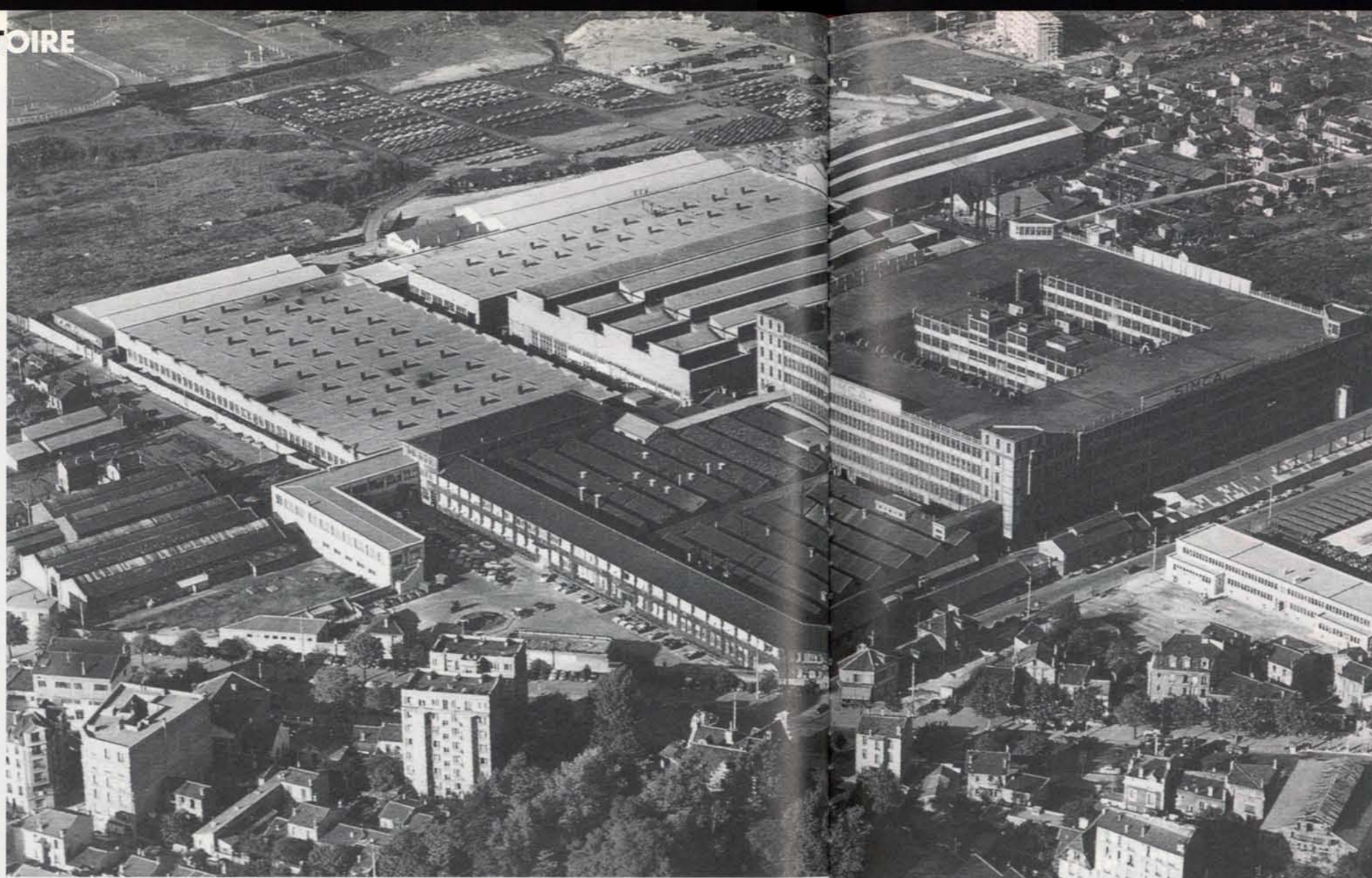




Le 23 septembre 1958, des syndicalistes de la CGT qui distribuent, devant l'usine, des tracts appelant à s'opposer à la Constitution présentée par le général De Gaulle, sont matraqués et blessés par balle, par des commandos envoyés par la direction. Sur les cinq personnes atteintes, M. Dalidet, grièvement touché au ventre, sera opéré d'urgence.



Dans les années 50, Simca produit une automobile robuste qui connaît un franc succès : l'Aronde. Entre 1951 et 1963, 1 400 000 Aronde (toutes versions confondues) sortent des chaînes de montage. Mais, derrière une image de marque construite à grand renfort de campagnes publicitaires, se profile déjà le démantèlement du site de Nanterre. Les dernières années d'activités seront marquées par le durcissement de la politique patronale, par l'absence de dialogue avec les salariés et par les interventions musclées et armées de milices patronales contre les militants syndicaux. En 1961, Simca installe la totalité de ses chaînes de production à Poissy et ferme son usine de Nanterre.



## L'INDUSTRIE AUTOMOBILE À NANTÈRE (III)

Sur les 5 500 personnes travaillant chez Simca, 700 sont d'origine maghrébine (126 Marocains, 580 Algériens). Employés comme manœuvres, chargés de la manutention dans les ateliers, du transport des produits semi-ouvrés, de l'alimentation en matières premières, du balayage, beaucoup de Nord-Africains occupent également des postes d'« OS », en général les plus rebutants, sur la chaîne de montage. Parmi les postes les plus malsains, on peut citer la peinture au pistolet des carrosseries, à près de 100 degrés, dans les émanations de vapeurs toxiques ou le ponçage de la carrosserie pour qu'elle perde l'aspect mat et granuleux que lui donne la première couche de peinture. Si en 1949, la moyenne de présence des travailleurs de l'entreprise s'élève à

huit mois et demi, en 1951, un quart des ouvriers quitte l'usine au bout de trois mois ! Pour conserver la main-d'œuvre indispensable à la bonne marche de l'entreprise, un système compliqué de primes et de paye au-dessus du tarif des autres constructeurs est instauré. En 1951, un « OS » gagne, pour 48 heures de travail par semaine, un peu moins de 20 000 francs par mois. En novembre de la même année, l'Aronde la moins chère est vendue 725 000 francs. Autant dire que la voiture reste un objet de luxe, bien peu accessible à la majorité des Français. Au moment des changements d'équipes, Simca draine une population très importante. Les Nanterriens se souviennent du spectacle impressionnant des ouvriers sortant du grand portail de la rue Hennape, se précipitant en masse compacte à l'arrêt « Les Alouettes » du 158 et

se déversant en flot continu dans les autobus. En quelques minutes, cinq, six autobus complets partaient en direction de Paris et de Rueil laissant sur le trottoir une file d'attente qui ne cessait de s'allonger... Pendant les dix années suivantes, jusqu'en 1961, la production se développe autour de l'Aronde, dont de nombreuses versions vont paraître. Le 17 mars 1953, la 100 000<sup>e</sup> Aronde sort des chaînes de production. Elle est tirée au sort parmi le personnel, au cours d'une cérémonie solennelle dans l'usine, en présence des représentants du président de la République et du président du Conseil, du président du conseil d'administration M. Figliera, du directeur général M. Pigozzi, de hauts fonctionnaires, de directeurs de journaux, du comité d'entreprise et des dix membres du personnel finalistes du tirage. Le

sort désigne M. Gosset, ouvrier à l'atelier de presse, qui habitait Goussainville, effectuait deux heures de trajet par jour et n'avait pas de permis de conduire... Simca met au point une politique de promotion de l'Aronde, en relevant des défis, qui largement repris par la presse, constituent une excellente publicité. Ainsi en 1953, une Aronde de série parcourt, sur l'autodrome de Montlhéry, une ronde de 100 000 km en 49 jours à la vitesse moyenne de 100 km/h. Ce succès, qui lui fait battre 37 records internationaux, fait les titres des journaux et se trouve immédiatement affiché sur toutes les devantures des concessionnaires sous le slogan « 100 000 à 100 ». De même, en 1954, une nouvelle opération promotionnelle « 100 000 en 100 » fait couler beaucoup d'encre. Une Aronde de série, baptisée « Geneviève », du

nom de la sainte née à Nanterre, devait parcourir 100 000 km en 100 jours dans la circulation parisienne. Il s'agissait en fait d'analyser les contraintes subies par une voiture en circulation urbaine. Là encore, « Geneviève » conformément au but fixé, remplit sa mission, en circulant 1 000 km par 24 heures à la moyenne de 49,950 km/h. L'année suivante, une nouvelle opération « 100 000 par 100 », complète les deux précédentes. Il s'agit cette fois de faire effectuer 100 000 km à une Aronde de série, par 100 conducteurs différents pendant 100 jours. Cette performance démontre une fois de plus la robustesse de l'Aronde. La 500 000<sup>e</sup> Aronde quitte l'atelier de finition le 17 janvier 1957. Pour fêter l'événement, cinq Arondes sont à nouveau tirées au sort parmi l'ensemble du personnel ouvrier et employé, mais cette fois, le tirage a

lieu à Poissy, car en 1954, Simca avait fusionné avec Ford-Saf et récupéré les installations de Poissy. À Simca Poissy était fabriquée la Vedette, tandis que Simca Nanterre se réservait l'Aronde. Toutefois, lorsqu'en août 1958, M. Pigozzi présente l'Aronde P60 à la presse, il annonce qu'elle sera montée à Poissy où de nouveaux ateliers équipés de machines électroniques permettront de la peindre selon le goût de chaque client. La Deluxe six et la Super Deluxe, deux versions de l'Aronde à ligne « Océane » moins chères que les autres modèles, feront tourner l'usine de Nanterre jusqu'en 1961, date du départ de Simca à Poissy. ■

**Jeannine Cornaille**  
Société d'Histoire de Nanterre

Sur la vue aérienne ci-dessus on remarquera l'emprise grandissante des ateliers de l'usine Simca, surtout si on la compare à celle que nous avons publiée dans le numéro de février 1999.

