



Une des presses « Hyprodraw » installées en tête des lignes d'emboutissage des ailes et des capots.



Contrôle et dernières retouches sur la chaîne d'assemblage de la carrosserie.



Henri Pigozzi qui cherchait des locaux pour construire des Fiat sous licence se porte acquéreur de l'ancienne usine Donnet. À cette occasion, il fonde la Société industrielle de mécanique et de carrosserie automobile (Simca), qui commence à fonctionner au printemps 1935, avec environ 2 000 salariés.



L'INDUSTRIE AUTOMOBILE À NANTERRE (II)

Dès les premiers jours de fonctionnement, le nombre d'autobus n° 58 qui assurent le transport des salariés de Paris à Nanterre est tout à fait insuffisant. La municipalité intervient auprès de la Société des transports collectifs de la région parisienne (STCRP), pour que Simca soit desservie par un service spécial d'autobus. Dans le contexte du Front populaire, prend naissance un projet de petite voiture, pour deux personnes, qui consommerait peu d'essence. L'occupation de l'usine pendant les grandes grèves de mai et juin 1936, n'empêche pas la présentation de la Simca 5, en octobre, au salon de l'Automobile. La Simca 8 lui succède en 1937. C'est, elle aussi, une petite voiture bien finie, remarquable aussi bien dans les concours d'élégance que dans les compétitions sportives. Le 4 mai 1938, un incendie se déclare dans le stock de capitonna-

ge des carrosseries. Une épaisse fumée noire s'échappe par les ouvertures sur une hauteur de vingt mètres. Les pompiers, guidés par les appels, parviennent à ramener quinze hommes à l'air libre, en les faisant se tenir par la main. Dix d'entre eux souffrent d'un début d'asphyxie et sont évacués à l'hôpital de Nanterre. Les pompiers des casernes de Levallois, Paris-Champerret, Suresnes, Paris-Dauphine et de Courbevoie parviennent ensemble à maîtriser le feu. Les dégâts, très importants, sont évalués à un million de francs. La croissance de la firme est interrompue par la Seconde Guerre mondiale. Sous l'occupation, l'usine marche au ralenti et fabrique des équipements pour les véhicules militaires destinés à l'armée allemande. Il faut attendre 1946 pour que la production reprenne lentement. Simca reconduit ses fabrications d'avant-guerre en les mettant au goût du jour : la Simca 6 appa-

rait comme une version plus moderne de la Simca 5, le cabriolet sport Simca 8 ou le coupé Simca 8 reprennent la mécanique de la Simca 8.



Toutefois dès 1948, Henri Pigozzi envisage de créer un nouveau modèle de cylindrée moyenne et de grande diffusion qui servirait de fer de lance à l'entreprise. Pour ce projet ambitieux, il faut trouver des

capitaux ; grâce au plan Marshall, l'usine de Nanterre peut être modernisée, agrandie et équipée de nouvelles machines-outils. S'inspirant des méthodes de production et d'administration pratiquées aux USA, la Simca 9 sera construite selon la technique américaine de la grande série. Des spécialistes de la General Motors et de la firme Budd aident à la mise en place des procédés d'emboutissage, de ferrage et d'assemblage. Pendant ce temps, le bureau d'études travaille à la conception d'une voiture plus étoffée que la Simca 8, dans les limites d'un poids fixé par M. Pigozzi. Des maquettes, grandeur nature, des formes extérieures et de l'habitacle voient le jour. Puis, par essais successifs, un prototype est mis au point. Le 31 mars 1951, la nouvelle Simca est présentée à la foule : hironnelle, animal emblématique qui figure sur l'écusson de la marque Simca).

Selon les prévisions, 240 voitures par jour doivent être montées en septembre 1951, pour passer à 300 au mois de décembre. En 1951, l'usine renouvée comporte six bâtiments. Dans le bâtiment « A », la direction coordonne l'activité générale de l'entreprise. Le bureau d'études et le département où l'on s'occupe des méthodes de fabrication, des achats, du chronométrage et du planning, sont groupés dans le bâtiment « B ». La fabrication s'effectue dans les bâtiments « C » et « D », le montage dans le bâtiment « E » et la finition dans le « F ». Toutes les opérations se déroulent sans arrêt, les équipes d'ouvriers travaillant en « 3 x 8 ». La première phase consiste, à l'aide de presses, à emboutir les pièces ; puis ces dernières sont envoyées au cinquième et dernier niveau, point de départ de la chaîne. C'est là que la coque est complétée par les ailes, les portières, les capots. Arrivée au quatrième

étage, la carrosserie est peinte ; au troisième, on garnit l'intérieur du futur véhicule ; au deuxième et au premier étage s'effectue la construction de toute la partie mécanique : moteur, boîte de vitesses. Dans le bâtiment « E », on assemble la carrosserie et la mécanique, on ajoute les suspensions, le réservoir d'essence, les roues, les pare-chocs. Enfin complète, la voiture est soumise à des essais, puis elle passe au contrôle. Une grande majorité d'ouvriers spécialisés, les « OS », assure ce travail très dur, par les rendements à respecter et la monotonie des gestes répétitifs. Ils sont encadrés par des agents de maîtrise qui exécutent la mise au point, le réglage et le contrôle de la bonne marche des machines. Les cadres s'occupent quant à eux, de la création de l'outillage et de l'organisation du travail.

Jeannine Cornaille
Société d'Histoire de Nanterre

