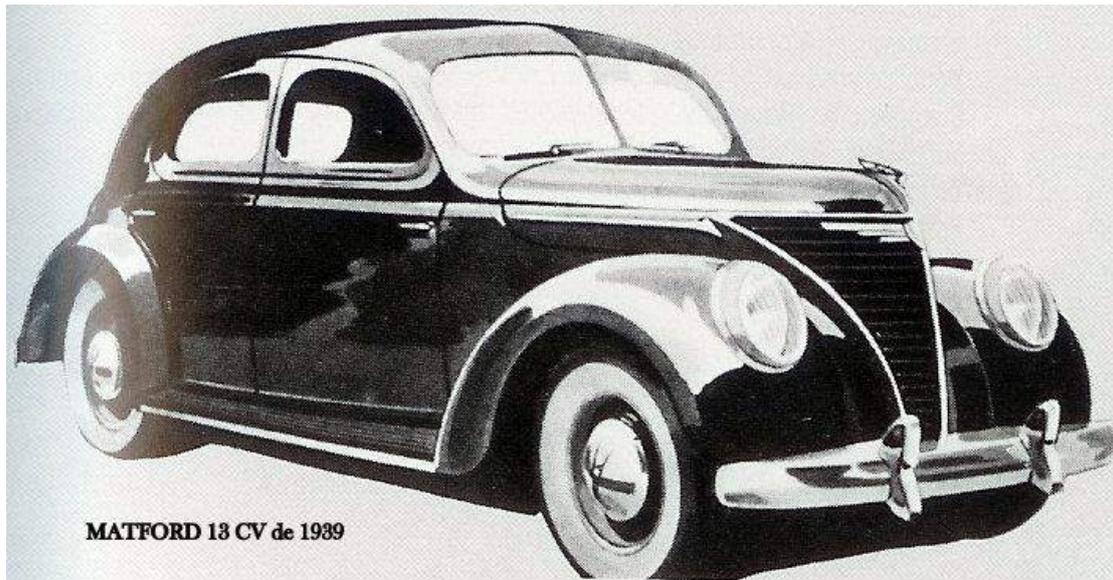
Avec l'absorption de Ford, la direction Simca doit résoudre certains nombres de problèmes importants :

- D'abord redéfinir la production de l'Aronde 55 et de ses dérivés à Nanterre.
- Accélérer la préparation du nouveau modèle prévu pour 1956.
- Procéder au lancement commercial des nouveaux produits Ford.
- Coordonner les réseaux de vente des deux marques.
- Et pour les services méthodes et constructions, étudier rapidement les travaux à exécuter pour la création à Poissy d'un centre de production, d'une capacité de 2 000 voitures / jour.

Pendant ce temps, M. Pigozzi, s'entretient avec la presse automobile, et le grand public, dans le cadre d'émissions télévisées. Il explique ses points de vue sur le développement de l'industrie automobile, et la nécessité d'augmenter les moyens de production pour satisfaire la demande toujours croissante de la clientèle Française et étrangère.

Voici une de ses citations ; « l'usine de demain, sera une usine sans manœuvres, mais où des ouvriers hautement qualifiés asserviront des robots ». (*Il faudra 30 ans pour y arriver*).





**MATFORD 13 CV de 1939**



**FORD VEDETTE 12 CV de 1951, V8 62 CV, Vitesse : 125 Km/h**



**SIMCA CHAMBORD - 13 CV - 145 Km/h**

## *Le « Grand Poissy ».*

Le 17 novembre 1955, le chantier du Grand Poissy est ouvert après 15 mois d'études, de consultations avec passations des marchés. Il s'agit de transformer l'usine existante de 91 000 m<sup>2</sup>, pour arriver à un ensemble de trois bâtiments principaux de 180 000 m<sup>2</sup>, plus d'autres constructions annexes, destinées à la galvanoplastie, à la centrale thermique, à la cuisine centrale, etc. Les possibilités d'extension sont immenses, puisque la superficie des terrains Ford de 256 000 m<sup>2</sup>, est passée à 600 000 m<sup>2</sup> après les acquisitions faites par Simca.

Une convention signée le 28 octobre 1954, entre Simca et les ministères de l'industrie et des travaux publics, prévoit que : en contrepartie de l'autorisation de l'extension de Poissy, Simca doit déménager ses installations industrielles situées dans la proche banlieue [Nanterre, Unic à Suresnes et Puteaux, et Someca à St Denis], avant 1962.

Pour mettre l'usine « hors d'eau », en cas de crues de la Seine : il faut relever une grande partie des terrains de 1,6 mètre, soit 400 000 m<sup>3</sup> de remblais qui sont puisés dans la Seine, et enfoncer un double rideau de palplanches à 8 mètres de profondeur sur 600 mètres de longueur, pour protéger les berges.

La partie la plus délicate du chantier est la construction du bâtiment des presses [le B5]. La réalisation d'un cuvelage étanche de 6,5 mètres de profondeur, nécessite la mise en place ou le détournement préalable de canalisations diverses : drains, égouts, conduites d'eau, câbles électriques, etc. La structure métallique de 5 000 tonnes de poutres d'acier est mise en place en mai 57, ainsi que les ponts roulants fabriqués en Allemagne par la société Demag, les deux premières presses, une Danly et une Clearing de 1 500 tonnes de poussée, arrivent en juin, les premiers emboutis sont « frappés » en novembre.

L'extension du B 3, moins spectaculaire, est aussi très difficile car le montage des voitures ne doit pas être interrompu pendant les travaux. Ce bâtiment qui est le centre important de l'usine va être agrandi de 32 000 m<sup>2</sup> sur trois niveaux pour recevoir les ateliers : de ferrage, de sellerie, de la peinture et de l'assemblage des voitures. Un tunnel passant sous le CD 30, est creusé pour acheminer les voitures neuves vers la zone d'expédition. Sur la façade, deux ailes sont ajoutées [C3], construites en briques rouges identiques à l'origine, destinées à l'implantation des bureaux de la Direction. Un étage complet est réservé aux nouveaux dirigeants venant de Nanterre, et pour cette raison sera surnommé « le boulevard des Italiens ».

Une autre construction importante, est prévue pour l'implantation de toutes les machines-outils d'usinage des éléments mécaniques [moteurs, boîtes de vitesses, suspensions, etc.], avec une zone importante pour le traitement thermique. La première tranche du B 2, est de 68 000m<sup>2</sup> érigée en un temps record ; pendant que les couvreurs posent les plaques d'Acieroid à la cadence de 1 000 m<sup>2</sup> par jour, une équipe de spécialistes dispose au sol des pavés de bois identiques à ceux que l'on trouve dans certaines rues de Paris. Ce matériau a été choisi car il amortit les vibrations des machines, et ne provoque pas de poussières nuisibles à la qualité de l'usinage.

A partir de janvier 1957, commence le transfert des machines venant de Nanterre. Pour ne pas ralentir la production, des surcadences sont réalisées pour constituer un stock de pièces avant le redémarrage à Poissy. Une entreprise spécialisée dans le « bardage » \* des machines, travaille jour et nuit pour déménager Nanterre, les grosses machines (*tours Bullard*) sont déplacées sans démontage, par convois exceptionnels. Parallèlement les machines Ford situées au B 3, sont regroupées au B 2 pour constituer les nouvelles lignes d'usinage. Au bâtiment B 2, on installe deux plaques tournantes, sorte de manèges sur lesquels seront pré-rodés et réglés tous les moteurs avant de partir sur les lignes de montage.

Le « Grand Poissy » se construit à l'avancement, sans temps mort, à un rythme continu et exceptionnellement rapide. Dès qu'une zone de bâtiment est hors d'eau et le dallage terminé, les machines sont installées, souvent avec des branchements provisoires. Cette méthode de construction en urgence, a déjà été utilisée par Citroën pour la création de l'usine de Javel. Le chantier va durer plus de deux ans, il aura mobilisé 2 000 ouvriers provenant de 40 entreprises. Les solutions les plus récentes sont appliquées, comme le « pipe-track », ossature géante contournant tous les bâtiments, et servant de support aux canalisations de tous les fluides et des câbles électriques.

Mais la réalisation la plus spectaculaire, est la construction du château d'eau. L'ancien érigé par Ford est conservé et utilisé en réserve d'eau pour l'incendie (*il a été démoli par Peugeot en 2 000*). Le nouveau est construit par l'entreprise italienne Pizzorno, culmine à 75 mètres, sa capacité est de 1 500 m<sup>3</sup> avec une pression de 7,5 bars. Il est constitué d'une sphère de 15 mètres de diamètre, qui repose sur trois piliers métalliques de forme elliptique, un escalier est inclus dans un de ces pylônes. Ce « monument » restera l'emblème de l'usine, visible dans un rayon de plus de 20 Km ; sur la boule, on pourra lire successivement : SIMCA, CHRYSLER FRANCE, TALBOT et finalement PEUGEOT.

Au pied de ce château d'eau, est réalisée une immense station de traitement des eaux, capable de débiter 2 500 m<sup>3</sup> à l'heure soit l'équivalent d'une ville de 250 000 habitants. L'eau est prélevée dans la Seine et après épuration, refoulée dans la sphère. La distribution se fait dans l'usine sous le nom : d'eau industrielle qui a presque les qualités d'une eau potable. En aval, d'autres installations spécifiques traitent les eaux usées avant rejet dans la Seine.

Il serait trop long de relater en détail toutes les nouveautés réalisées dans le cadre du grand Poissy, cependant je crois qu'il faut parler un peu de deux installations très spécifiques : l'atelier de la peinture, et la galvanoplastie.

Pour satisfaire la personnalisation des teintes de voitures proposées aux acheteurs (*gamme de 15 couleurs de carrosserie mono, bi ou tricolores*), il faut un atelier de peinture ultra moderne, capable de peindre dans de bonnes conditions 100 voitures à l'heure. Cet atelier est constitué de : quatre tunnels de pistelage avec étuves de séchage, un procédé de traitement anti-oxydation la « bondérisation », deux tunnels d'application des apprêts, et une cuve de peinture au trempé des bas de caisses. Un circuit de convoyeurs [King de fabrication anglaise] de plus de 9 kilomètres assure la distribution et le stockage intermédiaire des caisses. Cet ensemble est géré par un cerveau électronique, capable de contrôler l'acheminement des carrosseries, et d'assurer la personnalisation de chaque voiture, suivant les demandes du service commercial. C'est le « Dispatching », installation la plus complexe de Poissy, qui donnera beaucoup de soucis aux ingénieurs et techniciens qui en sont responsables. L'atelier peinture est complété par un ensemble de conditionneurs Tunzini très important, pour le traitement de l'air des cabines de pistelage. Enfin une « broierie » permet la préparation de toutes les teintes de peinture.

\* *Bardage : terme utilisé dans l'industrie, signifiant manutention. L'origine vient du mot « bard », ancien moyen de déplacement de charges, constitué d'une civière portée par des hommes ou des chevaux.*

L'atelier de galvanoplastie a été installé à Nanterre vers 1953, c'est à cette époque l'installation la plus moderne de tous les constructeurs d'automobiles européens (*sauf Volkswagen qui a l'identique*), réalisée par une entreprise allemande la société Deinert. Un bâtiment spécifique [le D5] est destiné à recevoir cet automate transféré de Nanterre. Sur un convoyeur tournant en circuit fermé, sont accrochées les pièces à chromer, principalement les pare-chocs, qui passent successivement dans différents bains d'acide et d'électrolyte.

C'est aussi une installation très compliquée et dangereuse à cause des émanations d'acide. Les pare-chocs, sont d'abord décapés, puis nickelés, polis et chromés avant le polissage final. Cet outil merveilleux sera détruit en 1976 avec l'abandon des pare-chocs chromés, remplacés par des boucliers en « plastique ».

Dans ce même atelier, se trouve un automate de brillantage, pour le traitement par « anodisation » des enjoliveurs en aluminium [grille de calandre, etc.], et une installation de cadmiage pour la boulonnerie. Une autre partie du D 5 est réservée au polissage des pièces chromées, avec une machine semi-automatique pour les pare-chocs : « La Murray-way ».

Pour acheminer les éléments de carrosserie au B3, un important réseau de convoyeurs inter-bâtiments, totalisant plusieurs kilomètres, transporte : les emboutis du B5 vers le B3, les pare-chocs du B5 au D5, qui après chromage sont amenés sur les lignes d'assemblage.

En même temps que les trois bâtiments principaux, d'autres constructions moins importantes mais indispensables, sont réalisées dans les mêmes délais :

- La centrale thermique, avec trois chaudières qui produisent de la vapeur d'eau surchauffée à 400 degrés.
- L'extension du poste d'alimentation en électricité [centrale E.D.F.].
- La cuisine centrale, pour la préparation des repas distribués dans trois restaurants.
- Plusieurs petits bâtiments annexes : centrale oxygène et acétylène, traitement des huiles, atelier de décapage, divers magasins, atelier de l'entretien, etc.

Les abords sont aussi un chantier important, par la création de larges avenues et de routes, d'un réseau de voies ferrées relié à la S N C F avec quais d'embarquement des voitures neuves, de nombreux parcs pour le personnel et les voitures en attente d'expédition. Le tout agrémenté de plantations et d'espaces verts, jamais réalisés dans une usine.

Tous ces travaux, sont supervisés par Giuseppe Manfrino directeur général, adjoint et homme de confiance de H T Pigozzi, qui restera le père du Grand Poissy.

La nouvelle usine de Poissy, est une réussite incontestable, la presse est unanime à reconnaître la qualité de cette réalisation, effectuée en un temps record. Ce résultat, est dû au savoir-faire du service des Méthodes formé à l'école italienne, et à l'organisation rationnelle déjà en application chez Ford. Depuis 1951, Ford est le premier constructeur a utilisé la mécanographie pour la gestion salariale, Simca va continuer le développement de l'informatique avec un premier ordinateur I B M en 1956, suivit de deux ordinateurs à cartes et à bandes en 1961 (*IBM 1401*). Un local spécifique sera créé, pour l'implantation de ce matériel qui à cette époque nécessite une régulation de la température. Plus tard, un bâtiment entier sera consacré à l'informatique.

Autre nouveauté dans l'industrie, les visites d'usine. A partir de 1959, un petit train transporte des passionnés ou des curieux, comme pour une visite touristique. Un bâtiment spécifique est aménagé, le « Poissyrama » pour la réception des visiteurs. Toutes les vedettes, et beaucoup de personnalités sont les hôtes de Poissy (*Charles Vanel, Martine Carol, Edwige Feuillère, Michèle Morgan, Gil Delamare, le Prince d'Afghanistan, la Callas, le Shah d'Iran, Baudouin I<sup>er</sup> roi des Belges, plusieurs dignitaires Africains, des membres de l'OTAN, etc.*). En 1961, le service des visites fête son 100 000<sup>e</sup> invité. Avec Chrysler-France, les visites d'usine seront pratiquement abandonnées.

Le coût du Grand Poissy est difficile à connaître, comme la réalisation, il doit être vertigineux. C'est là que H T Pigozzi fait preuve de ses talents de financier ; il demande en juin 56, le doublement du capital social, qui passe à 14,5 milliards de francs, en juillet il fait émettre 5 milliards de francs d'obligations, en novembre il perçoit de l'Exim Bank of Washinton, un prêt de 20 millions de dollars, et un peu plus tard un soutien financier de 6 millions de dollars consenti par la Bank of América, et la Chase Manhattan Bank.

Les banquiers français sont stupéfiés par l'envergure de ces financements, qui vont continuer puisque deux ans après, Pigozzi trouvera encore 15 milliards de francs pour financer le lancement du nouveau modèle de l'Aronde : la P 60.

L'inauguration de l'usine a lieu le 17 octobre 1958, avec la présence du ministre de l'industrie et d'une multitude de journalistes, qui tous constatent la grandeur et la beauté de ce nouveau site industriel qui peut sortir plus de 1000 voitures par jour.

Cette métamorphose de l'ex-usine Ford, n'est qu'une étape de cet outil de production qui continuera de se développer par stades successifs jusqu'en 2003, pour devenir à terme un des plus importants centres de fabrication du groupe Peugeot-Citroën.

La surface du bâtiment des presses est par étapes successives portée à plus de 90 000 M<sup>2</sup>, les anciennes zones de stockage des emboutis, sont adaptées pour recevoir une partie du ferrage venant du B3, et pour la mise en place de la première ligne de robots en 1985. De nouvelles presses à alimentation automatique sont progressivement installées. Une dernière extension du B5 sera réalisée au cours des années 2002 / 2003.

La continuelle progression des ventes des différents modèles Simca, oblige les services méthodes et constructions, à étudier sans cesse de nouveaux aménagements pour l'augmentation des moyens de production. Les programmes de fabrication, passent successivement de 1 400 voitures / jour, à 1 600, puis 1 800 en trois modèles. Les plus importants travaux, font l'objet du projet de « l'étude 40 », réalisés entre 1968 et 1970.

Voici le résumé de ces principaux chantiers :

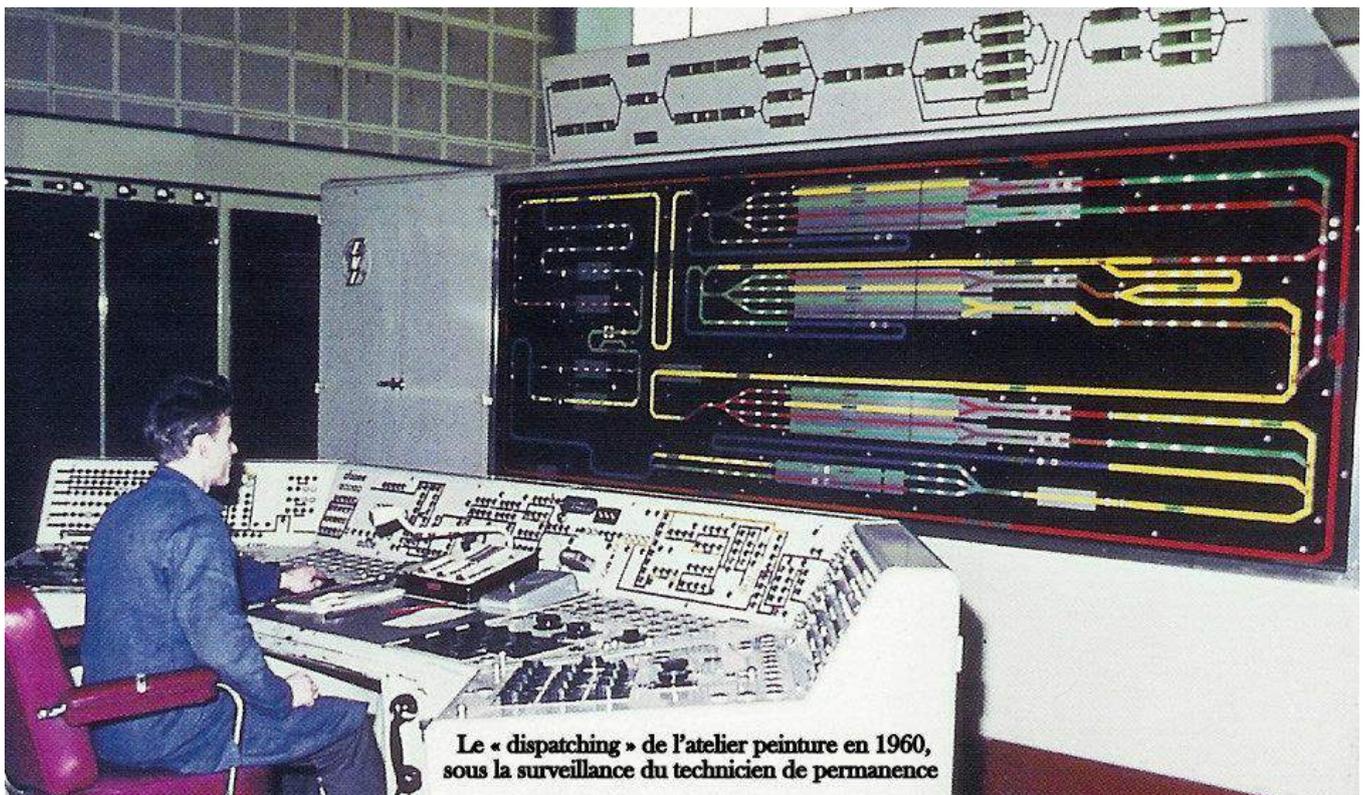
- Extension de l'atelier peinture pour l'électrophorèse, ce qui nécessite le renforcement des fondations et de la charpente d'une partie du bâtiment B3 (*surcharge au m<sup>2</sup> : 3 tonnes*).
- Extension de 40 000 M<sup>2</sup> du B2, pour y regrouper toute « la mécanique », après la fermeture de Nanterre.
- Construction du bâtiment B1, pour faire un magasin de pièces de rechange, puis en 1968 construction de Vernon pour y transférer ce magasin et installer l'atelier de la sellerie venant du B3 au B1.
- Extensions successives et importantes du bâtiment d'expédition des voitures neuves [D2], avec agrandissement des quais d'embarquement.
- Construction de l'atelier de pré production [le A10], (*sans l'accord des Américains !*).
- Construction d'un bâtiment spécifique et d'une zone d'expédition des pièces vers les usines de montage hors de France : le C K D (*Completely Knock Down*).
- Modifications des routes, parkings et des portes de l'usine (*création d'une passerelle au-dessus du C D 30*).
- Une multitude de petits bâtiments se construisent en « verrue » sur les bâtiments principaux, c'est la chasse aux M<sup>2</sup>, pour l'augmentation de la production.

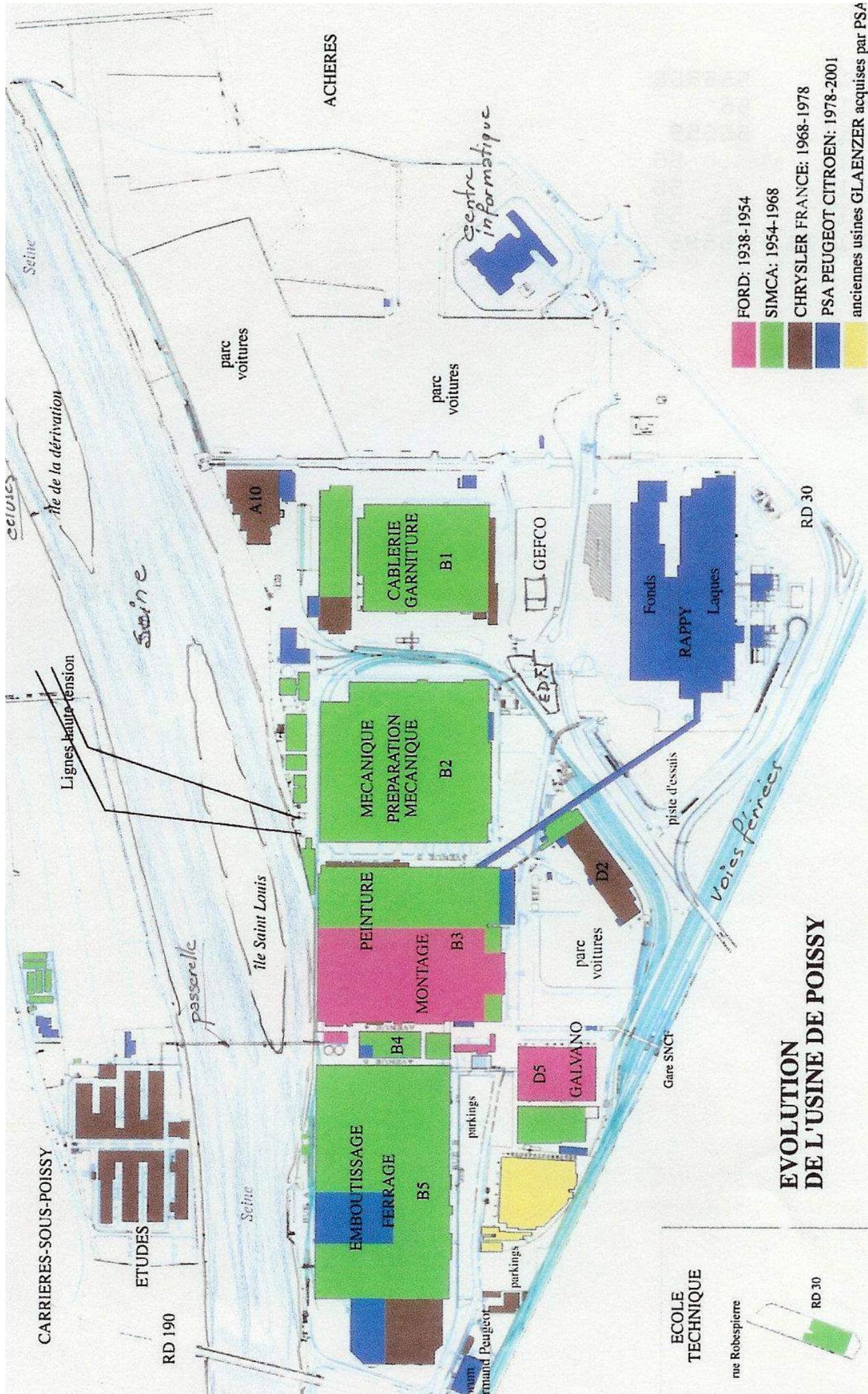
Malheureusement ces travaux se font au détriment de la beauté de l'usine, les pelouses sont transformées en parcs, la haie de rosiers en bordure de la Seine est négligée, l'équipe de jardiniers supprimée, etc. Les visites d'usine deviennent exceptionnelles, le grand Poissy de 1958, n'est plus qu'un souvenir, il est devenu un lieu de fabrication intensif, où il faut produire toujours davantage avec le minimum de coûts.

Sur la rive droite de la Seine en face de l'usine, de 1968 à 1970, se construit le « centre d'études » pour y regrouper les différents services des études, qui sont éparpillées entre Nanterre, les anciens ateliers de la MAF et Sovérini à Argenteuil. Ce centre est composé d'un groupe de plusieurs bâtiments accolés, d'un bâtiment de trois étages pour les bureaux et d'un restaurant. Une des ailes de cet ensemble est aménagée spécifiquement avec des bancs d'essais pour les moteurs.

Une passerelle technique est construite au-dessus de la Seine, pour l'alimentation en fluides à partir de l'usine, réalisée par l'entreprise Baudin-Châteauneuf, après beaucoup de démarches administratives.

Ford avait une école professionnelle située au D5, qui doit être déménagée, pour libérer la surface nécessaire à l'implantation de la « galvanoplastie ». Une nouvelle école est reconstruite rue Robespierre, et sera agrandie vers 1970. Cette école acquiert une très bonne réputation, agréée par l'éducation nationale, elle forme des : électroniciens, des mécaniciens, des métalliers. Les apprentis peuvent continuer leur formation dans un atelier d'application situé sans l'usine, mais ils sont aussi recherchés par des entreprises extérieures.





CARRIERES-SOUS-POISSY

ETUDES

RD 190

EMBOUTISSAGE  
FERRAGE  
B5

B4

PEINTURE  
MONTAGE  
B3

MECANIQUE  
PREPARATION  
MECANIQUE  
B2

CABLERIE  
GARNITURE  
B1

parc  
voitures

parc  
voitures

GEFCO

Fonds  
RAPPY  
Laques

RD 30

Gare SNCT

ECOLE  
TECHNIQUE

rue Robespierre

RD 30

## EVOLUTION DE L'USINE DE POISSY

- FORD: 1938-1954
- SIMCA: 1954-1968
- CHRYSLER FRANCE: 1968-1978
- PSA PEUGEOT CITROEN: 1978-2001
- anciennes usines GLAENZER acquises par PSA

ACHERES

Centre  
informatique

Seine

île de la dérivation

Seine

Lignes haute tension

île Saint Louis

passerelle

Seine

Voies ferrées

piste d'essais

EDF

parc  
voitures

D2

D5  
GALVANO

parkings

parkings

parc  
voitures  
Ferdinand Peugeot

## *Les productions SIMCA à Poissy.*

### VEDETTE & VERSAILLES.

La gamme des « Vedette » est maintenue jusqu'en 1958, ses ventes à l'étranger, représentent les 2/3 des exportations françaises ; en 1956 il en est fabriqué près de 45 000, puis la production diminue régulièrement, ce type de voiture de luxe de 13 CV étant de plus en plus difficile à vendre.

La nouvelle série des : Trianon, Versailles, Régence et Marly, puis Chambord et Présidence, relance les ventes et connaît un certain succès pendant les années 59, 60 et 61, pour se terminer en 1963. Prix d'une Chambord 56 : 1 175 000 francs. Les carrosseries, sont fabriquées chez Chausson, et arrivent à Poissy par semi-remorques spécialement conçus pour ce transport, la finition très luxueuse des « Présidence », est effectuée à Nanterre.

Les « Chambord » et les « Présidence », sont les voitures officielles du gouvernement ; le Général de Gaulle utilise deux Chambord d'apparat, découvrables et spécialement aménagées.

### L'ARIANE.

L'Ariane inaugure le 27 avril 1957, une des premières chaînes de montage de Poissy. Cette combinaison judicieuse d'une caisse de Trianon et d'un moteur d'Aronde, est due en partie à la crise de Suez qui provoque le rationnement temporaire des carburants, à la demande du marché pour un véhicule à la fois spacieux et économique, et surtout à « l'invention » de la vignette qui pénalise les possesseurs de voitures de 13 CV fiscaux. Contrairement aux réticences des deux réseaux de vente [Ford & Simca], cette voiture hybride est très appréciée, alors que les clients pour les grosses 8 cylindres sont de plus en plus rares. Pigozzi qui vient de racheter la compagnie des taxis G 7, s'empresse de remplacer les anciens taxis Renault, par une flotte d'Ariane qui concrétise son succès ; 14 679 modèles construits en 1957 et plus de 35 000 en 1958.

### L'ARONDE P 60.

Après sept ans de succès, l'Aronde subit une profonde modification. Une carrosserie entièrement nouvelle est étudiée pour être montée sur la mécanique existante, avec le fameux moteur « flash » de 1290 cm<sup>3</sup>. C'est la « P 60 », présentée en peinture deux tons, très bien équipée, et d'allure moderne de mini américaine. De nouvelles versions sont ajoutées à la gamme déjà très importante de l'Aronde : De Luxe 6 CV, Monaco, Etoile 6, Océane, Plein Ciel, Elysée-Matignon, Ranch ; seize modèles en 1960, avec deux moteurs de 42 CV et de 62 CV.

Malgré le succès de la P 60, Simca ne détient que 18 % du marché en 1960, pour arriver aux 25 % ambitionnés, une autre voiture plus petite et de grande diffusion est à l'étude.



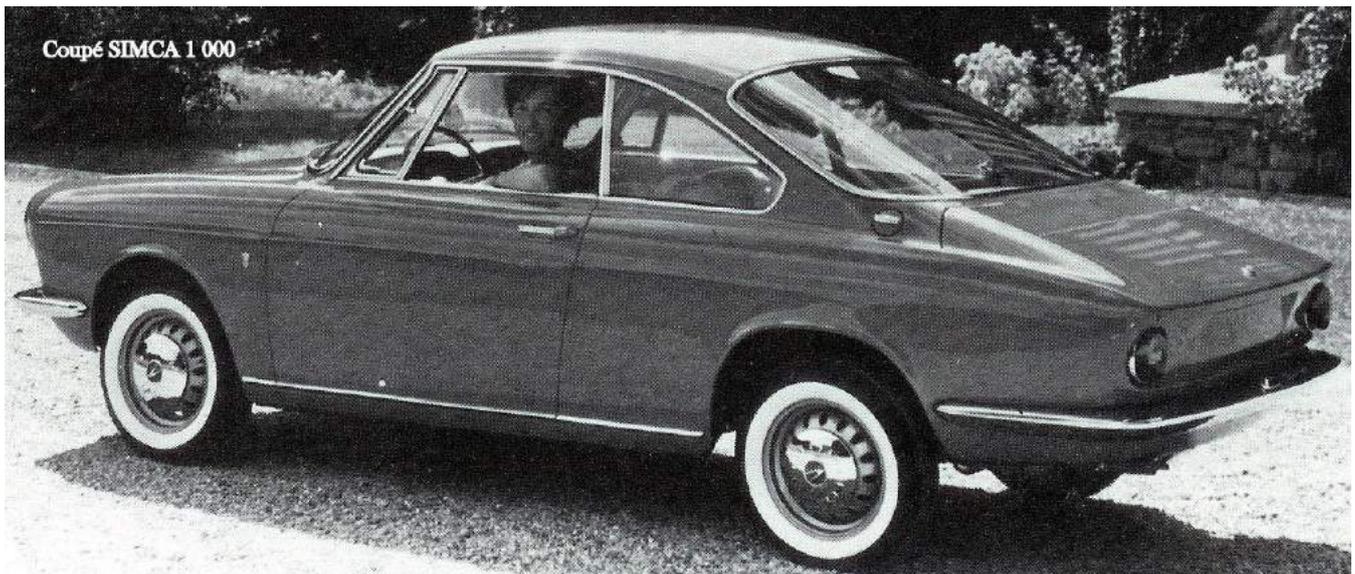
### LA SIMCA 1 000.

Le projet 950\*, est dérivé de la 600 et de la 850 Fiat. Les études Simca, travaillent sans relâche avec les ingénieurs italiens, en particulier Oscar Montabone et Giuseppe Manfrino en France et Dante Giacosa en Italie. Cette étude est réalisée en trois ans, record pour l'époque où il n'y a pas d'ordinateur. L'objectif est de sortir à terme 1 200 voitures / jour, avec une montée en cadence ultra rapide, de 250 en décembre 61 à 1 000 au printemps suivant. Le but fixé est atteint, grâce aux compétences et à l'obstination de trois ingénieurs (*futurs Directeurs*): René Dufaud et Philippe Grundeler Polytechniciens, et Jean Péronnin des arts & métiers.

Les premières 1000 sont livrées en octobre 1961, avec quelques petits défauts de jeunesse dus à son rapide lancement, mais rapidement corrigés. Sa conception est entièrement nouvelle, simple et facile à fabriquer, elle offre un maximum de place pour un minimum d'encombrement. Son moteur disposé à l'arrière, est un 4 cylindres de 944 cm<sup>3</sup> [pour rester dans la limite des 5 CV fixé à 960 cm<sup>3</sup>]. La conception de la culasse avec admission et échappement opposés, donne à ce moteur des qualités exceptionnelles de rendement et d'économie. La boîte de vitesses avec les synchros Porsche est aussi une réussite. L'idée de Pigozzi et des autres dirigeants de la Simca, est de concurrencer la « coccinelle » Volkswagen, et la « Dauphine » Renault. Près de 98 000 seront fabriquées en 1964, et encore 95 000 en 1974. À la petite berline de base viendra s'ajouter les versions sportives Rallye I, II et III, et aussi le coupé dessiné par le styliste Bertone qui sera la plus élégante voiture légère de l'année 1963.

La Simca 1 000 sera fabriquée pendant 16 ans, jusqu'en 1978. Le coupé 1200 S sera utilisée par de nombreuses vedettes.

*\*950 : nom de code attribué aux prototypes (devenu 954), avant l'appellation commerciale*



Coupé Simca 1 000, réalisé en petite série sur une chaîne spécifique à Poissy. La 1200 S plus puissante sera adoptée par plusieurs vedettes

## LA SIMCA 1100.

Le nouveau patron de Simca Georges Hérel, avec l'appui des responsables des services études et essais, décide de lancer un nouveau produit situé entre la 1000 et les 1300. Le projet « 928 » sera une traction-avant, domaine où Simca n'a aucune expérience, mais à un moment où la concurrence s'oriente vers le tout à l'avant. Pour le lancement de cette nouveauté, G. Hérel débâche deux ingénieurs de chez Peugeot qui ont participé à l'étude de la 204 ; François Paget et de Forcrand seront les pères de la 928. Ils trouveront des solutions économiques pour déjouer les « à priori » des Américains, qui ne sont pas favorables à la traction-avant.

La « 1100 » est présentée au salon de Paris 1967. C'est la première Simca à moteur transversal, avec des suspensions à barres de torsion, et un hayon arrière avec un coffre modulable. La « 1100 » sera la première Simca décorée d'un discret « Pentastar\* », en bas de l'aile avant droite. Trois types de carrosseries : la berline 5 portes [4 + le hayon], un break, et plusieurs modèles de fourgonnettes VF1 et VF2. Fabriquée de 1967 à 1984, c'est la plus grande production de Simca depuis sa création, le record sera de 265 614 voitures en 1975, c'est la 6 CV la plus vendue en France, avec une garantie de deux ans dite « *Garantie Qualité* ».



*Simca 1100 Spéciale - 7 CV - 155 km/h. Cylindrée 1 294 cm<sup>3</sup>, 75 CV à 5 800 t/m.*

*Longueur : 3,94 m. Poids : 920 kilos. (La version T I à 2 carburateurs dépasse 160 km/h).*



\* Pentastar : Étoile à cinq branches stylisées, logo de la marque CHRYSLER



## Les CHRYSLER 160 / 180 et 2 litres

Dès 1963, les Américains décident de construire à Poissy une grande voiture de haut de gamme, représentative de la marque CHRYSLER. C'est un projet étudié par Rootes en Angleterre qui est imposé à Simca, prévu pour une cadence de 600 véhicules par jour. La carrosserie massive, l'essieu arrière rigide, et un manque de mise au point du moteur, font de cette voiture un échec commercial sans précédent. Personne ne croit qu'une voiture aussi laide soit faite à "Poissy".

Trois versions sont disponibles : CHRYSLER 160 - moteur de 1 639 cm<sup>3</sup>, 90 CV - vitesse 165 Km/h. CHRYSLER 180 - moteur de 1 812 cm<sup>3</sup>, 100 CV - vitesse 170 Km/h. CHRYSLER 2 litres Automatique - sortie en 1973 - moteur de 1981 cm<sup>3</sup>, 110 CV - 170 Km/h. (une version de ce moteur, portée à 2,2 litres, sera utilisée sur les Muréna, Tagora, et Peugeot 505 T I).



## Les SIMCA 1 300 & 1 500.

Les changements survenus à la direction de Simca depuis 1960, modifient la stratégie commerciale de la marque. La série des « 1300 / 1500 » est conçue entièrement à Poissy, sous l'influence américaine qui se substitue à celle de Fiat.

Ces voitures sont de conception classique : moteur à l'avant, roues arrières-motrices avec essieu rigide, suspension avant Mac Pherson. La 1 500, a des freins avant à disques (*les premiers chez Simca*). Le moteur est le « Super Rush » de l'Aronde, légèrement modifié. C'est la logique américaine, faire du classique à moindre coût, de l'élégance avec une conception simple.

La gamme comprend trois versions : la 1 300 GL de 7 CV, la 1 500 de 8 CV, et un Break de luxe 1 500 avec plancher transformable en table de pique-nique et glace arrière descendant dans le hayon. Très bien équipées, et habillées de sellerie luxueuse, avec un choix important de teintes de carrosserie, ces voitures ont un succès immédiat, dès leur présentation au salon de Genève de 1963.

En 1966, une modernisation de la ligne et de l'équipement, rend ces voitures encore plus élégantes et agréables à conduire ; qui seront les « 1301 & 1501 », fabriquées jusqu'en 1975.



### Les 1307- 1308- et 1309.

En septembre 1975, au moment où l'industrie automobile amorce une reprise après la crise du pétrole de 1973, Simca présente à Deauville sa deuxième génération de tractions avant, destinée à succéder aux 1301 - 1501 : les 1307 - 1308. Une ligne très réussie, et quelques innovations techniques, donnent un succès immédiat et durable à cette nouvelle série. Le grand hayon arrière qui facilite l'accès au coffre, est un avantage par rapport aux 1301 à malle arrière traditionnelle. La montée en cadence fulgurante [1900 voitures / jour en décembre], ne parvient pas à satisfaire les demandes des concessionnaires français et européens, et en plus il faut fournir les éléments C K D pour les usines anglaises qui assemblent la C6 (*nom de code des 1307- 1308*).

C'est la première Simca-Chrysler à être élue « voiture de l'année » 1975 / 1976. Les Américains sont impressionnés par ce succès, après le constat d'échec des 160 / 180. Une super 1308 est lancée à la fin de 1978 : La 1309 SX à boîte de vitesses automatique et ordinateur de bord.



## L'HORIZON.

Poissy connaît un nouveau bouleversement pour le lancement de la C 2, prévue à une cadence très élevée, pour succéder aux Simca 1 000 et 1 100 vieillissantes. Sortie en janvier 1978, la Simca Horizon atteint déjà 3,2 % du marché en février. Le 7 avril, la 50 000<sup>e</sup> sort des chaînes de montage ; aucune marque en France est capable de réaliser une production aussi rapidement.

A son tour l'Horizon est élue voiture de l'année 1978, elle sera fabriquée jusqu'en 1985 mais elle sera la dernière à portée le nom de Simca. Elle bénéficie de la première application du traitement anticorrosion par « cataphorèse » en Europe, et de l'allumage transistorisé indérégable.

Chrysler France, innove dans le domaine commercial en prévoyant dans les bons de commande une garantie de prix et de délai de livraison, et une garantie totale de 12 mois pièces et main d'œuvre sans limitation de kilométrage. Les autres constructeurs suivront ces nouvelles dispositions à plus ou moins brève échéance.

L'horizon est fabriquée aussi en Grande-Bretagne et en Espagne. Une variante sera construite aux Etats-Unis, à l'usine Chrysler de Belvidère : la Dodge Omni et la Plymouth Horizon.

Les « HORIZON » sont livrables en 4 modèles : LS, GL, GLS, SX. Avec des moteurs de : 1118, 1294, et 1442 cm<sup>3</sup>. A partir de 1984, elle sera la première voiture d'origine Simca à être équipée d'un moteur Diesel.



*(Les Horizon, sont marquées Chrysler à l'avant, et Simca à l'arrière ; les acheteurs ne comprennent plus).*

## LA TAGORA.

Au moment de l'absorption de Chrysler-France par P S A, le bureau d'études de Carrières-sous-Poissy, a un projet de voiture de haut de gamme, destiné à effacer l'humiliation des Chrysler 160 et 180. La C9 est une limousine à trois glaces latérales, de 4,63 mètres de long, d'une ligne sobre et tendue avec un équipement luxueux. La motorisation va du 2,2 litres Simca au puissant V 6 P R V (*Peugeot, Renault, Volvo*). La sortie est sans cesse reportée pour être enfin annoncée en janvier 1981, mais entre-temps Peugeot a considérablement simplifié l'équipement, craignant à juste titre une concurrence à la 604 et à la C X Citroën.

Dompage car « la Tagora » possède des qualités routières et un confort supérieur à la 604, motorisée avec le Diesel, elle serait devenue une concurrente sérieuse aux taxis de marque Allemande. De 1981 à 1983, il en sera construit seulement 20 000 exemplaires. Il y avait 3 versions : la GLS - 2,2 litres - 115 CV, la Turbo-Diesel - 2,3 litres - 73 CV, et la V6 - moteur PRV - 2,7 l. - 165 CV. - 195 Km/h.



## 1510 & SOLARA.

Les deux modèles fabriqués à Poissy, l'Horizon et la 1307, s'adressent à une clientèle très proche. Pour relancer les ventes de la 1307, la Direction de P S A, prévoit un « restylage » qui s'appellera : « 1510 », animé avec les moteurs 1 442 et 1 592 issus du fameux moteur 1100. Le hayon arrière est conservé, le capot et la calandre complètement redessinés : l'art de faire du neuf avec du vieux, donne un très bon résultat ; la 1510 est une bonne voiture, spacieuse, confortable et robuste. Mais sa production sera éphémère, pour ne pas concurrencer la sortie de la B X Citroën, et sera remplacée par la Solara.

La Solara a toujours pour base la plate-forme de la 1307, rallongée de 7 cm, dotée d'une carrosserie tri corps avec malle arrière. C'est le retour au classicisme, avec le risque commercial de se heurter aux 305 hauts de gammes et peut-être aux 505. La nouveauté de ces deux voitures, c'est l'adoption de la boîte de vitesses de la C X Citroën : solution technique heureuse, qui est le début de l'utilisation des organes communs dans le groupe P S A.

Le dernier modèle de la 1510 nommé « Executive » est équipé de la première boîte à cinq vitesses en 1981. Solara et 1510, sont aussi commercialisées avec une transmission automatique.



### LA SAMBA.

Au sein de la direction P S A, Jean Paul Parayre impose de construire chez Talbot, une petite voiture, absente de la production de Poissy depuis l'extinction de la Simca 1 000. Pour diminuer les investissements et réduire les délais, il est décidé de reprendre la base du coupé 104 Peugeot, légèrement rallongé et en modifiant l'allure générale. Le moteur est celui de la 104, revu et amélioré par les techniciens des études ex-Simca. Le résultat est surprenant, la Samba ne demande que 4,6 litres aux cents, mieux que la R5 Renault. Il y a 2 modèles : la 5 cv moteur de 1124 cc, la Samba 950 moteur 954 cc. Le coupé est présenté en octobre 1981 et la version cabriolet en 1982. Les dernières sortiront de Poissy en 1986.

La Samba, est la dernière production spécifique de Poissy. L'usine devient un centre d'assemblage du groupe P S A, la résurrection de la marque Talbot en juillet 1979, a apporté la confusion dans le réseau commercial et dans la clientèle, la plupart des anciens agents Simca sont devenus Renault ou Volkswagen : la production de Poissy est retombée à moins de 1 000 voitures par jour.



En 1973, il est sorti de Poissy 564 241 voitures avec un effectif d'environ 24 000 personnes ; en 1985 la production est de 167 000 voitures, mais Poissy ne fabrique plus aucuns éléments mécanique (*les moteurs, les boîtes de vitesses, les suspensions sont produits dans les usines spécialisées du groupe PSA*).

\* \* \* \* \*

Avec la Samba, quelques 104 Peugeot sont montées à Poissy ; environ 53 000 entre 1983 et 1985. L'usine commence à reprendre une activité rentable avec la sortie de la 205, fabriquée de 1984 à 1993. Au bâtiment A10, sont assemblées les 205 spéciales qui connaîtront un énorme succès dans tous les rallyes avec le célèbre pilote Harry Watamen.

Les 309, sont fabriquées à Poissy de 1985 à 1993 (*244 000 en 1986*) avec la possibilité d'assembler en complément sur les chaînes robotisées, d'autres modèles du groupe comme la ZX Citroën.

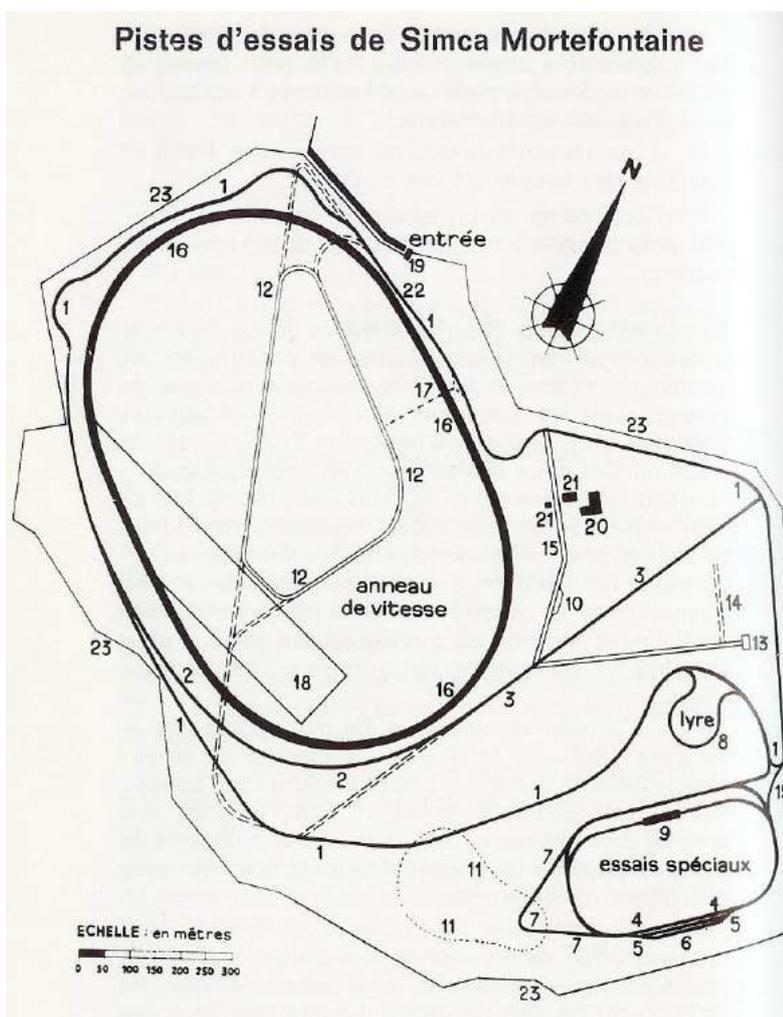
## Les autres sites de SIMCA.

Si l'usine de Nanterre, a été le point de départ de la rapide ascension de cette entreprise, et l'usine de Poissy le centre de production le plus important, beaucoup d'autres lieux industriels ont participé au développement et aux succès commerciaux de SIMCA.

### Le centre d'études de Carrières-sous-Poissy.

En premier, le plus proche de Poissy, le Centre d'études de Carrières-sous-Poissy situé en face de l'usine sur la rive droite de la Seine. C'est un vaste ensemble de plusieurs bâtiments construits en 1970, où travaillent près de 1 000 personnes. Au totale, 20 000M<sup>2</sup> de bâtiments dont 12 000 M<sup>2</sup> de bureaux et de salles de dessin. Une élite de techniciens et d'ingénieurs, recherchent et inventent les meilleures solutions pour les nouveaux produits. Ensuite d'autres spécialistes hautement qualifiés, réalisent des prototypes qui serviront à la fabrication et à la mise au point des outillages de production. Enfin, des essais en laboratoire et sur route sont réalisés très intensément, avant le lancement d'un nouveau modèle en production. Les essais d'épreuve sur route sont surtout effectués à Mortefontaine. Il est évident que le centre d'études fait l'objet d'une surveillance particulière, avec un service gardiennage très attentif.

### Le centre d'essais de Mortefontaine.



Le domaine de Mortefontaine, se situe au nord de Paris à la limite de la forêt d'Ermenonville, à environ 10 kilomètres de Senlis. En 1957, H T Pigozzi, a conclu un accord avec les ducs de Gramont propriétaires de ce vaste ensemble, et obtient la concession pour 100 ans d'une partie du domaine, de 200 hectares. La première réalisation est un circuit fermé de 4,400 kilomètres, entouré par une double enceinte de murs de 3 mètres de hauteur. Successivement au cours des années, d'autres aménagements très importants y sont réalisés.

Le plus important chantier est la construction de l'anneau de vitesse en 1968. Il faut déboiser 23 hectares de terrain, faire exploser 8.500 m<sup>3</sup> de roches, et manipuler 550.000 m<sup>3</sup> de terre ; coût des travaux : 8.300.000 francs. Le couloir supérieur dépasse 3 kilomètres avec des virages relevés à 43° et permet de rouler à plus de 200 k / h. Cet anneau de vitesse est plus important que celui de Montlhéry.

Des pistes spéciales sont destinées aux épreuves de freinage, aux essais des suspensions (*pistes ondulées, pistes pavées avec nids-de-poule*), démarrage en côte avec déclivité de 25 %, et un gué d'eau salée pour essais de corrosion et d'étanchéité.

Un mur de « crash » est construit vers 1975, pour faire les essais d'impacts frontaux, latéraux et arrières, conformément à la législation en vigueur, essais effectués avec ou sans mannequins, et contrôlés par des caméras ultra rapide (*1 000 images par seconde*).

L'ensemble de ces installations, est complété par : un atelier climatisé, avec neuf ponts élévateurs et fosse de réglage du train avant, un magasin de pièces détachées, des bureaux, une salle de conférence, un restaurant, une infirmerie avec un médecin et une ambulance, et deux postes de contrôle situés aux deux entrées du site. Le centre de Mortefontaine est complètement autonome, plus de 120 personnes y travaillent.

Pour le lancement de l'Horizon, deux prototypes ont tourné 24 heures sur 24, effectuant chacun 37 000 kilomètres par mois ; 550 000 kilomètres seront réalisés par ces deux prototypes.

Tous ces essais, permettent de définir et de mettre au point les divers éléments d'une voiture : performance, suspension, freinage, consommation, confort, etc. Après la mise en production, les essais continuent pour assurer le contrôle de la qualité et de la fiabilité des voitures livrées aux clients.

### Les fonderies de Bondy et de Sept Fons.

La fonderie de Bondy créée en 1921 dans la banlieue nord de Paris, devient une filiale Simca en 1956 : les « Fonderies Modernes de l'Automobile », avec 18 000 M<sup>2</sup> d'ateliers et un effectif d'environ 800 salariés. Elle assure la production des blocs-cylindres, des culasses, des arbres à cames, en fonte grise et fonte malléable. Cette fonderie est condamnée à disparaître, les mètres carrés démolis serviront de contrepartie pour les extensions de Poissy. La société F M A devient filiale à 100 % en 1958.

La fonderie de Sept Fons située dans l'Allier, est rachetée par Simca dès 1954, et est incorporée dans la société : « SIDFA » Cette fonderie produit de la fonte grise et de la fonte ferrique (*tambours de freins, volants moteurs, moyeux de roues, etc.*). Cet ensemble relativement important avec 135 000 M<sup>2</sup> de terrain et 33 500 M<sup>2</sup> couverts, occupe plus de 1 000 salariés en 1978.

Ces deux usines, produisent en 1978, 10 000 tonnes de fonte par mois dont 50 % sont vendus à l'extérieur.

### Forges de Sully-sur-Loire.

Créées en 1949 par G. Jeudy, ces forges entrent dans le groupe Simca en 1955, et deviennent la société SOFORA. Production de 5 000 tonnes par mois (*en 1977*) de pièces en acier au carbone et en aciers alliés. 80 % sont destinées au groupe Simca Chrysler, le reste pour les autres constructeurs automobile (*vilebrequins, bielles, pignons, culbuteurs, pivots de fusées, arbres de roues, etc.*). Environ 1200 salariés, et 25 000 M<sup>2</sup> de bâtiments couverts.

### Les machines agricoles Puzenat.

Simca se rend acquéreur en 1954, de la très vieille et réputée entreprise de construction de matériel agricole fondée par Claudius Puzenat en 1920, située à Bourbon Lancy en Saône et Loire. Cette vieille usine bourguignonne, sera utilisée pour la remise en état des moteurs en « échange

standard », avant de reprendre la fabrication de tracteurs agricoles ; 6 000 tracteurs construits en 1956. Le regroupement de la fabrication des tracteurs construits à St Denis y sera fait en 1959.

### L'usine de Vieux-Condé.

Simca prend le contrôle de la très vieille Société Dervaux en 1954, sous le nom de SIDFA, (*Société Industrielle Dervaux de Fabrication pour l'Automobile*) associée aux machines agricoles Puzenat et à la fonderie de Sept Fons. Unité importante spécialisée dans la forge à froid et l'estampage, elle produit de la boulonnerie, des pignons, et diverses pièces mécaniques de précision. Située dans le Nord près de la frontière Belge, cette ancienne entreprise était connue pour avoir fourni les rivets de la tour Eiffel ainsi que les tire-fond de fixation des rails du Transsibérien. En 1958 l'atelier de décolletage situé à Nanterre y est transféré. La production atteint 1 500 tonnes par mois en 1977, dont 3,5 % sont exportés vers l'Allemagne et la Belgique. 45 000 M<sup>2</sup> de bâtiments, et 2 300 salariés. Le capital de la SIDFA est porté à 650 millions en juillet 1958.

Vers 1970, l'usine Brasseur située en face de Dervaux, est aussi intégrée au groupe Chrysler France. De nombreuses transformations y sont effectuées, en particulier la construction d'un restaurant pour le personnel des deux usines réunies. Des éléments de garnissage et des sous-ensembles de ferrage, y sont transférés, pour délester les lignes de fabrication de Poissy.

### L'usine TALBOT de Suresnes.

Comme les autres constructeurs de voitures de prestige, Talbot malgré les efforts de son dynamique patron Antony Lago, est contraint de cesser ses activités en 1957. Le président Pigozzi, rachète le nom de cette marque célèbre, en décembre 1958, en pensant l'utiliser plus tard pour un modèle Simca de haut de gamme. Une grande partie du personnel très qualifié, est incorporée dans l'effectif Simca.

Les locaux de Suresnes, sont d'abord mis à la disposition de la société Unic, et ensuite serviront de magasin de pièces de rechange avant d'être démolis en 1962.

### La firme UNIC à Puteaux.

Georges Richard se lance dans la construction automobile en 1898, et fonde la Société Nouvelle des Automobiles Unic en 1906. Cette entreprise qui ne construit que des camions depuis 1939, après avoir fabriqué des voitures et camionnettes de grande qualité, passe sous le contrôle de Simca en 1951. La marque des camions Saurer, est aussi absorbée et intégrée en 1956, mais seuls les camions Unic continueront d'être fabriqués jusqu'en 1962 (*type Galibier, Tourmalet, et Cargo pour l'armée*).

Tous les bâtiments ont été démolis en 1962, pour permettre l'édification d'immeubles d'habitation, condition qui étaient prévues dans les accords administratifs pour l'extension du site de Poissy.

### Les taxis G7.

En décembre 1958, Simca est acquéreur de la Compagnie des Automobiles de Place, dénommée la G 7, à cause de la série des numéros d'immatriculation réservés aux taxis en 1934 : de 1 G 7 à 9 999 G 7. Cette Société de taxis est à l'origine composée uniquement de Renault Primaquatre, complétées par des Dyna Panhard en 1952. H T Pigozzi décide de remplacer les vieilles Renault par des Simca Ariane, voitures spacieuses, modernes et économiques.

Beaucoup de taxis Ariane, feront plus de 100 000 kilomètres sans réparations importantes, ce qui n'était pas le cas des taxis précédents.

Tous les locaux de la G 7 deviennent la propriété de Simca : rue Danton à Levallois-Perret, boulevard de Grenelle et rue Frémicourt à Paris, et seront utilisés par le réseau commercial.

### La SOMECA à St Denis et à Argenteuil.

La SOMECA a succédé à la Manufacture d'Armes de Paris, qui possédait deux usines : une à Saint-Denis, où sont fabriqués des tracteurs agricoles, et l'autre à Argenteuil située au bord de la Seine, qui fabrique des « roquettes » destinées à l'Armée.

En 1959, la fabrication des tracteurs SOM 20 et SOM 40 est transférée à Bourbon-Lancy ; les locaux d'Argenteuil sont utilisés par les services des études à partir de 1956, pour libérer de précieux mètres carrés à Nanterre, jusqu'au regroupement définitif des « études » à Carrière sous Poissy en 1970.

Tous ces anciens bâtiments seront par la suite démolis, pour permettre la nouvelle urbanisation de la banlieue parisienne, suivant des accords prévus entre Simca et les pouvoirs publics, autorisant en compensation l'extension de l'usine de Poissy.

### SIMCA do Brasil.

Dès 1953, des contacts sont établis avec le ministre de l'industrie brésilien, pour dans un premier temps assembler la Versailles et la Marly dans une usine située à Sao Polo, à partir de composants expédiés en C K D de Poissy. Un accord est enfin conclu entre Simca, Fiat et le gouvernement Brésilien, le 5 mai 1958.

Une deuxième phase prévoit la construction d'une usine à Belo Horizonte pour fabriquer à 100 % des « Chambord Brésiliennes ». L'étude de cette implantation, est réalisée par Alessandro Généro, autodidacte devenu un des hauts dirigeants de Fiat, et fondateur de la S E A T à Barcelone en 1950. La direction de cette usine est confiée à Jack Pasteur qui occupait déjà un poste important à Nanterre. La première Chambord est assemblée en novembre 1958, la 5 000<sup>e</sup> sortira en janvier 1961. Ensuite l'usine fabriquera des Simca Spéciales étudiées sur place, jusqu'à l'absorption par Chrysler Corporation en 1967.

Le Général de Gaulle en voyage au Brésil en 1964, visite l'usine que certains ont baptisée le « Poissy Brésilien » !

### Vernon.

Pour permettre les augmentations de cadence de production, il faut libérer le bâtiment B 1 de Poissy où sont entreposées les pièces détachées. La construction d'un centre de pièces de rechange est prévue dans un secteur décentralisé de la région Parisienne. En 1967 des terrains sont acquis dans une nouvelle zone industrielle à St. Marcel près de Vernon dans l'Eure.

Une première tranche de bâtiment de 41 000 M<sup>2</sup>, est terminée en septembre 1968, ce qui permet de libérer le B 1 pour y transférer la sellerie du B 3 à Poissy. Par la suite la surface couverte sera considérablement augmentée, et fera de Vernon un centre très important de stockage et de distribution de pièces détachées pour l'ensemble du groupe Simca Chrysler. 53 000 tonnes de pièces y sont manipulées par an, avec un effectif de 500 personnes.

Lors du rachat par P S A, Peugeot qui a aussi un centre de pièces détachées important, ne conserve pas ce magasin, qui sera loti et revendu à d'autres entreprises.

## L'école technique.

Cette école est située Boulevard Robespierre à quelques centaines de mètres de l'usine de Poissy. Construite par Simca en 1955, elle succède à l'école Ford qui était située dans l'enceinte de l'usine.

L'entrée se fait à partir de 14 ans, par sélection et parrainage, avec une formation en deux ou trois ans suivant la spécialité retenue. Les résultats aux examens sont pratiquement toujours de 100 % de réussite, dus à la qualification des professeurs et à l'esprit de discipline accepté par les élèves.

Formation aux C A P : d'ajusteurs, tourneurs, fraiseurs, métalliers, et rectifieurs.

Pour le B E P : mécaniciens monteurs, et électromécaniciens.

Plus de 200 élèves en 1970, avec environ 70 diplômés à chaque promotion ; dans la période euphorique de l'automobile, des récompenses très valorisantes sont offertes aux premiers de chaque discipline : formation au pilotage d'avion et brevet de pilote (*le fils de l'auteur de ce récit en a bénéficié*).

L'école est une pépinière du futur encadrement de l'usine, avec pour les meilleurs la possibilité de poursuivre les études au C N A M., mais la qualité de la formation, provoque aussi des appels d'autres sociétés qui connaissent la valeur et la réputation de la formation technique Simca.

## La Rochelle.

Les besoins de main-d'œuvre étant en constante augmentation à Poissy, et pour éviter une migration de plus en plus importante de la province vers la région parisienne, les pouvoirs publics incitent Simca à créer une nouvelle usine en Charente où la main-d'œuvre est abondante. Pour éviter l'exode des travailleurs, Simca va réaliser la migration des machines.

Une zone industrielle est en cours de réalisation à Périgny à proximité de la Rochelle ; un lot de 500 000 M<sup>2</sup> de terrain est attribué à Simca, avec embranchement ferroviaire de la ligne Nantes / la Rochelle et liaison avec Paris et Bordeaux.

L'ouverture du chantier a lieu le 10 novembre 1964, en présence des autorités nationales et locales. Une première tranche de bâtiment est opérationnelle en septembre 1965 ; 41 000 M<sup>2</sup> sont couverts en 1968, et occupent 1 700 personnes. L'usine est doublée l'année suivante [90 000 M<sup>2</sup>], Georges Hérel alors président de la société obtient du gouvernement des avantages considérables : primes de conversion, détaxation des terrains, défiscalisation et 11 000 F de prime par emploi créé.

La direction de Simca avait prévu de baptiser cette usine : « TALBOT », et d'y construire un modèle de très haut de gamme à l'échelle européenne, comme H T Pigozzi l'avait prévu en 1958. Ce projet utopique ne se réalisera pas, l'usine pourtant importante ne fabriquera que des sous-ensembles destinés à alimenter les chaînes de Poissy : les suspensions, les ponts arrière, diverses pièces de moteur, et les boîtes de vitesses. Un atelier spécialisé fabrique en 1969, 7 000 amortisseurs par jour. (*Licence De Carbon*).

Comme pour Vernon, cette usine sera démantelée par Peugeot et revendue à différentes entreprises.

## Valenciennes- Hordain.

Le succès de tous les modèles de la gamme Simca et Chrysler France, provoque la saturation des ateliers de Poissy, et pour bénéficier d'avantages intéressants (*comme pour Vernon et la Rochelle*), les dirigeants du groupe envisagent la construction d'une autre usine semblable à celle de Poissy.

Le site retenu, se trouve dans le Nord, à 18 kilomètres de Valenciennes sur les communes de Hordain et de Lieue St Amand. Une première tranche de terrains de 80 hectares est acquise en 1970, complétée par une deuxième de 76 hectares. Ces terrains sont situés à proximité du future autoroute A1, avec prévision d'un raccordement particulier. Un réseau très dense d'approvisionnements en matières premières existe, avec les canaux du Nord, les voies ferrées, et l'usine de Vieux Condé toute proche.

Comme à la Rochelle, une main d'œuvre qualifiée et abondante, est disponible, à la suite des ralentissements des activités des charbonnages et des aciéries.

Le projet est grandiose ; il prévoit l'édification d'une usine d'environ 140 000 M<sup>2</sup> couverts. Les services des méthodes de Poissy sont réorganisés avec la création d'un secteur spécifique pour la réalisation de cet ensemble : « Le Staff ». Les études sont confiées à une société d'ingénierie américaine : C F M K. C'est la grande effervescence dans les services techniques de Poissy. De nouveaux ingénieurs sont embauchés pour former l'encadrement de la future usine.

Une cadence de 600 voitures par jour est prévue pour le démarrage en 1972, avec une prévision d'embauche au départ de 200 personnes, qui devrait être rapidement augmentée.

Comme pour tous les chantiers réalisés chez Simca, des délais impératifs ont été fixés. C'est la Chambre de Commerce de Valenciennes qui est chargé de l'acquisition des différents lots de terrain, mais des difficultés surgissent pour retrouver les héritiers d'une parcelle importante située au milieu de la zone où doit s'effectuer le terrassement ; les engins sont prêts à intervenir, on attend la signature de l'acte de vente pour ce dernier terrain ! Finalement le chantier peut démarrer avec seulement quelques jours de retard.

La plate-forme où doit être construite l'usine est stabilisée avec le même matériel que celui qui va servir à réaliser les pistes de l'aéroport de Roissy. (*La stabilisation d'un terrain, consiste à brasser la terre avec incorporation de chaux, réalisé avec une énorme machine spéciale : à cette époque il n'y avait en France qu'une seule machine capable d'effectuer ce travail*).

Mais la crise du pétrole survient, les ventes automobiles diminuent, la situation financière de Chrysler devient moins florissante : brutalement les travaux sont arrêtés, le grand projet est remis en question, pour tout le personnel qui y participe, c'est la consternation. (*L'auteur de ce récit, qui était responsable du « planning » au Département Constructions, a participé à la coordination de ce projet*).

Pour respecter les délais, une partie de la charpente a été réalisée, sans l'approbation des financiers Américains. Elle sera stockée sur le terrain pendant quelques années avant d'être revendue comme ferraille !

Finalement la décision est prise de construire un embryon d'usine de seulement 33 000 M<sup>2</sup> et le bâtiment administratif, qui sont inaugurés le 28 mai 1973. Une partie de la sellerie de Poissy y est transférée ; les panneaux de porte et des éléments du ferrage. Quelques extensions sont réalisées par la suite, en 1978 il y a 2 000 salariés à Hordain. Après le rachat de Chrysler France par Peugeot, le site reste en sommeil quelques années.

Ce n'est qu'en 1990 qu'une véritable usine est réalisée pour la fabrication en commun du monospace Peugeot, Citroën et Fiat.

## Le projet d'une usine à Cahors

Georges Héreil, qui a succédé à H T Pigozzi à la présidence de Simca, est propriétaire viticole dans le Médoc, et conseiller général du Lot, où il possède le château de Mercues depuis 1966.

Vers 1968, naît le projet de réaliser une usine dans la zone industrielle de Cahors, pour y fabriquer des conditionneurs individuels. A cette époque Chrysler Corporation, comprend trois groupes d'activités différentes : Chrysler Automobile, Chrysler Marine, et Chrysler Airtemps.

Chrysler Marine produit des moteurs hors bords de très bonne qualité, qui concurrencent sérieusement les marques Johnson et Mercury.

Chrysler Airtemps fabrique des climatiseurs monoblocs équivalents à ceux des marques Airwell et Westinghouse.

Georges Héreil qui a de très bons rapports avec les américains, envisage de construire des climatiseurs Airtemps dans son département du Lot, pour utiliser de la main d'œuvre locale et valoriser la région. L'auteur de ce récit, à réaliser le planning du projet de cette usine, le terrain était retenu dans la zone industrielle de Cahors, une partie des études étaient en cours et pourtant il n'y aura pas de Chrysler Airtemps dans le Lot.

Les seuls travaux réalisés, seront les transformations au château de Mercues, avec en particulier la réalisation d'une vaste piscine au fond du parc et la construction d'un ascenseur dans les bâtiments qui datent du XIII siècle. Plusieurs techniciens du Département Constructions de Poissy, y séjourneront plusieurs mois pour suivre les travaux.

A la mort de Georges Héreil, en 1980 le château est fermé et tombe dans l'oubli. Racheté par Georges Vigouroux le château après d'autres importantes améliorations, redevient un hôtel de luxe au sein des Relais et Châteaux de France

## La Coudraie.

La propriété de la Coudraie, est une acquisition faite par le comité d'entreprise vers les années 1960. C'est un domaine relativement important, situé au nord de Poissy avec surtout un château remarquable. Ce château est entièrement restauré et modifié, pour accueillir les activités culturelles des membres du personnel (*club photo, philatélie, etc....*) ; au rez-de-chaussée, un bar et une grande salle sont aménagés, pour différentes réunions extra professionnelles !

Un gymnase de 2 640 M<sup>2</sup> est construit en 1970 où peuvent se pratiquer tous les sports d'intérieur (*gymnastique, judo, agrès, ping-pong, etc....*). Il y a aussi plusieurs courts de tennis couverts et extérieurs.

Enfin un stade est réalisé avec une piste de 400 mètres à 4 couloirs, et un terrain mixte de football / rugby, le tout dominé par un imposant bâtiment servant de tribunes et de tour de contrôle des activités sportives. Cette construction ayant été réalisée à l'époque de Chrysler France, la toiture à cinq pentes en forme de « Pentastar », restera le symbole de ce moment de l'histoire de la Société.

Tout cet ensemble était géré par le comité d'entreprise, et était très apprécié par les différents groupes sportifs et culturels du personnel de l'usine de Poissy. L'Association Sportive et Culturelle, comportait 26 sections d'activités différentes.

## De Fiat à Chrysler France.

C'est au salon de l'automobile en octobre 1958, que la rumeur commence à circuler au sujet d'une participation de Chrysler dans le capital de Simca.

La Générale Motors, dispose en Allemagne de la firme Opel depuis 1929, et en Grande Bretagne de Vauxall Motors Limited, construisant les voitures particulières Vauxall et les utilitaires Bedford. Ford est implanté à Cologne en Allemagne depuis 1931 et a fondé en 1928 la Ford Motor Cy Limited à Dagenham en Angleterre.

Chrysler Corporation, qui n'est pas représenté en Europe, recherche un partenaire pour s'introduire dans la communauté. Les hauts dirigeants de Chrysler, impressionnés par l'ampleur et la rapidité de la croissance de Simca, et intéressés par sa production, cherchent à établir des contacts avec la Direction de Simca. Autre élément de rapprochement, la carrière et les succès de H T Pigozzi, comparables à ceux du fondateur de Chrysler Corporation : Walter Percy Chrysler qui a débuté comme ajusteur, est devenu responsable chez Buick, a racheté l'usine des frères Dodge , et a créé l'entreprise Chrysler Corporation le 6 juin 1925.

En France les voitures Chrysler ont la meilleure réputation de toutes les Américaines. Ces automobiles aux lignes basses, silencieuses et fiables, ont séduit une clientèle lassée par le tempérament capricieux des autres productions de luxe made in U S. Les Chrysler sont les premières voitures de série à posséder un moteur « flottant » ; licence acquise par André Citroën et utilisée sur les C4 et C6 en 1932.

Les premières négociations, entre les deux présidents et leurs états-majors, ont lieu en juin 1958. Chrysler Corporation se rend acquéreur de 15 % des actions que détient Ford depuis 1954, en rétribution de l'apport fait à Simca en cédant sa filiale Ford France. Dans les clauses de cet accord, il est prévu que Chrysler doit assurer la distribution aux Etats-Unis de 60 000 voitures annuelles, et qu'une liaison technique de coopération doit s'établir entre Poissy et Détroit. A Genève, est instituée la CISA (*Chrysler International S A*), chargée d'harmoniser les actions entre les deux Sociétés.

L'annonce de ce premier accord avec Chrysler, précède de peu l'inauguration officielle du « grand Poissy » en octobre 1958. Cette cérémonie placée sous la présidence du ministre de l'industrie et du commerce, réunit une sélection exceptionnelle de hautes personnalités : plusieurs ministres et préfets, de nombreux ambassadeurs, le président Georges Bidault, le général Koenig...

Pour la première fois la production annuelle de Simca, dépasse les 200 000 unités, en dix ans la production a été multipliée par 12, le chiffre d'affaires multiplié par 13 et les effectifs seulement par 4,5. Dans les autres usines du groupe, la progression est aussi spectaculaire, Unic a quadruplé sa production : 7 278 camions en 1958, la Soméca a produit 7 909 tracteurs à St Denis, plus le matériel agricole fabriqué à Bourbon-Lancy, soit une croissance de 4,7 par rapport à 1953.

Devant l'importance prise par les exportations, la Société est restructurée avec la création de « Simca International ». A Poissy une zone de l'usine est spécialement aménagée pour la préparation et l'expédition des différents composants destinés aux usines d'assemblage à l'étranger : Nijkoping en Suède, Rotterdam aux Pays-Bas, Dublin en Irlande, Kew près de Londres, Adélaïde en Australie, La Havane à Cuba, Mexico City au Mexique, Caracas au Venezuela, Capetown en Union Sud-Africaine, Montevideo en Uruguay, Buenos-Aires en Argentine et Arica au Chili. Une nouvelle restructuration de la Simca, est envisagée pour satisfaire l'évolution des différentes unités du groupe et à la nécessité de la dépendance aux besoins de l'usine de Poissy.

L'assemblée extraordinaire du 24 mars 1959, décide de la fusion des sociétés suivantes :

- Automobiles Unic après absorption de Saurer.
- Someca-Puzenat.
- SIDFA (Vieux-Condé), SOFORA (Sully), et Fonderies de Bondy.
- Les taxis G 7.
- Les sociétés immobilières de Nantes, Lille et Strasbourg.
- La société Suresnes-Galliéni.
- La Sevia.

Le capital de Simca est porté à : 16.800.000 AF, et à 33.600.000 en juillet 1959. C'est la dernière grande opération effectuée avec l'impressionnant chiffre en anciens Francs.

Dans le domaine social, 2 200 logements sont livrés aux membres du personnel à Vernouillet, le village de Chazelles en Haute-Loire a été reconstruit, et s'ajoute aux colonies de vacance de St Aubin et Versainville en Normandie. La mutuelle Simca a 16 500 adhérents.

En 1959 l'ensemble du groupe Simca occupe plus de 32.000 personnes. La croissance continue de toutes les activités [automobiles, camions, tracteurs], fait penser à l'entourage du Président Pigozzi, qu'il faut envisager le fractionnement de cet ensemble pour en faciliter la gestion. Déjà existe une division « automobiles » pour les fabrications de Poissy et de Nanterre, une division « poids lourds » pour les camions Unic, et une division « tracteurs et matériels agricoles » pour les productions Someca-Puzenat.

D'abord le 5 avril 1960, le Conseil d'Administration porte le capital à : 360 millions de nouveaux Francs, et le 20 mai une assemblée générale extraordinaire décide de la scission du groupe, par la création de deux Sociétés distinctes.

I - **SIMCA AUTOMOBILES** qui comprend le centre de production de Poissy, les succursales de la division automobiles et les filiales de vente en France et à l'étranger. Capital fixé à : 240 millions de N F.

II - **SIMCA INDUSTRIES** qui regroupe toutes les autres usines et activités du groupe :

- L'usine de Nanterre proche de la fermeture.
- Les usines Unic de Puteaux et de Suresnes.
- L'usine de St Denis.
- La Someca à Bourbon-Lancy.
- La SIDFA de Vieux-Condé.
- La SOFORA de Sully-sur-Loire.
- La fonderie FMA de Bondy.
- Et toutes les autres activités comme les entreprises de crédit telles que CAVIA et NORVA, la Compagnie Financière de Paris [COFPA], et la G7.

Le capital de Simca Industrie est fixé à : 120 millions de nouveaux Francs.

En marge de cette importante réorganisation, les services techniques ont « retravaillé » le moteur de l'Aronde pour augmenter sa robustesse pourtant déjà appréciée. Deux paliers supplémentaires sont ajoutés sur le bloc cylindre en fonte, avec une légère augmentation de l'alésage. Pour prouver la robustesse de ce nouveau moteur « 5 paliers » avant sa commercialisation, les dirigeants de Simca Automobiles, décident d'une grande démonstration publicitaire.

C'est l'ancien autodrome de Miramas au nord de Marseille qui est choisi pour cette épreuve d'endurance. Cet autodrome créé en 1926 est presque à l'abandon, d'importants travaux sont indispensables avant de lancer une voiture sur la piste.

Deux moteurs d'avant série sont installés en hâte sur deux caisses d'Ariane prélevées en chaîne ; une des deux est tirée au sort pour participer à l'épreuve après rodage et mise au point, l'autre étant sa « suppléante ».

L'Ariane s'élance le 25 avril 1960, sous le contrôle d'un commissaire de l'Automobile Club de France, assisté de chronométrateurs officiels. Début mai, 100 000 kilomètres sont atteints sans difficulté, mais par précaution M. Montabone de la Direction des Etudes, prend la décision de remplacer les coussinets des paliers (*ceux qui sont déposés sont encore en parfait état*). La voiture immatriculée 6738 JV 75 repart et atteint victorieusement les 200 000 kilomètres le 14 juillet 1960, après 1 920 heures de ronde parcourus à plus de 100 de moyenne. Après démontage des organes mécaniques, aucune usure anormale n'est constatée.

Pour son baptême le moteur « Rush Super » a remporté : 41 records du monde de durée, 16 records mondiaux de distance, 41 records internationaux, etc.

La publicité annonce : une Simca a fait 5 fois le tour du monde en 80 jours ! Après les records de distance et d'endurance, Simca passe au sensationnel :

Gilles Delamare, Colette Duval et Jean Suny, dans un spectacle itinérant à travers la France, exécutent des acrobaties avec sauts au-dessus de plusieurs voitures et pilotage sur deux roues. Participation aux « coulisses de l'exploit » à la télévision, traversée du pont du Gard, démonstration sur les Champs-Élysées (*sans autorisation*), des Simca sont exposées sur les quais du Métro, une Simca 1 000 est utilisée pour transporter un veau au salon de l'agriculture. En 1959 une Aronde est parachutée en plein Sahara, à Hassi Méssaoud, opération renouvelée plusieurs fois avec des Simca 1 000.

Simca est le constructeur automobile qui dépense le plus pour sa publicité : en 1958, 2,5 milliards de Francs, soit 11.000 Francs par voiture produite. En 1961 la direction commerciale est remaniée ; 24 Directions régionales sont créées, disposant chacune d'une vingtaine de garages.

Après la première participation de Chrysler, un deuxième protocole ratifié le 1<sup>er</sup> août 1958, lui donne 10 % en plus ce qui porte le capital de Chrysler à 25 %.

Avant la prise de contrôle par les Américains, Simca avait pris des contacts avec Citroën en vue d'une éventuelle union ; elle ne se réalisera pas car aucun des deux constructeurs ne veut rien céder à l'autre. Le seul accord sera la reprise de l'usine de Nanterre, par la formation d'une société commune : la SOMNA [Société de Mécanique de Nanterre].

Les accords entre Chrysler Corporation et Simca, ne concernent que Simca Automobiles, Poissy devient une usine Américaine mais dépendante de Simca Industries pour la fourniture des composants, dont les prix de vente sont exorbitants.

D'autres négociations ont lieu en décembre 1962, pour revendre Simca Industries à Simca Automobiles, les Américains ont le sentiment de payer deux fois l'acquisition de la Simca, ce qui provoque des représailles de leur part :

– Les ventes des Fiat par le réseau Simca sont arrêtées, (*le personnel qui roule en Fiat, n'est plus autorisé à se garer sur les parkings à l'intérieur de l'usine*).

– En mai 1963, le conseil d'administration évince H T Pigozzi de la Direction de Simca et le remplace par Georges Héreil. Pigozzi est nommé Président d'honneur.

Georges Héreil est entré comme liquidateur judiciaire aux avions Liore & Olivier, avant d'être nommé Président de la SNCASE\*. Il participe à la réalisation de la Caravelle, et comme tous les dirigeants de l'aéronautique, il connaît bien les Américains avec qui il a de très bonnes relations. C'est lui qui règle la fusion de Simca Automobiles et de Simca Industries, en créant la Société des Automobiles Simca en décembre 1965, avec un capital de 420,7 millions de Francs, à ce moment Fiat n'a plus que 20 % des actions Simca.

\* *Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud Est, devenue Sud-Aviation en 1958.*

Simca change de mains, beaucoup de dirigeants Fiat repartent à Turin, le boulevard des Italiens devient Hollywood Boulevard. Des contrôleurs de gestion venus de Détroit, font des visites éclairées au nouveau siège social des Champs-Élysées, et surveillent l'usine de Poissy.

Chrysler poursuit son expansion en Europe, par le rachat successif de Barreiros en Espagne en 1964 et 1967, et du britannique Rootes en 1964. Chrysler-Europe se constitue avec une mosaïque d'usines, de modèles et de réseaux dirigés depuis la Grande-Bretagne.

A Poissy, Georges Héreil n'est plus le seul maître à bord, il doit composer avec le premier Directeur Général Américain Harry Chesebrough, éminence grise de Détroit, entré en 1932 chez Chrysler, devenu vice-président en 1958 et directeur de la planification européenne en 1964. Il devient le vrai patron de Simca, et s'installe dans un somptueux bureau situé au dernier étage du 136 des Champs-Élysées.

Depuis 1969, les dirigeants de Chrysler, rêvent de rebaptiser Simca en Chrysler-France ; Georges Héreil en est partisan, mais d'autres responsables et les banquiers veulent conserver le nom de Simca. Harry Chesebrough calme les esprits et conseille de réfléchir. Le 20 mai 1970, le débat sur ce changement de nom revient à l'ordre du jour. Après de tumultueuses discussions, le 30 juin 1970 l'assemblée générale donne naissance à Chrysler-France, qui devient le cinquième constructeur mondial.

Chrysler-France va fabriquer des Simca et des Chrysler, aux côtés de Chrysler-Espagne et de Chrysler United Kingdom, l'ensemble constituant Chrysler Europe. C'est une étape importante et définitive pour le groupe Chrysler, quand le 30 juin 1971 Georges Héreil démissionne de la présidence de Chrysler-France, remplacé par Gwain Gillespie financier et ex-patron de Dodge.

Au siège social des Champs-Élysées, quatre Présidents Américains se succèdent en quelques années. Après Gillespie arrive Franklin Rogers contrôleur de gestion intraitable, remplacé à son tour par John Day beaucoup plus francophile. Ils restent chacun de dix-huit mois à deux ans ; juste le temps d'apprendre la marche de l'entreprise, de faire quelques tentatives de gestion et de se préparer au départ. Ce « stage » en France est considéré comme le passage obligatoire pour faire ensuite carrière à la Chrysler Corporation.

Après le rachat des dernières actions Fiat en octobre 1971, Chrysler contrôle la totalité de l'ancienne SIMCA. Le « Pentastar » remplace désormais « l'Hirondelle ». Pour la deuxième fois, le nom change sur la façade de l'usine, mais l'esprit Simca forgé par trente-cinq ans d'efforts continus, reste intact. Les Américains ont reconquis l'usine de Poissy partiellement construite par Ford en 1939.

Trente ans après la création de SIMCA, Henri Théodore Pigozzi disparaît soudainement le 18 novembre 1964, à la suite d'une grave maladie tenue secrète par son entourage ; les hommages lui sont rendus par son ami et conseiller juridique M<sup>e</sup> Léon Constantin, et par le Président Agnelli de Fiat. Tout le monde automobile se retrouve à l'église St Pierre de Neuilly le 21 novembre 1964. Le bâtisseur de l'empire industriel SIMCA, est inhumé dans son pays natal à Turin.

En 1963, survient un litige entre l'administration française et l'entreprise Simca ; la convention d'octobre 1958, concernant les surfaces à construire, n'a pas été respectée, il y a 16 810 M<sup>2</sup> de construit en excédent à Poissy. La scission entre Simca Automobiles et Simca Industrie, a créé un imbroglio qui complique la situation. S'ajoute à cette confusion l'accord obtenu par Simca pour la déviation du CD 30, et la construction d'un autre pont au-dessus des voies ferrées.

Les responsables de Poissy, demandent une autorisation, pour construire 50 000 M<sup>2</sup> à Carrières-sous-Poissy, et pour une extension de 80 000 M<sup>2</sup> en vue d'agrandir le B5 et le B2.

En contrepartie de l'extension de la Rochelle de 42 000 M<sup>2</sup> à 90 000 M<sup>2</sup>, Poissy est autorisé à bâtir 35 000 M<sup>2</sup> supplémentaires.

Le centre de production de Poissy, se trouve inséré par les limites naturelles constituées par : la Seine, les voies ferrées, la route nationale, et les terrains réservés pour la centrale EDF coté Achères. La production plafonne à 1 800 voitures / jour [410 000 voitures annuelles]. En 1969 la progression du marché étant plus importante que prévue, le service commercial réclame d'urgence des augmentations de cadence. Pour satisfaire les demandes de la clientèle, les techniciens et ingénieurs de la Direction des Méthodes, font preuve de beaucoup d'ingéniosité pour augmenter les surfaces de production sans permis de construire.

Des plates-formes sont montées entre les chaînes d'assemblage, les allées sont réduites, les pièces sont stockées sur des palettes, la gestion des postes de travail est refaite tous les jours, les temps alloués sont recalculés au centième près. La moyenne horaire de 45 heures, atteint souvent 49, beaucoup d'ouvriers font dix heures par jour, certains arrivent à quatorze heures journalières.

L'usine de Poissy tourne sans interruption, aux presses et à la mécanique, les équipes tournent en 3 X 8 [7 heures / 15 heures, 15 heures / 23 heures et 23 heures / 7 heures]. Le reste de l'usine fonctionne en deux équipes. Le personnel, travail dans de très mauvaises conditions, mais bénéficie des heures supplémentaires et de différentes primes qui augmentent sensiblement les salaires.

En revanche, les américains sont ravis ; les Français se débrouillent très bien, ils arrivent à augmenter la production sans investissements importants. De plus, au nom de l'assistance technique prévue dans les premiers accords, Chrysler Corporation perçoit tous les ans un forfait de 100 000 dollars pour des redevances sur des brevets mystérieux ! Les frais de voyage des Américains en France sont aussi à la charge de Poissy, et la CISA en tant que holding financier prélève une commission sur toutes les sommes transitant entre les filiales.

La pression des dirigeants français et du gouvernement, entraîne Chrysler à réinvestir ses dollars en France pour remédier à la saturation de Poissy, Georges Héreil, estime qu'il faut envisager une production complémentaire de 150 000 voitures annuelles.

Une première solution est prévue par l'acquisition de terrains en Alsace à Marckolsheim, mais le gouvernement français fait une offre avec des conditions très avantageuses pour que Simca s'installe dans le nord près de Valenciennes (*voir le chapitre « les autres sites de Simca »*).

La Direction de Poissy, Jean Péronin en particulier, mène un combat contre les Américains qui sont plutôt réticent à cet investissement dans le nord de la France. Toutes les astuces budgétaires sont utilisées pour embrouiller les contrôleurs financiers américains. Des chantiers importants sont lancés sans l'accord de Détroit : une partie de la charpente pour 10 000 M<sup>2</sup> de bâtiment à Valenciennes est commandée à l'entreprise Voyer, et à Poissy un bâtiment est construit [l'A 10], pour faire un atelier de pré production (*il sera utilisé plus tard pour la fabrication des 205 spéciales*).

L'abandon du projet de la construction d'une centrale EDF à Achères, offre de nouvelles possibilités d'extension du centre de production de Poissy. Des négociations longues et difficiles, s'engagent avec la Ville de Paris et les propriétaires de la ferme du Piquenard (*famille de la chanteuse Karen Cheryl*), pour l'achat des neuf hectares de terrains situés à la limite de l'usine.

Devant les bons résultats obtenus à Poissy, les Américains demandent aux responsables de Poissy de réorganiser Chrysler España qui est largement déficitaire. En un temps record, l'usine de Madrid redevient compétitive, suite à la réorganisation effectuée par les spécialistes venus de Poissy, et aussi dû au succès de la Simca 1100. Dès décembre 1972 les « 1100 » espagnoles sont réimportées en France pour compléter la production insuffisante de Poissy.

Pour Chrysler U K, la situation est bien plus inquiétante : l'usine de Ryton n'est pas rentable, et à Lindwood la production est continuellement arrêtée à cause des grèves et de l'alcoolisme d'une partie du personnel. À la suite de cette déroute anglaise, les Américains décident de rapatrier les fabrications en France ; l'usine de Poissy est de plus en plus saturée alors que celles d'Angleterre sont sous-utilisées. La « 1307 » construite à Ryton, coûte 300 dollars de plus que sa sœur de Poissy, avec les frais de transport la Simca 1307 « *made in Ryton* », revient à 500 dollars de plus que la Française !

En quelques années, la cadence de production à Poissy est passée de 1 400 voitures / jour à 2 300, avec une progression des effectifs aussi spectaculaire : de 14 400 en 1963, à 22 500 ouvriers en 1976 soit avec les ETAM\* et les cadres un total de 27 000 personnes sur le site de Poissy.

Pour le transport de son personnel, Simca Chrysler utilise le train et les cars. En 1973, il y a dix trains spéciaux sur la ligne Paris / Mantes, plus six autres trains de banlieue qui font halte sur les quais Chrysler anciennement Ford et Simca [les trains assurent 28 % des transports].

Les transports par cars, sont assurés par la location à des compagnies locales. En 1973, 100 cars arrivent et partent de l'usine, transportant 20 000 ouvriers par jour. Cette noria de cars est gérée par le service transport du personnel de l'usine. On vient de loin pour travailler à Poissy, quelques lignes de ramassage vont à plus de 100 kilomètres chercher les ouvriers.

La main d'œuvre étrangère est très abondante, aux vagues d'Italiens d'Espagnols et de Portugais en 1960, succèdent des Marocains, des Turcs et plus tard des Asiatiques. Poissy devient l'usine la plus cosmopolite : 9 200 étrangers en 1970, de 43 nationalités différentes.

Pour faciliter l'intégration, le service du personnel prend les immigrés en charge dès leur arrivée. Des cités et centres d'hébergement sont construits aux environs de Poissy : à Carrières-Sous-Poissy, à Vernouillet, à Chanteloup-les-Vignes, à Mantes [quartier du Val Fourré]. Des repas sont servis pour la moitié du prix coûtant, et le tarif journalier des logements est moins cher que la moyenne du taux horaire (*en janvier 1971 : tarif moyen d'un agent de fabrication = 5,53 francs, prix du logement d'une journée = 4,65 francs*).

L'entreprise Simca, n'a pas connu de grèves depuis 1957, date de la création du syndicat Indépendant, fondé par le secrétaire général l'ex amiral Galetier. Même en 1968, Simca a échappé aux grèves, l'usine ayant dû s'arrêter quinze jours par manque de pièces et d'énergie. Mais les conséquences des négociations de Grenelle, la réduction du temps de travail, l'augmentation des cadences avec recherche de productivité, provoquent un malaise parmi les ouvriers. Les représentants syndicaux reconnaissent que les conditions de travail se détériorent gravement.

En fin d'année 1970, les ventes automobiles connaissent un effondrement dû au recul économique qui frappe la France et d'autres pays. De plus la gamme Simca est vieillissante ; la Simca 1 000 a dix ans, les 1 307 / 1 308 sont moins demandées alors que la concurrence offre plusieurs nouveautés, seule la « 1100 » assure les volumes de production. Le 18 novembre 1970, le secrétaire général André Laporte, annonce le licenciement de 600 personnes, ramenée à 400 puis à 250. De vives discussions avec les syndicats, aboutissent à des mutations et reclassements, et finalement il n'y a que 31 licenciements. Simca n'est plus invulnérable, la crainte des sureffectifs subsiste.

La Direction entame une politique de préretraite totalement financée par Chrysler ; en 1971, à partir de 63 ans, tout ouvrier ayant 20 ans d'ancienneté peut partir avec 75 % de son salaire. Cette mesure a peu de succès, d'autant plus qu'en septembre 1973, le marché automobile reprend et Poissy doit réembaucher.

\* *ETAM = Employés, Techniciens et Agent de Maîtrise.*

Mais événement imprévu, la guerre du Kippour, provoque la première crise du pétrole. Les ventes retombent dues à l'augmentation brutale des carburants (*le baril de pétrole passe de 2,9 dollars à 11,65 dollars*). D'autres mesures s'ajoutent pour freiner les achats de voitures : limitation de vitesse sur les autoroutes, campagne pour l'utilisation des transports en commun, restriction des crédits, etc.

Renault avec sa R5 économique, résiste à la crise, et Peugeot continue de vendre ses « grosses voitures » motorisées en Diesel. Chez Chrysler France, les ventes s'effondrent en France et à l'étranger, car la plupart des pays d'exportation sont touchés par la hausse des carburants. Il faut de nouveau réduire les effectifs ; on cherche des volontaires pour partir en préretraite, 2 800 contrats avec les étrangers sont supprimés, des primes de 300 à 700 francs plus un forfait de 1 000 francs pour le voyage, sont offertes aux étrangers qui veulent repartir. L'usine perd 10 % de ses effectifs en six mois, réduction très insuffisante.

La situation est dramatique, il y a 121 841 voitures stockées sur l'ensemble des parcs, 470 millions de réserve de trésorerie sont utilisés pour soutenir les stocks dans le réseau commercial. Il faut impérativement réduire les volumes de fabrication, et s'adapter au marché avec des modèles plus économiques : davantage de Simca 1 000 et de « 1100 », au détriment des 1 301 / 1 501 et 180 dont les ventes sont de plus en plus difficiles. La Simca 1 000 connaît un relatif renouveau, grâce à son prix inférieur de 3 000 francs à celui de la R5.

Au premier trimestre 1974, Chrysler France accuse dix millions de francs de pertes, la part de marché est passée de 11 à 8 %, en octobre la production est redescendue à 1 600 voitures / jour.

Pendant ce temps, les « Etudes » s'activent sur le projet C6. Les « 1 307 » et « 1 308 », présentées au salon de 1975, connaissent un rapide succès commercial. Grâce à l'atelier de pré production [le bâtiment A 10], la montée en cadence est spectaculaire, ce qui est maintenant habituel chez Simca Chrysler.

Contraste incroyable, après des mois de mévente, Poissy à du mal à satisfaire les commandes. D'urgence on procède à 4 000 embauches, et on réorganise une nouvelle fois l'usine pour le lancement de la C2 [l'Horizon]. Le bâtiment D5 est agrandi pour la mise en place d'un nouvel atelier destiné à la fabrication des boucliers « en plastique » qui vont remplacer les pare-chocs chromés, l'installation de « cataphorèse » est doublée et devient « anaphorèse ».

Malgré ces nouveaux succès apparents, tout ne va pas pour le mieux à Poissy. Les mises en production des 1 307 et Horizon, ont demandées beaucoup d'efforts au personnel. Le manque de surfaces, les investissements insuffisants, les changements continuels des horaires, la faiblesse des augmentations de salaires, entraînent un mécontentement des ouvriers soutenu par certains syndicats.

Chez Chrysler Corporation, la situation financière est aussi très mauvaise : le bilan de 1973 fait apparaître un déficit de 791 millions de dollars. Le rachat de 35 % de Mitsubishi, est réduit à 20 %. La situation est encore aggravée par le choc pétrolier qui fait tomber les ventes des « grosses Américaines ». Les Américains font alors appel « aux Etudes » de Carrières-sous-Poissy pour adapter la C2 au marché américain. Deux modèles sont mis au point, pour être fabriqué à l'usine de Belvidère dans l'Illinois, ce sont : la Dodge Omni, et la Plymouth Horizon.

*La « petite Française » est venue au secours du « géant Américain ! »*

## *SIMCA et MATRA.*

Pour améliorer leur image de marque, et dynamiser la gamme, Chrysler recherche un partenaire susceptible de lui apporter quelques lauriers.

Depuis 1969, Jean Luc Lagardère patron de la société Matra, propose une association avec Simca, pour bénéficier de son réseau de ventes. Matra, spécialiste de l'armement, a racheté en 1964 le petit constructeur de voitures de sport René Bonnet, et a créé en 1966 la société Matra Sport, qui commercialise le coupé type « 530 ».

Cette voiture a été étudiée par Philippe Guédon, \* ancien ingénieur chez Simca aux Méthodes Carrosseries à Poissy. Avec ce coupé, Matra remporte le titre de champion du monde de la catégorie F1 en 1969. Chrysler est alors prêt à offrir son réseau pour la distribution des « 530 », rebaptisées Matra-Simca.

Hélas, cette voiture possède un moteur Ford V8, qu'il faut remplacer par une motorisation made in France. Un V 12 Matra est rapidement mis au point par Georges Martin autre ancien de Simca. Ensuite un projet de coupé à trois places frontales est lancé pour remplacer le « 530 ».

Deux cadres de Poissy [Delattre et Delaporte], avec quelques techniciens sont envoyés chez Matra à Romorentin dans le Cher, pour mettre en place une organisation industrielle capable de produire en série ce nouveau coupé dénommé : « Bagheera ».

Dans les accords signés entre Matra et Chrysler France en fin d'année 1971, il est prévu : une coopération dans le domaine sportif, la diffusion de 40 000 Bagheera par Chrysler Europe entre avril 1973 et décembre 1977, et l'étude en commun de nouveaux produits.

Ces nouveaux produits sont après la Bagheera :

1. La Murena, élégant coupé, 3 places à l'avant, moteur central, 118 cv, poids 1050 kg, vitesse 195 km/h.
2. Et le Rancho, considéré comme véhicule de loisirs, construit sur la base de la fourgonnette VF2 et équipé du moteur de la « 1 308 » [8 CV].

Pour tous ces modèles, la carrosserie en résine et l'assemblage se fait à Romorantin, mais toutes les pièces mécaniques proviennent de Poissy, ce qui apporte un volume supplémentaire de fabrication non négligeable.

Matra est devenu un constructeur de classe, en remportant les 24 heures du Mans en 1972, 73 et 74, et champion du monde des prototypes en 1973 et 74 ; Matra incarne la renaissance du sport automobile en France, et Chrysler France bénéficie de ses lauriers.

En novembre 1979, Philippe Guédon dévoile le projet P 16, conçu avec la plate-forme de la Solara, nouveau concept dénommé « monospace ». Peugeot refuse de participer à l'industrialisation de ce prototype, et c'est Renault qui profite de cette étude, commercialisée sous le nom : « d'Espace ». Ce nouveau type de voiture connaîtra un succès considérable, et sera par la suite fabriqué par tous les constructeurs.

\* *Philippe Guédon deviendra par la suite le Directeur de Matra Automobiles.*



## *Le rachat par PEUGEOT.*

Poissy, vient de prouver son savoir-faire aux Américains avec le lancement de « l'Horizon », mais pourtant tout ne va pas pour le mieux dans l'entreprise. La C2 se vend bien mais au détriment des 1 307 / 1 308. Les deux modèles élus « voitures de l'année », se partagent la même clientèle et se font concurrence ; en définitive la marque perd des parts de marché.

Aux Etats-Unis, Chrysler Corporation a de grosses difficultés financières, et envisage de se séparer de ses filiales Européennes. A Poissy on s'interroge sur l'avenir de l'usine, un démenti de la Direction est annoncé au comité d'entreprise, au sujet d'un accord avec la Régie Renault. Pourtant des contacts ont eut lieu entre les deux directions. Pierre Dreyfus Président de Renault, a refusé cette alliance, conscient de la mauvaise situation financière de Chrysler, qui continue de perdre des parts de marché dans le monde entier, au point d'être au bord de la faillite en 1976. John Day, rencontre François Gautier de Peugeot pour tenter un rapprochement entre les deux constructeurs. Une première offre de 400 millions de dollars, faite par P S A, est jugée insuffisante par Chrysler en 1976. La nationalisation de Poissy est envisagée par le gouvernement de « la gauche » en 1977, quand enfin le 10 août 1978 l'accord est annoncé entre Peugeot et Chrysler.

Peugeot, reprend Chrysler España et Chrysler U K pour 230 millions de dollars, et Chrysler France contre l'apport de 1,8 millions de nouvelles actions P S A.

P S A, holding financier du groupe familial Peugeot, se retrouve à la tête de :

1. Automobiles Peugeot.
2. Automobiles Citroën depuis 1974.
3. Et de Chrysler Europe.

Trois actionnaires principaux constituent son capital : la famille Peugeot pour 41 %, Michelin avec 7 %, et Chrysler qui a maintenant 15,5 %.

A cause des congés annuels, le secrétaire général André Laporte, attend le 6 septembre pour annoncer officiellement l'absorption par Peugeot de Chrysler France au comité d'entreprise. La nouvelle, provoque une surprise générale parmi le personnel, et beaucoup d'inquiétudes sur la situation de chacun. Des « bruits » divers commencent à circuler : licenciements, mutations à Sochaux, déclassements, réduction de salaires, préretraites, etc.

Rapidement des cadres de chez Peugeot, viennent visiter les usines et faire l'inventaire des moyens de fabrication. Leur constat est plutôt favorable pour Poissy malgré la sursaturation des lignes d'assemblage, mais pour Villaverde, Ryton et Linwood, ils considèrent ces usines très difficilement rentables. P S A doit trouver en urgence des cadres pour renouveler les anciens dirigeants Chrysler. A Poissy, seul Jean Péronin est conservé et se retrouve au triumvirat de la Direction PSA, avec Perrin-Pelletier et Jean Savey.

Le 22 janvier 1979, Perrin-Pelletier annonce de sombres mesures confirmant les craintes du personnel : suppression de toutes embauches, 250 mises en préretraite, fermeture de cinq jours de l'usine, et mise en place d'un plan de ralentissement de la production, avec arrêt de la Simca 1 000.

Les réactions du syndicat indépendant et de Nicolas Fiorentino secrétaire du comité d'entreprise, sont immédiates et vigoureuses ; la guerre est ouverte avec la nouvelle direction. A Poissy on ne « dirige » pas comme à Sochaux.

Le 10 juillet 1979, une autre nouvelle surprenante est annoncée : les ex usines Chrysler d'Europe vont s'appeler « TALBOT ». Après une campagne de publicité sur tous les médias d'Europe occidentale, le nom de Talbot est ressorti du patrimoine de Simca, après 21 ans d'absence. Cette décision est prise après de nombreuses controverses au sein de l'état-major de PSA. Parmi le personnel et la Direction de l'usine, personne ne comprend cette initiative. Talbot était une des grandes marques de prestige, connue dans le monde entier entre 1920 et 1958, pourquoi, adopter et banaliser ce nom à une production momentanément aléatoire ?

Cette décision, entraîne un bouleversement général dans tous les services techniques et surtout dans le réseau commercial. Très rapidement, les panonceaux « Chrysler France » sont remplacés par des « Talbot » chez tous les concessionnaires et agents (*pour ceux qui ne sont pas passés à la concurrence*), cette opération coûte très cher (*120 millions de Francs pour l'ensemble*), il faut refaire tous les imprimés et documents publicitaires, et pour la quatrième fois repeindre l'inscription du château d'eau de l'usine de Poissy. Les acheteurs sont déroutés, ils ne savent plus si une « Horizon » est une Simca, une Chrysler ou une Talbot ? Les ventes deviennent de plus en plus difficiles, car en plus il y a des frictions entre l'ancien réseau Simca et les distributeurs Peugeot.

Pour dynamiser cette nouvelle marque, les dirigeants de Peugeot accordent un budget important pour la création d'une équipe « Talbot-Sport », qui va connaître certains succès : en 1980 et 1981, Guy Fréquelin et Jean Todt remportent le championnat du monde des Rallyes. Après ces victoires, Jean Todt devenu directeur sportif, est chargé par Jean Boillot directeur d'Automobiles Peugeot, de créer une équipe plus importante « Peugeot-Talbot-Sport ». La voiture utilisée sera la 205 Turbo 16, fabriquée à Poissy à plus de 200 exemplaires. En 1985, cette 205 donnera à Peugeot le titre de champion du monde des constructeurs. En formule 1, une écurie est constituée avec Ligier, une voiture équipée de la suspension hydropneumatique Citroën et du moteur V 12 Matra, termine quatrième avec le pilote Jacques Laffite.

Pour la gamme de production, la situation est moins brillante. La 1307 rebaptisée « 1510 » malgré ses qualités ne réussit pas à relancer les ventes, la « Solara » prête à entrer en production au moment de la fusion, se dispute le marché avec les 305 et fait aussi de l'ombre à quelque 505 Peugeot. L'Horizon poursuit difficilement sa carrière, car les acheteurs ne comprennent pas qu'il y a un écusson TALBOT sur la calandre et un monogramme SIMCA à l'arrière ? Même difficulté pour la Rancho, commercialisée « Simca-Matra » de 1977 à 1979, devenue « Talbot-Matra » en 1979. Résultat de toutes ces subtilités commerciales, la production chute brutalement en 1980 et 1981, pour se retrouver au niveau des années 1959 / 60 (*voir le graphique page 21*).

A partir de 1980, tous les services de la société connaissent une refonte complète avec les directions Peugeot. La plupart des responsables sont mutés ou mis en retraite anticipée. Le service des Achats de Poissy, est regroupé avec les « achats » Peugeot et Citroën pour former la SOGEDAC installée à la Défense dans la tour Manhattan. La direction des méthodes de Poissy, est éclatée ; Philippe Grundeler qui était le patron se retrouve à la direction des méthodes Citroën en attendant sa retraite. Ce sont les Méthodes Industrielles de Sochaux qui supervisent les survivants de Poissy. Le service des Etudes de Carrières est incorporé avec ceux de Peugeot et de Citroën. Tous ces changements, provoquent beaucoup de craintes parmi les effectifs, il y a quelques mutations à Paris au Siège Social de Peugeot au 75 Avenus de la Grande Armée, et à la Garenne.

La Direction de PSA, va résoudre le problème des sureffectifs en procédant à des mises en retraite anticipées. Tous les deux ans en moyenne, une « charrette » de plusieurs centaines de personnes, peuvent partir avec certains avantages qui iront en diminuant.

Les premiers départs, se font avec le système dit « garantie de ressource » qui financièrement était le plus intéressant (*quelques cadres ont bénéficié de cette mesure avec près de 100 % de leur salaire brut*). A partir de 1982, c'est « le fond national pour l'emploi » [FNE], qui est mis au point par le gouvernement socialiste du moment, solution encore relativement valable avec environ 70 % du salaire jusqu'au moment de la retraite officielle.

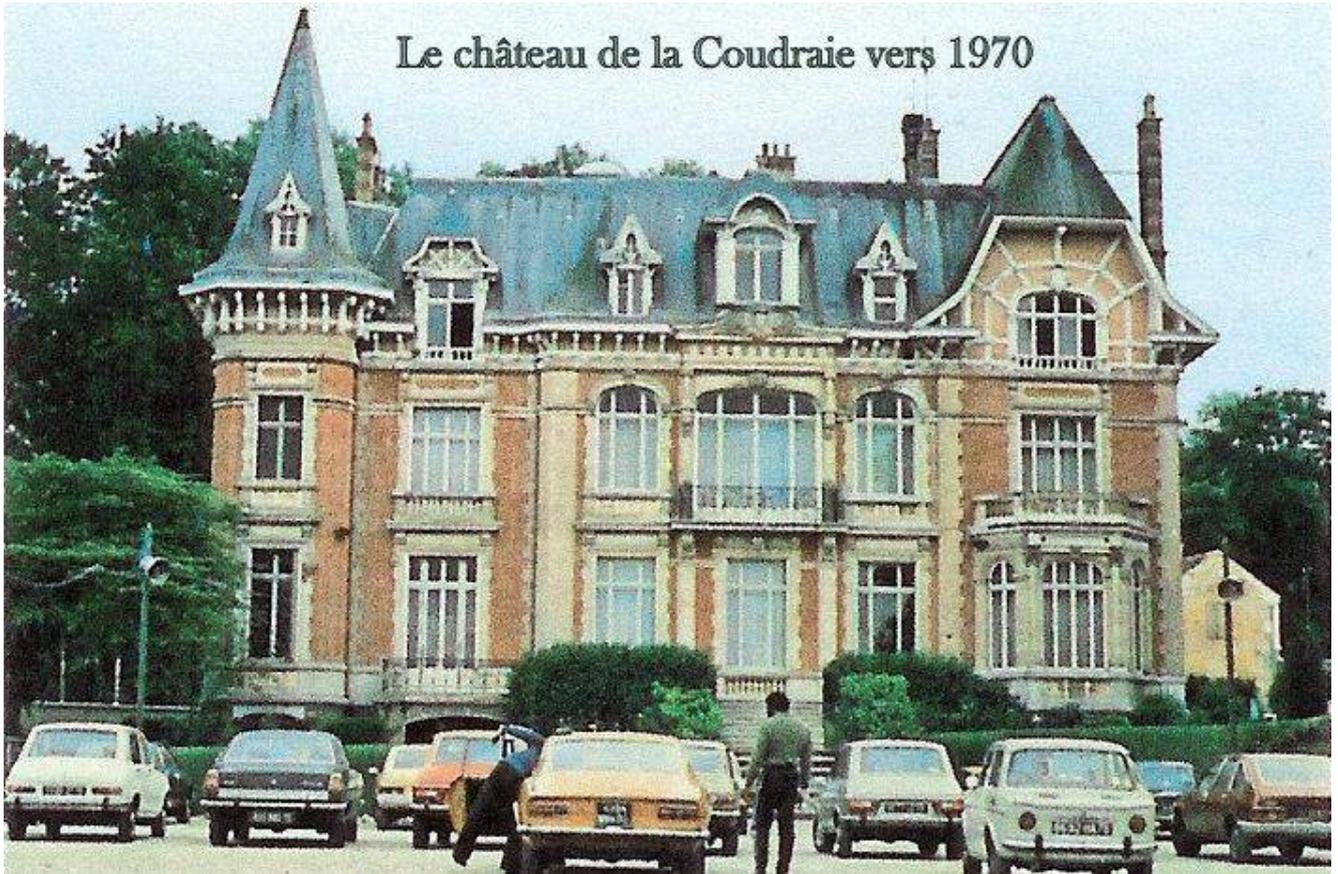
Mais en 1986, Jacques Calvet président de PSA, trouve une solution beaucoup plus radicale, sans accords FNE avec le ministre du travail ; c'est le licenciement brutal sans préavis, avec approbation des intéressés. Cette procédure qui restera unique, a provoquée beaucoup de remous parmi le personnel restant ou licencié. L'auteur de ces lignes, a « bénéficié » de ce départ en juillet 1986, et se souvient de la nécessité de faire semblant de rechercher du travail, pour pouvoir percevoir les allocations des Assedic comme chômeurs !! Etaient touchés par cette « charrette » tous les employés et cadres qui auraient 55 ans avant le 30 novembre 1986. A la Direction des Travaux Neufs de Poissy, nous étions 8 cadres à partir, soit environ la moitié de l'encadrement, quelques années plus tard, il ne reste que deux personnes de ce département qui en comptait quatre-vingt en 1980. En une dizaine d'années, PSA a réussi à rééquilibrer les effectifs de toutes les Directions, mais l'esprit Simca est définitivement disparu de Poissy.

SIMCA, une marque parmi les deux cents constructeurs Français disparus, dont seuls subsistent aujourd'hui : Citroën, Peugeot et Renault. Mais un constructeur pas comme les autres ; apparu au moment où beaucoup disparaissent, Simca renaît après la guerre et connaît une croissance exceptionnelle, il devient le quatrième grand de l'automobile française et le premier exportateur. Son union avec Chrysler et les difficultés économiques dues aux crises successives du pétrole, provoquent le ralentissement de son expansion, qui se termine par le rachat par Peugeot des filiales européennes de Chrysler.

Cette épopée industrielle de quarante-cinq ans, créée et animée par un homme audacieux, qui a pressenti dès 1935, la nécessité de la production d'automobiles en grande série, restera sans doute un cas unique dans l'histoire de l'automobile. A noter que Henri Théodore Pigozzi a su s'entourer de collaborateurs de grandes valeurs (*Italiens ou Français*), qui pour la plupart étaient des autodidactes.

*L'hirondelle de Nanterre, grignotée par le « Pentastar » américain, a été finalement dévoré par le « Lion » de Sochaux.*

Le château de la Coudraie vers 1970



Jairbelaz : édition revue en janvier 2018