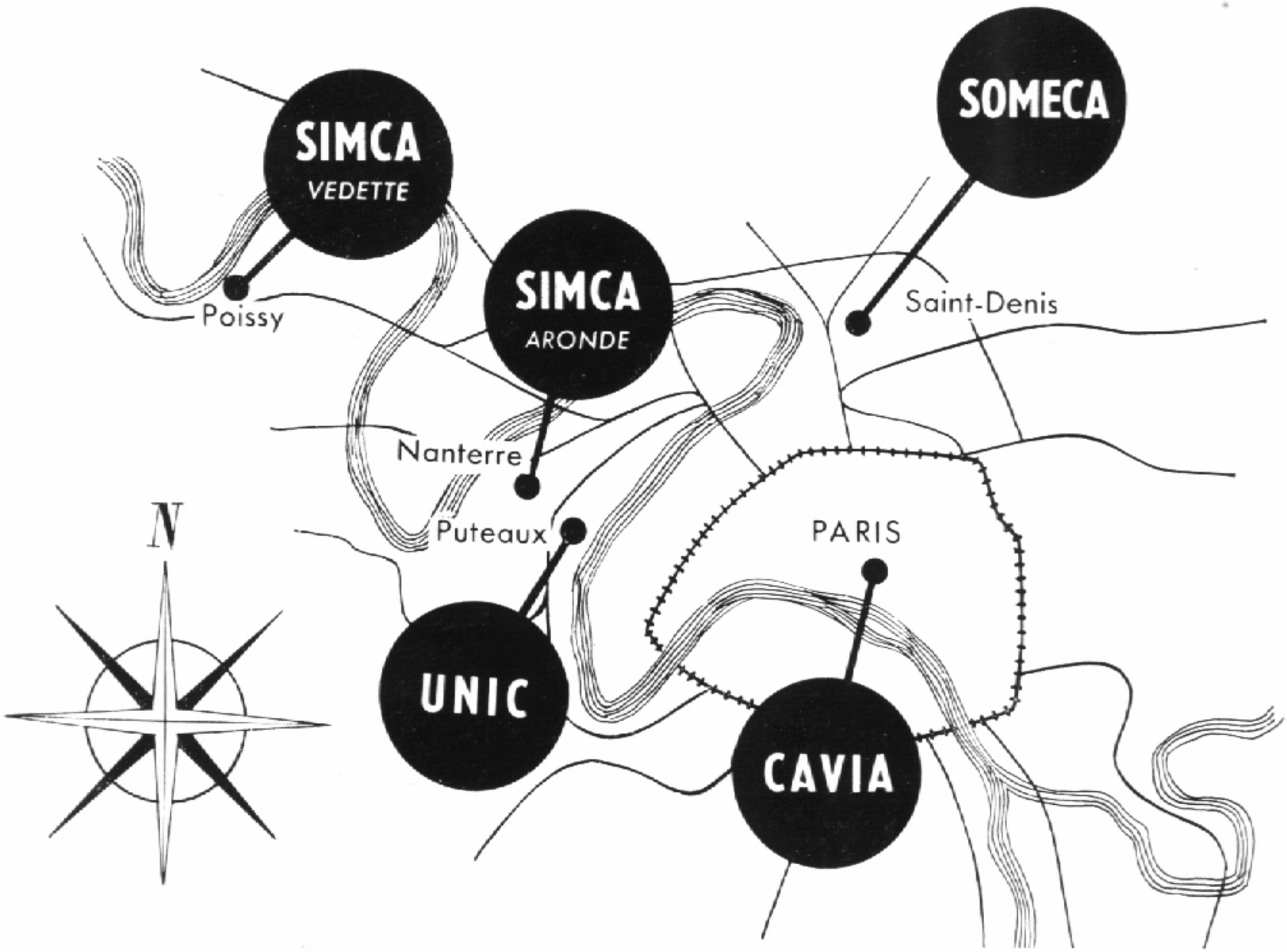
SIMCA

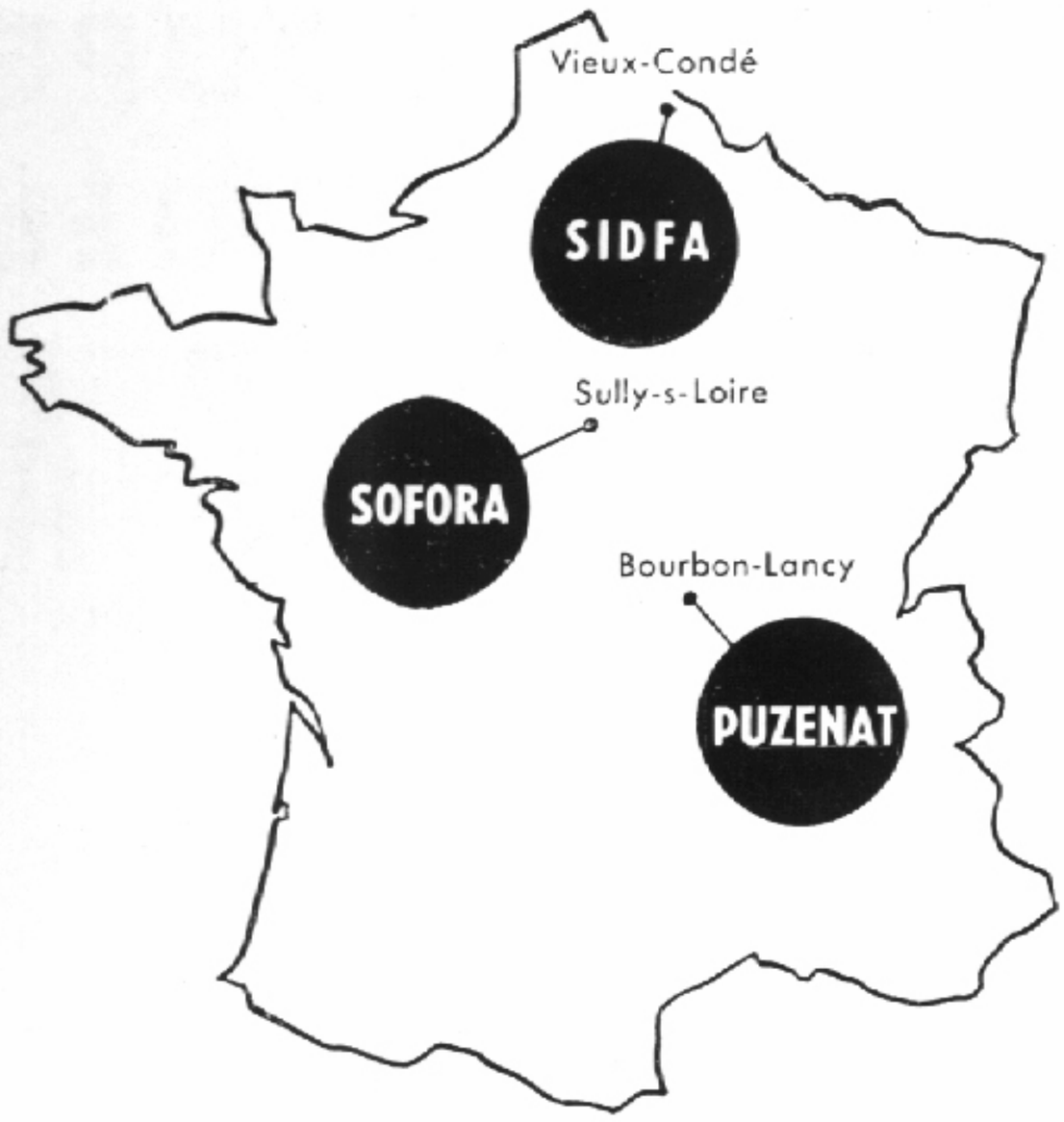
LE GROUPE INDUSTRIEL SIMCA

L'HISTOIRE de SIMCA est liée à celle de son président directeur général M. Henri-Théodore Pigozzi, qui, en vingt ans, est parvenu à créer l'une des plus dynamiques des grandes firmes françaises de construction automobile.

M. Pigozzi, qui s'était d'abord orienté vers les affaires d'importation et d'exportation de métaux, organisa en 1926 la vente, en France, de véhicules d'importation.

Mais devant les contingentements qui mettent un frein à l'expansion de son affaire, et dans le souci de fournir du travail à la main-d'œuvre nationale, il décide de créer une usine de montage à Suresnes, puis de produire des voitures fabriquées entièrement en France.





En 1934, naît la Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile (SIMCA).

Sans bruit, Simca se hisse petit à petit au rang des grands constructeurs français. Au cours de l'année 1954, M. Pigozzi fait éclater la bombe qui devait avoir de nombreuses répercussions dans le domaine économique : il annonce la fusion de Simca et de Ford S.A.F.

A la fin de l'année 1955, Simca se plaçait au second rang des constructeurs français en ce qui concerne les voitures de tourisme.

Pour mesurer l'ampleur du développement foudroyant de Simca — développement unique dans les annales de l'automobile — il suffit de rappeler qu'en 1935, le chiffre d'affaires de cette Société était de 59 millions de francs (soit, en monnaie actuelle, moins de 2 milliards et demi de francs). En 1955, le Groupe Simca a réalisé plus de 125 milliards de francs de chiffre d'affaires.

Le Groupe Simca emploie 20.000 personnes et comprend les Sociétés suivantes :

- *La Société SIMCA (Automobiles « Aronde » et « Vedette »).*
- *La Société Nouvelle des Automobiles UNIC (Camions Diesel).*
- *La Société Mécanique de la Seine - SOMECA (Tracteurs agricoles).*
- *La Société de crédit pour l'achat de véhicules automobiles - CAVIA.*
- *La Société Industrielle Dervaux de fabrication pour l'automobile - SIDFA.*
- *Les Établissements PUZENAT (Machines agricoles).*
- *La Société de Forge pour l'automobile du Loiret - SOFORA.*
- *La Compagnie Financière de Paris (ex-Société Parisienne de Banque) COFIPA.*

L'ARONDE « ÉLYSÉE ».

SIMCA ARONDE

C'EST en 1934 que se place la naissance de la « Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile » (SIMCA). Cette année-là, M. H.-T. Pigozzi s'installe dans une usine de Nanterre, à six kilomètres à l'ouest de Paris. Cette usine avait été mise en vente à la suite de la liquidation de la Société des Automobiles Donnet-Zedel.

En avril 1936, les premières Simca-5 (3 CV), apparaissent sur le marché et, en décembre 1937, les premières Simca-8 (1.100 cmc).

Interrompues par la guerre, les fabrications reprennent en 1946. En octobre 1948, lancement d'un nouveau modèle : la Simca-6. En octobre 1951, l'Aronde (7 CV), qui avait été présentée au public au mois de juin précédent, commence à être produite en série. Grâce à l'efficacité des installations modernes des usines de Nanterre, la production passe de 31.000 véhicules en 1950 à 66.000 en 1953; à 92.000 en 1954; à 116.000 en 1955. Entre 1951 et le 1er janvier 1956, plus de 360.000 Arondes ont été fabriquées.

Au cours de l'année 1955, la production des « Aronde » oscillait entre 510 et 520 voitures par jour. Elle a atteint 600 au cours des derniers mois.

L'usine de Nanterre — qui emploie 10.000 personnes — s'étend sur 220.000 m2 et compte plus de 3.000 machines.

Elle dispose d'ateliers de mécanique particulièrement importants; d'ateliers d'emboutissage équipés de plus de 120 presses modernes, dont certaines sont des presses géantes à triple effet; d'ateliers d'assemblage de la carrosserie comportant près de 300 machines à commandes pneumatiques ou hydropneumatiques pour la soudure électrique; d'ateliers de peinture, de garnissage et de finition dotés de moyens puissants. A noter, entre autres réalisations intéressantes, l'existence d'un atelier de galvanoplastie qui est probablement le plus moderne d'Europe.

USINE DE NANTERRE

- **Superficie totale : 222.000 m2.**
- **Effectifs : 10.000 ouvriers et employés.**
- **Longueur des chaînes : 7.000 mètres.**

Cette usine se distingue par sa conception « à la verticale ». Au premier plan, à droite, le bâtiment blanc groupe le Département Social et les services de la Formation du personnel.

USINE DE NANTERRE : UN ASPECT DE L'ATELIER DE GALVANOPLASTIE.

Usine de Nanterre : banc d'essais des moteurs ▲

L'ARONDE 1300

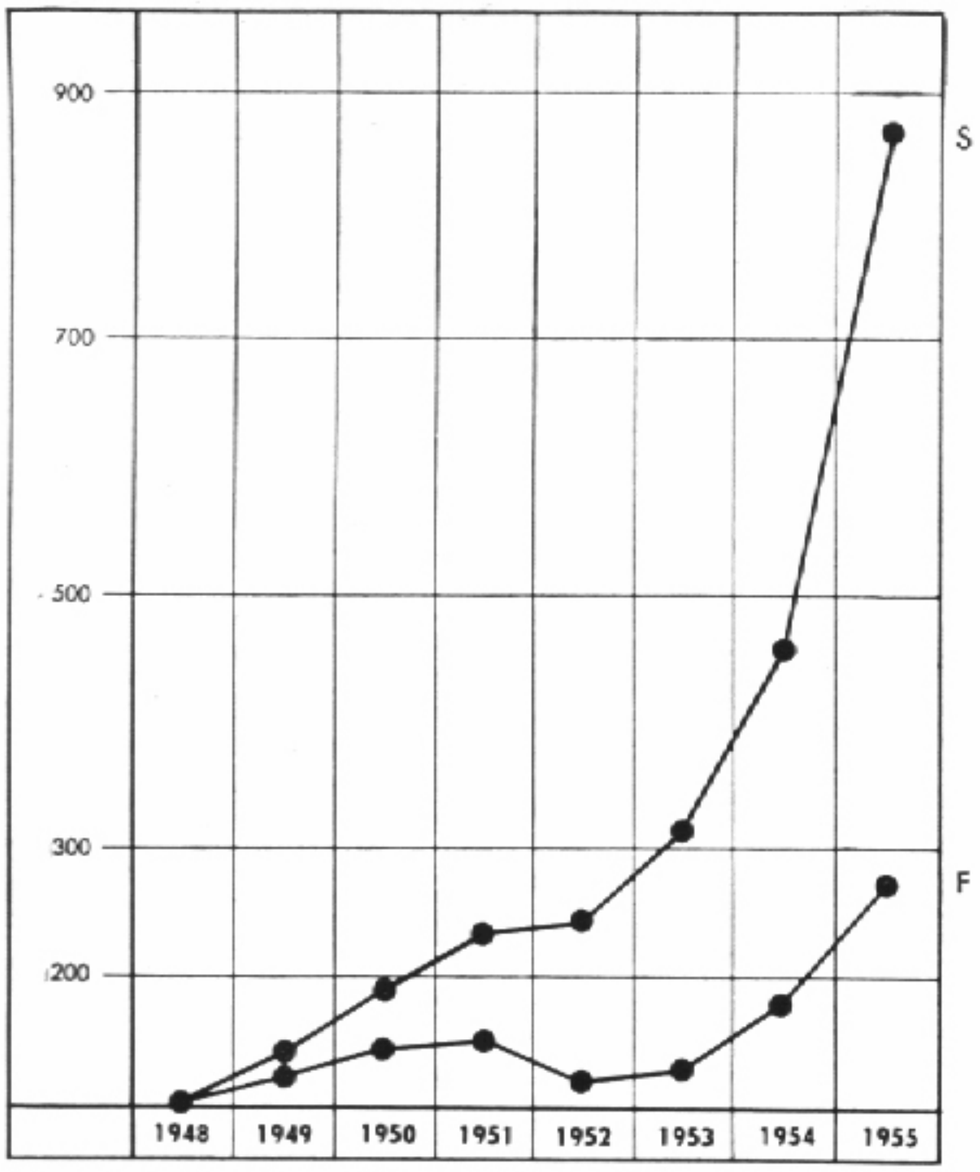
● En 1953, sur la piste de l'autodrome de Montlhéry, une Aronde rigoureusement de série a battu 37 records internationaux en couvrant 100.000 kilomètres à plus de 104 kilomètres à l'heure.

L'année suivante, une Aronde de série a parcouru 100.000 kilomètres dans Paris, pour tester la circulation urbaine, apportant ainsi la preuve de l'exceptionnelle robustesse de la production Simca.

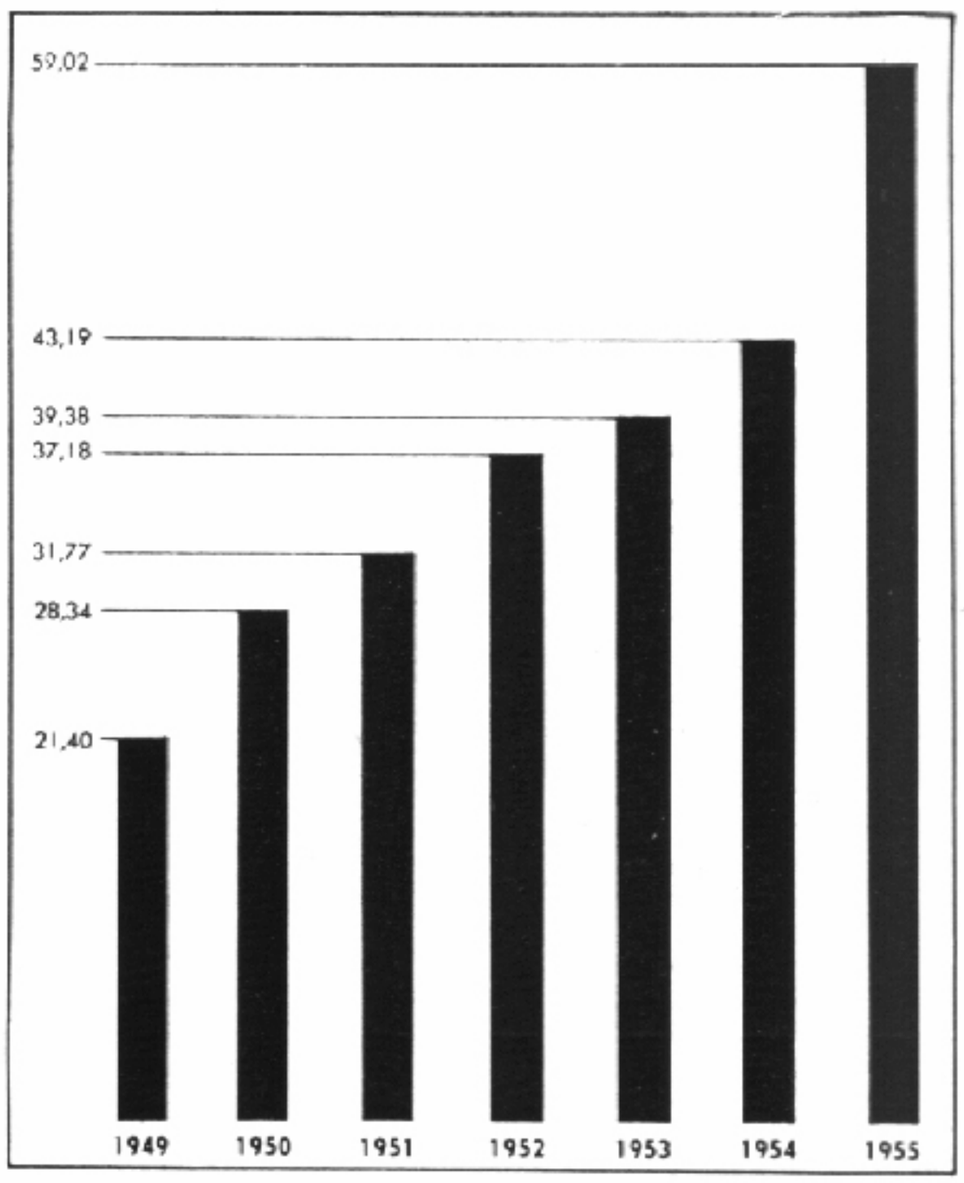
● En 1955, « la Ronde des Usagers » (100.000 km. en 100 jours par 100 conducteurs différents au volant de la même voiture de série) confirme les qualités de l'Aronde.

L'augmentation de la production de 1950 à 1955

LES MARCHÉS EXTÉRIEURS



Accroissement comparé en pourcentage, des exportations françaises (F) et de Simca Aronde (S) par rapport à 1948 (base 100), tous modèles.



Part de Simca Aronde dans les exportations françaises de voitures de tourisme de catégorie moyenne toutes marques (6 à 11 CV).

SIMCA ARONDE exporte sur 70 marchés, dispose de 1.200 postes de vente à l'étranger, compte des filiales en Belgique, Suisse, Portugal et Espagne, alimente des usines de montage en Suède, Hollande, Brésil, Irlande et Australie.

EUROPE

Allemagne, Andorre, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, Gibraltar, Grande-Bretagne, Hollande, Irlande, Italie, Luxembourg, Malte, Norvège, Portugal, Suède, Suisse.

ASIE

Aden, Birmanie, Ceylan, Chypre, Hong-Kong, Iran, Japon, Liban, Pakistan, Siam, Singapour, Syrie, Turquie.

AFRIQUE

Congo belge, Djibouti, Egypte, Eryhtrée, Est Africain Britannique, Ethiopie, Unoni Sud-Africaine, Libéria, Libye, Mozambique, Nigeria, Soudan, Tanger.

AMÉRIQUE

Argentine, Bahamas, Brésil, Canada, Chili, Costa-Rica, Cuba, Equateur, Etats-Unis (Détroit, Los Angeles, New-York, San Francisco), Haïti, Mexique, Paraguay, Uruguay, Venezuela.

OCÉANIE

Indonésie, Nouvelle-Zélandre, Australie (Adélaïde, Brisbane, Melbourne, Perth et Sydney).

QUELQUES HEURES DE PRODUCTION DE L'USINE DE NANTERRE...

SIMCA VEDETTE

LA Division Simca Vedette hérite de la gamme des produits et des installations à Poissy de l'ancienne Ford, Société Anonyme Française, absorbée par le Groupe Simca le 1er décembre 1954.

Depuis plus de vingt ans, l'usine de Poissy s'est spécialisée dans :

— la fabrication des moteurs V8 dont elle est de loin la principale productrice d'Europe ;

— la production de voitures de tourisme alliant les caractères américains de confort et de robustesse aux exigences européennes de performance et d'économie ;

— la production de camions à moteur à essence ou Diesel de 5 tonnes de charge utile.

Située à une distance de 30 kilomètres de Paris, l'usine de Poissy s'étend sur une superficie totale de plus de 600.000 m^2, dans une région en pleine croissance industrielle. Elle est bien desservie par la route, la voie ferrée et la voie fluviale.

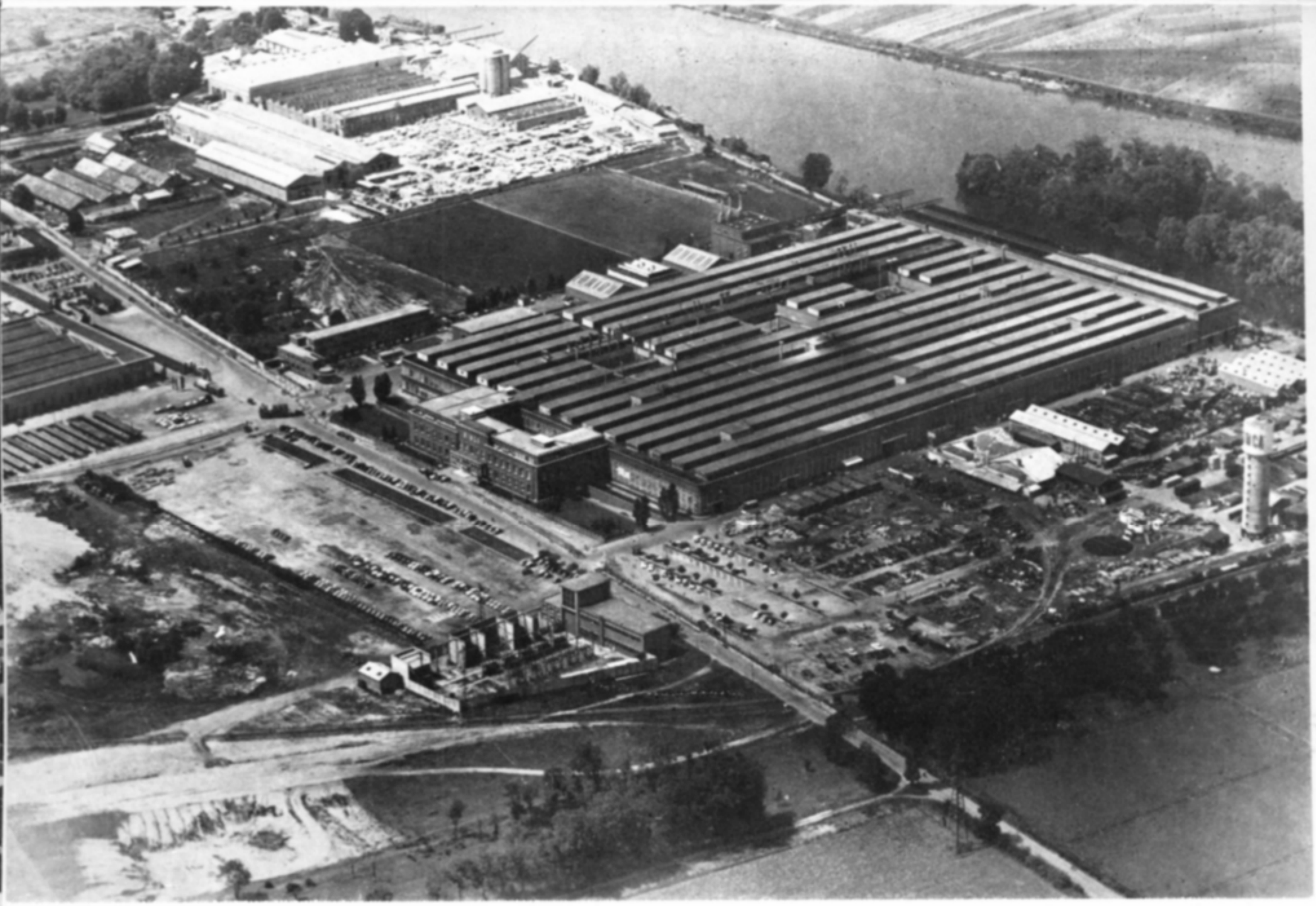
Depuis 1939, l'usine de Poissy n'a cessé d'agrandir ses installations. Un nouveau plan d'extension a pour objet d'y regrouper une part importante des fabrications actuellement assurées à l'usine de Nanterre.

Une première tranche de travaux a été mise en chantier au cours de 1955 : la construction de 120.000 m^2 de bâtiments industriels et bureaux sera totalement terminée au début de 1957.

L'achèvement d'une seconde tranche de travaux est prévu pour le début de 1958.

La capacité de production est passée de 30.000 véhicules par an en 1954 à 42.900 en 1955, par la mise en place de nouvelles machines et de nouveaux équipements modernes, par l'allongement de la chaîne et par l'augmentation des effectifs du personnel de fabrication.

Grâce au succès grandissant de la nouvelle Vedette, la moyenne de production journalière, qui était de 80 voitures jusqu'en 1954, est passée à 210 à la fin de 1955 et atteint 220 depuis plusieurs mois.



USINE DE POISSY

- **Superficie totale : 402.000 m2.**
- **Effectifs : 6.000 ouvriers et employés.**
- **Nombre de machines : 2 800.**
- **Longueur des chaînes de tolerie, garnissage et montage : 3.674 m.**
- **Quai fluvial pouvant recevoir des péniches de haute mer.**
- **Voie ferrée intérieure de 3 km de long raccordée à la ligne Paris-Le Havre.**

LA VEDETTE « VERSAILLES ».

Usine de Poissy : usinage des blocs moteurs. ▲

Usine de Poissy : au carrefour de la chaîne, réunion de la carrosserie et des ensembles mécaniques. ▼

LA VEDETTE 56

DANS ses quatre versions — Trianon, Versailles, Régence, Marly — la Vedette possède les mêmes caractéristiques mécaniques :

Un moteur V8 « Aquilon » de 2.351 cm³ de cylindrée, 80 CV à 4.400 t.-m., qui emporte la Vedette en 20 secondes à plus de 100 km.-h., et consomme 11 à 12 litres d'essence aux 100 kilomètres.

Tous les organes de la Vedette sont d'une résistance exceptionnelle. Le moteur infatigable, l'embrayage à disque unique à sec, la boîte de vitesses à trois rapports, l'arbre de transmission superéquilibré, le pont AR hypoïde, la suspension AV type « Mac Pherson », la carrosserie type caisse-poutre à châssis intégré, s'accommodent des efforts les plus durs.

Des sièges scientifiquement conçus offrent de larges places à six passagers, une insonorisation totale, la parfaite finition et le luxe du moindre détail font de la Vedette la plus confortable et la plus belle des voitures.

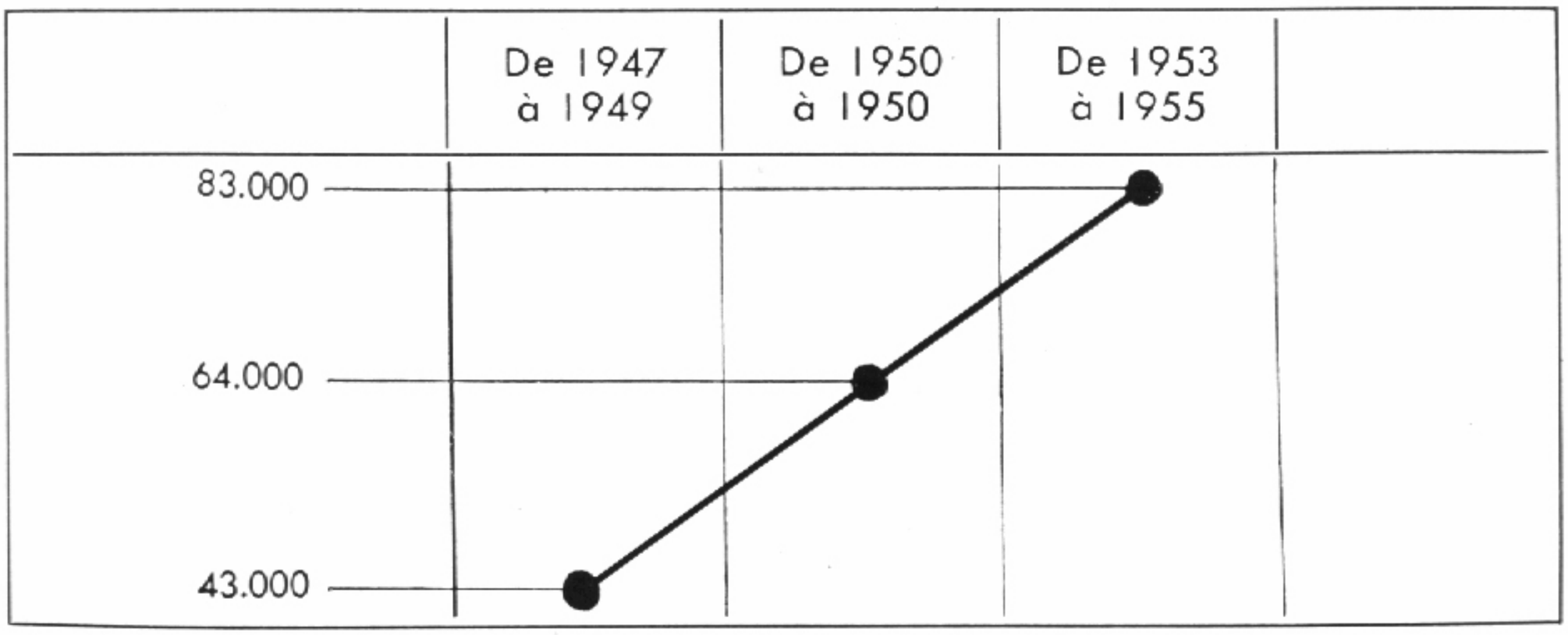
CARACTERISTIQUES

Longueur hors tout : 4 m. 50 - largeur hors tout : 1 m. 75 - hauteur : 1 m. 48 - voie AV et AR : 1 m. 37 et 1 m. 34 - empattement : 2 m. 69 - garde au sol : 0 m. 17 - rayon de braquage : 5 m. 70 - réservoir d'essence : 60 litres - circuit de refroidissement : 17 litres - poids en ordre de marche : 1.140 kg. (Marly 1.257 kg.) - pont AR 10 × 39 (Marly 9 × 41) - pneumatiques : 6,40 × 13 (Marly 165 × 380) - vitesse maximum : 140 km.-h. (Marly 125 km.-h.).

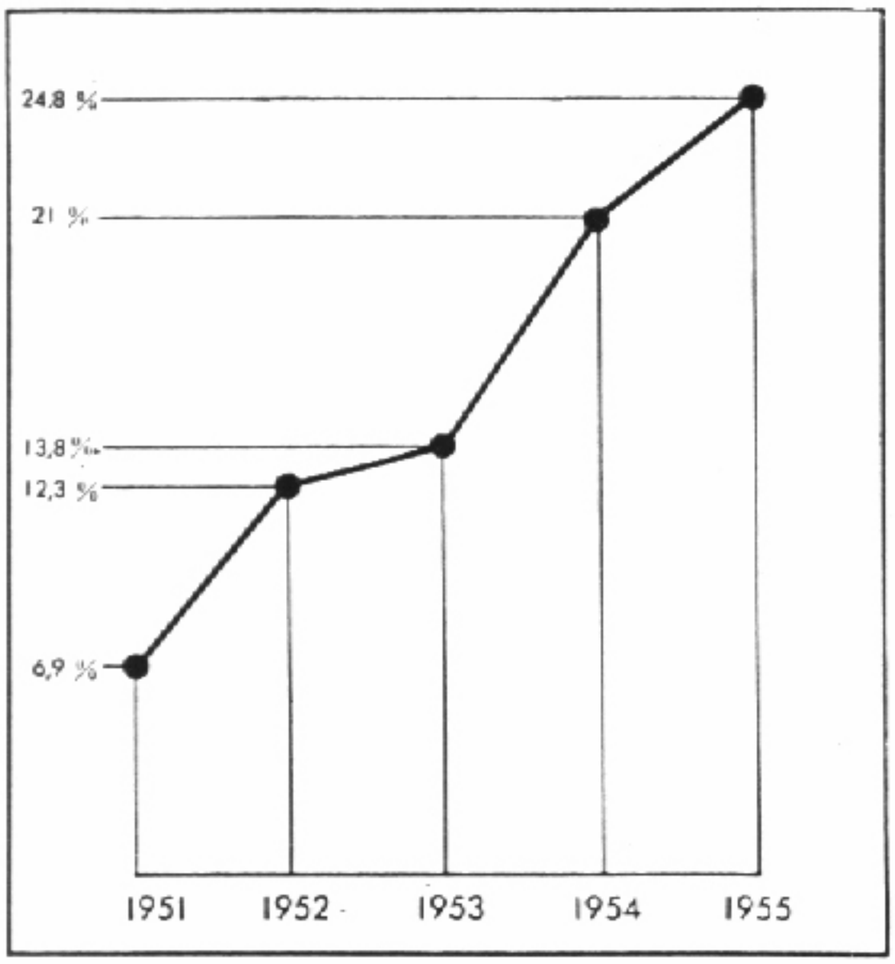
Les usines de Poissy fabriquent également le camion Cargo (5 tonnes), à moteur V8 à essence ou à moteur Diesel (6 cylindres).

●

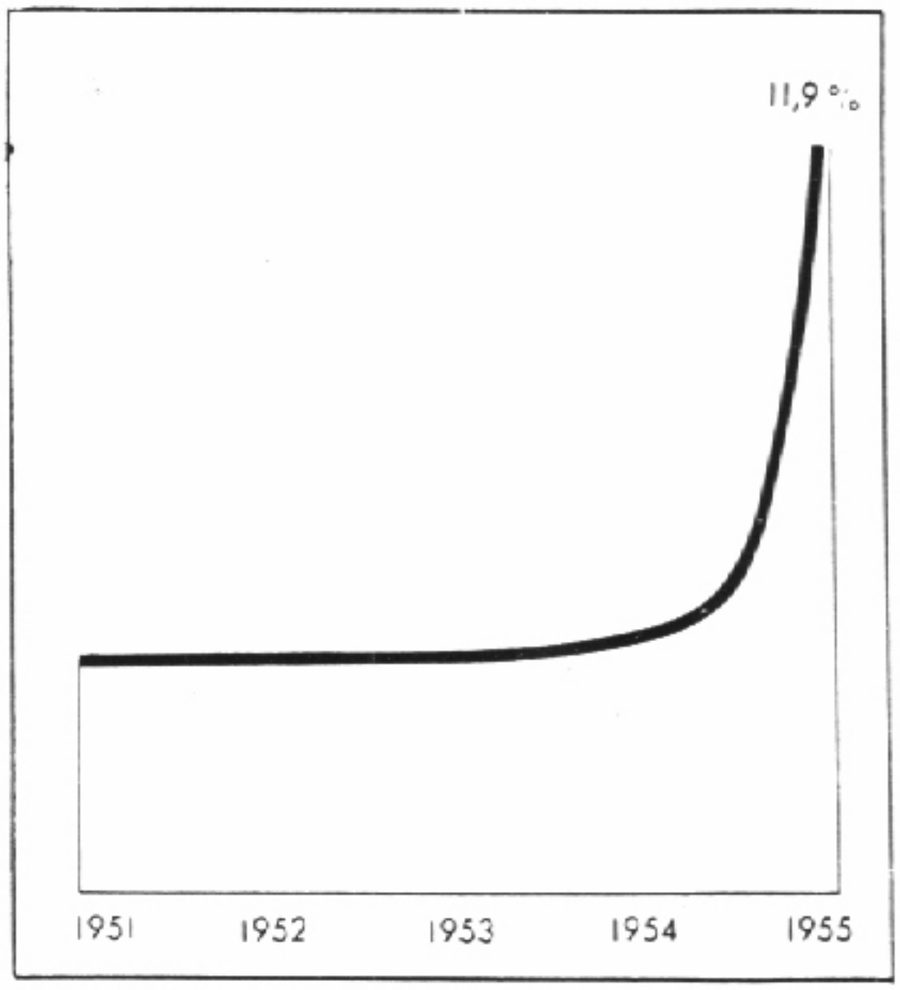
PRODUCTION TRIENNALE VEDETTE DE 1947 A 1955



LES MARCHÉS EXTÉRIEURS



Accroissement des exportations « Vedettes » de 1951 à 1955.



Part des exportations « Vedettes » dans les exportations françaises de voitures de tourisme.

DU 1er janvier au 31 décembre 1955, près de 14.000 « Vedettes » ont été livrées ou assemblées sur place, à l'étranger, et distribuées par un réseau commercial groupant plus de 1.500 agents répartis dans près de 70 pays.

Voici les pays vers lesquels Simca Vedette exporte sa production :

EUROPE. — Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne. Grèce, Islande, Italie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

AMÉRIQUE. — Argentine, Brésil, Chili, Colombie, Costa-Rica, Curaçao, Équateur, États-Unis, Haïti, Jamaïque, Mexique, Panama, Paraguay, Pérou, Porto-Rico, République Dominicaine, Uruguay, Venezuela.

ASIE. — Afgahnistan, Arabie Séoudite, Ceylan, Chypre, Irak, Iran, Israël, Japon, Jordanie, Kuweït, Liban, Pakistan, Syrie, Thaïland, Turquie.

AFRIQUE. — Angola, Union Sud-Africaine, Colonies espagnoles, Congo belge, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gold Coast, Lybie, Mozambique, Nigeria, Rhodésie, Somalie, Soudan.

OCÉANIE. — Australie, Nouvelle-Zélande

L'AUGMENTATION DE LA PRODUCTION

PRODUCTION TOTALE (ARONDE ET VEDETTE)

110.349 VÉHICULES
1954

158.587 VÉHICULES
1955

190.000 VÉHICULES
1956 *(prévisions)*

PRODUCTION ARONDE

92.439 VÉHICULES
1954

115.646 VÉHICULES
1955

140.000 VÉHICULES
1956 *(prévisions)*

PRODUCTION VEDETTE

17.910 VÉHICULES
1954

42.941 VÉHICULES
1955

50.000 VÉHICULES
1956 *(prévisions)*

UNIC

L'USINE où sont fabriqués les camions Diesel Unic est située à Puteaux (Seine). Sa superficie est de 84.000 m^2. Elle emploie 1.900 personnes et compte plus de 1.500 machines-outils.

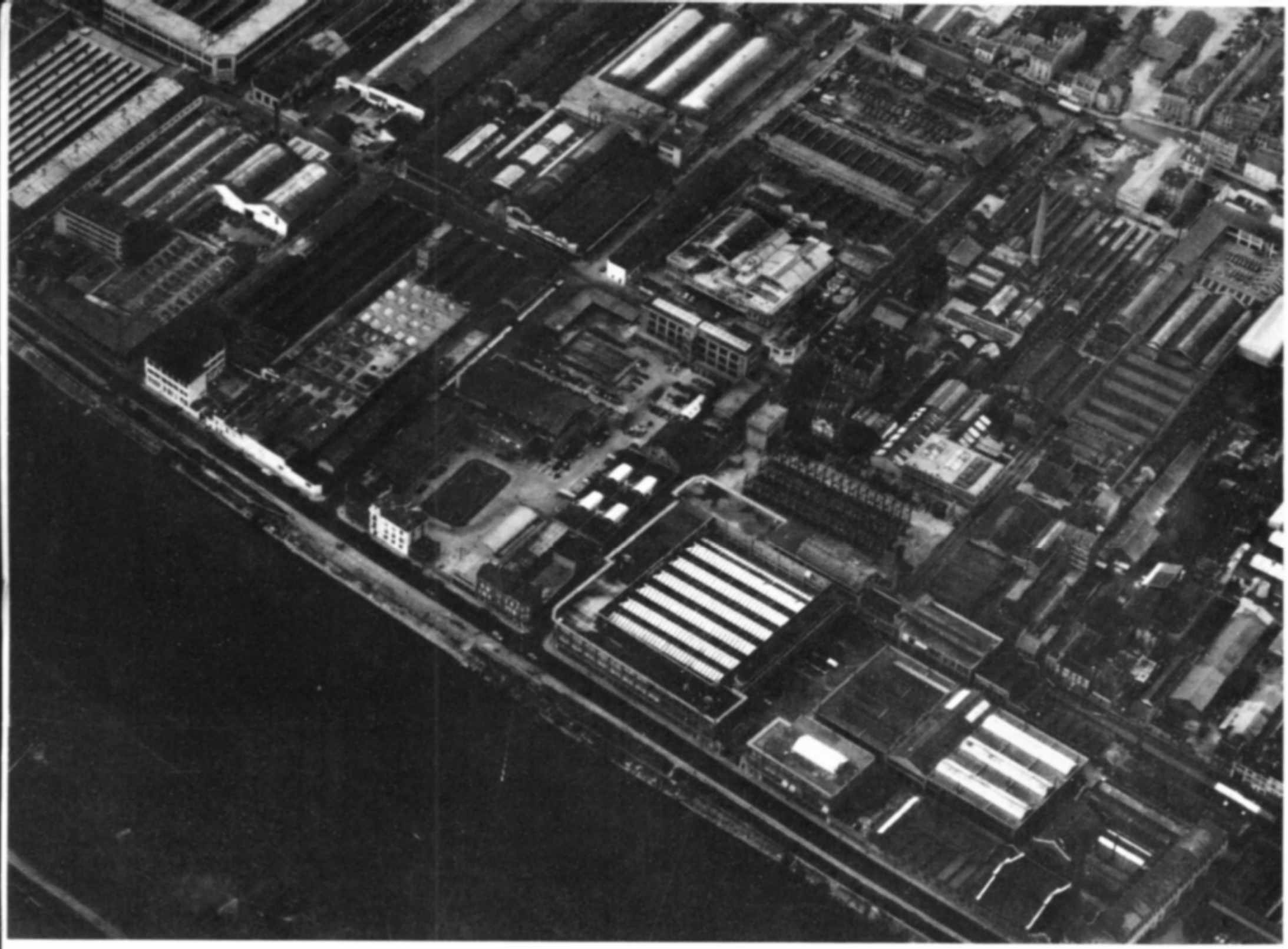
Il existe sept types de camions Unic, de 5.250 kilos à 13.000 kilos de charge totale. Une standardisation très poussée (2 moteurs, 3 ponts arrière et 2 boîtes de vitesses) permet la fabrication de vingt-et-un modèles porteurs, qui se différencient, dans chaque type, par la longueur de leur châssis (normal, long, court) et de cinq tracteurs routiers — de 14.000 kilos à 28.300 kilos de charge totale — dont les culasses, pistons, bielles, chemises, soupapes, injecteurs, rampes de culbuteurs, coussinets de ligne et de bielles sont interchangeables.

En 1955, Unic est devenu le premier constructeur français de véhicules industriels Diesel gros porteurs (plus de 10 tonnes de charge utile).

Alors que la production française de véhicules industriels et tracteurs routiers Diesel a augmenté dans son ensemble de 25 % entre 1951 et 1955, la production Unic a progressé de 385 %.

Les immatriculations de véhicules Unic en France sont passées, durant la même période, de 4,7 % à près de 20 %.

Rappelons que la politique d'Unic est fondée sur le souci de conférer aux véhicules de la marque « les sept facteurs de rentabilité » ainsi définis : 1. Robustesse ; 2. Longévité ; 3. Économie de fonctionnement ; 4. Fortes moyennes ; 5. Sécurité ; 6. Maniabilité ; 7. Confort.



USINE DE PUTEAUX

- **Superficie totale : 84.000 m².**
- **Effectif : 1.900 ouvriers et employés.**
- **Nombre de machines : 1.5oo.**
- **Fabrication de 21 modèles porteurs et de 5 tracteurs routiers, de 5.250 kilos à 28.300 kilos de charge totale.**

Usine UNIC de Puteaux : la chaîne des moteurs. ▲

Usine UNIC de Puteaux : la chaîne de montage. ▼

LES CAMIONS "UNIC"

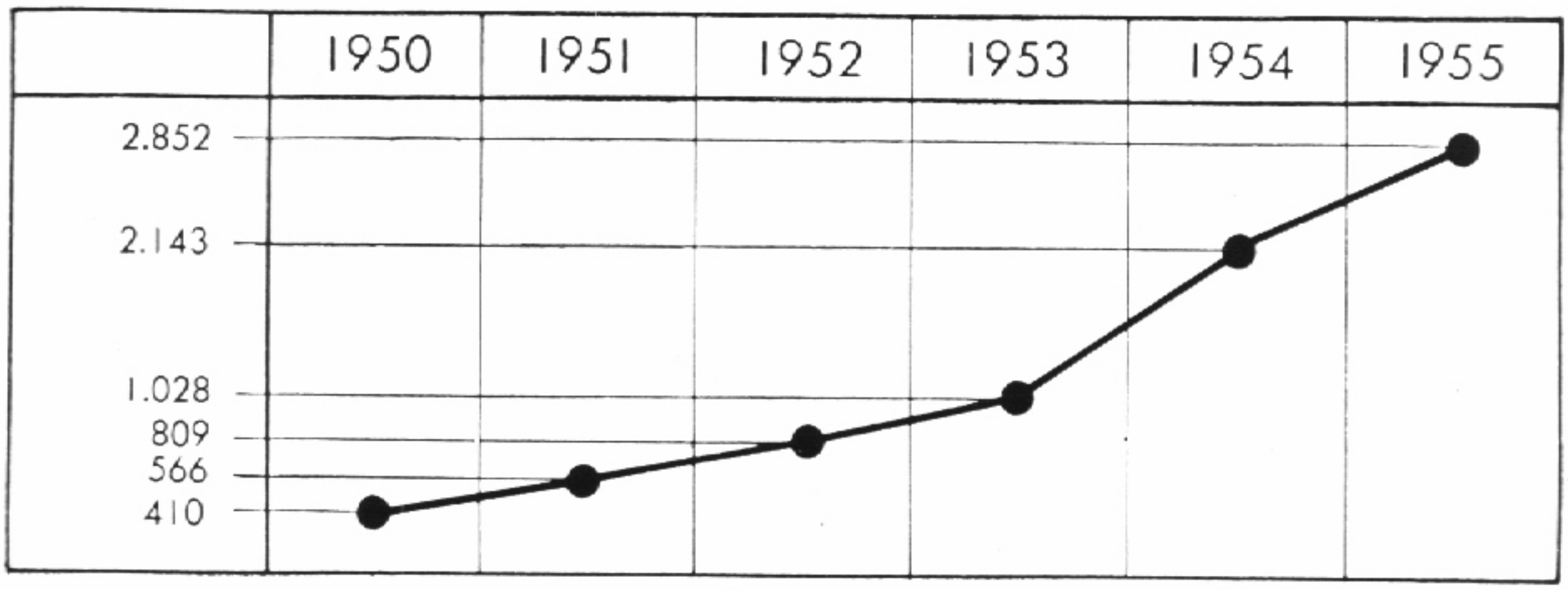
UNIC est demeuré fidèle à ses traditions de firme plus que cinquantenaire : **la qualité et la robustesse de sa production.**

Le tableau synoptique que voici présente les caractérisques essentielles des camions actuellement fabriqués à Puteaux.

	Nombre de cylindres	CV	Poids total roulant	Charge totale	Long. max. carrosserie
ZU 36 L N C (*)	4	80	8.200 kg.	5.250 kg.	4 m. 970
ZU 46 L N C	4	80	9.700 kg.	6.600 kg.	4 m. 970
ZU 66 A L N C T	4	100	18.660 kg. T : 18.780 kg.	8.250 kg. T : 14.000 kg.	5 m. 400
ZU 66 B L N C T	4	100	19.550 kg. T : 19.850 kg.	9.000 kg. T : 15.000 kg.	5 m. 660
ZU 81 L N C T	4	110	21.350 kg. T : 20.900 kg.	10.750 kg. T : 16.000 kg.	5 m. 660
ZU 102 L N C T	6	135	28.000 kg. T : 28.500 kg.	12.250 kg. T : 22.100 kg.	7 m. 135
ZU 121 **ZU 120 T** L N C	6	150 T : 180	35.000 kg. T : 35.000 kg.	13.000 kg. T : 28.300 kg.	7 m. 135

(*) Indications relatives aux divers types de châssis : L = long - N = normal - C = court - T = tracteur semi-remorque.

L'AUGMENTATION DE LA PRODUCTION DE 1951 A 1955



Camion-benne ZU 46. ▲

Camion bâché ZU 46. ▼

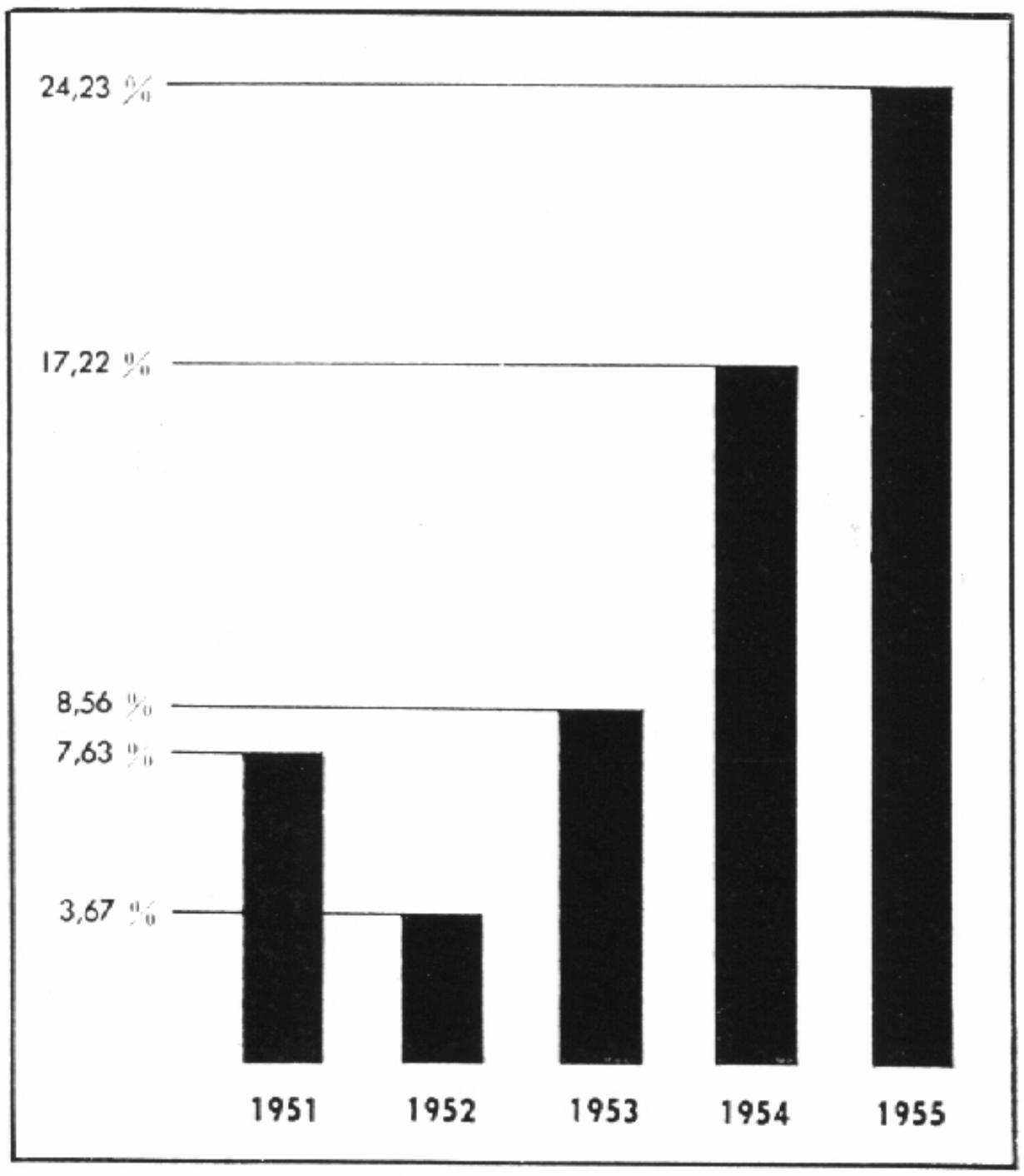
▲ **Camion ZU 81.**

▼ **Une autre version du Camion ZU 81.**

Tracteur routier ZU 120 T. ▲

Camion ZU 121. ▼

LES MARCHÉS EXTÉRIEURS

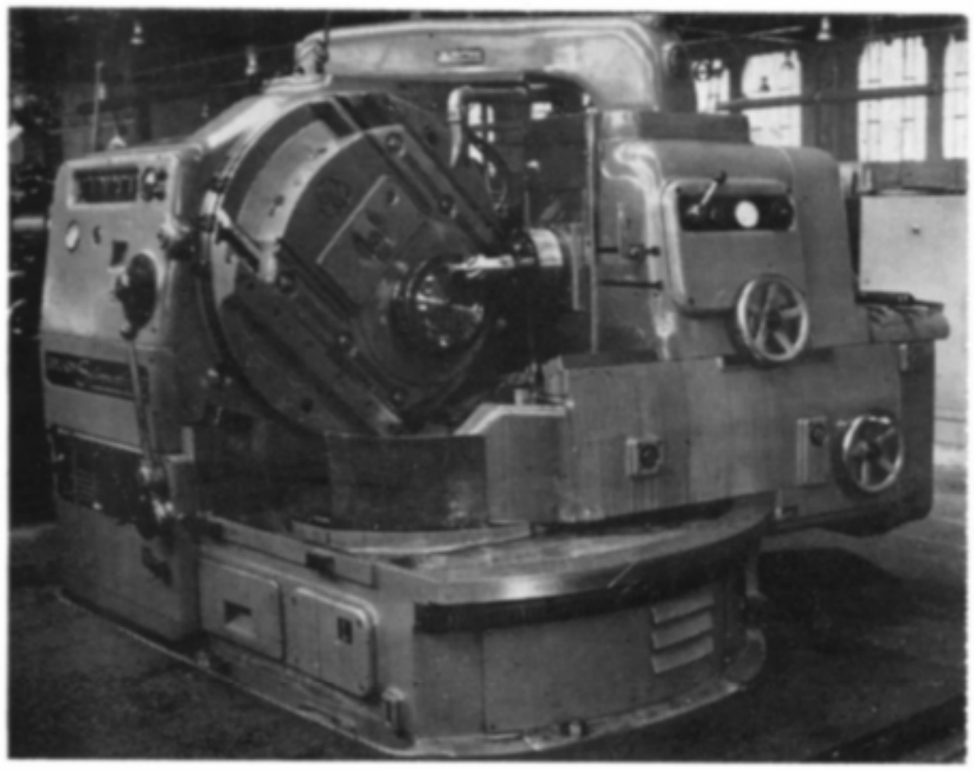


Part des exportations UNIC dans les exportations françaises de véhicules utilitaires Diesel.

UNIC dispose actuellement de 150 points de vente répartis dans quinze pays.

Malgré toutes les difficultés inhérentes à l'exportation des véhicules automobiles utilitaires — échanges commerciaux difficiles avec certaines nations, méconnaissance presque totale du véhicule « Diesel » dans de nombreux pays, concurrence acharnée de cinquante marques différentes — Unic a pu se placer parmi les principaux exportateurs de véhicules Diesel au Moyen-Orient, en Belgique, en Espagne et dans les différents territoires africains.

LA FUSION UNIC-SAURER



▲ **Usine SAURER de Suresnes**

▲ **Usine SAURER de Suresnes**

AU début de Juin 1956, un accord de fusion a été conclu entre Unic et Saurer, Saurer faisant apport de la totalité de son actif à Unic.

La mise en commun des moyens techniques et industriels des deux usines de Puteaux et de Suresnes — qui sont contigües — relève de l'effort général de rationalisation entrepris par le groupe Simca.

L'usine Saurer de Suresnes, d'une superficie de 45.000 m2, dispose de 600 machines. 1.300 personnes y sont employées.

Les véhicules, produits à la cadence d'environ 70 châssis par mois, vont de 13.000 kilos à 35.000 kilos de poids total roulant; ils sont équipés de moteurs Diésel de 100, 130 et 160 CV.

Il existe actuellement 9 modèles porteurs et 6 tracteurs routiers.

▲ **Tracteur routier SAURER**

SOMECA

LA Société Mécanique de la Seine produit le tracteur agricole DA-50 à moteur Diesel de 40 CV, et les amortisseurs destinés à équiper les « Aronde » et les « Vedette ».

Ses usines sont situées à Saint-Denis : sur une superficie de 36.000 m2, les bâtiments occupent 15.000 m2. Elles disposent de 850 machines-outils et emploient 1.250 personnes.

Les services de répartition et d'expédition des tracteurs sont situés dans l'usine, avec un embranchement direct sur la voie ferrée. Un parc de stockage de 5.000 m2 permet de régulariser les livraisons.

●

PUZENAT

LA Société C. Puzenat est spécialisée dans la construction de machines agricoles de culture, récolte et fenaison à traction animale et à traction mécanique, ainsi que dans la rénovation des moteurs Simca destinés à l'échange standard.

Elle dispose de deux usines :

— l'une en Saône-et-Loire, usine Saint-Denis à Bourbon-Lancy - 222.000 m2 -.

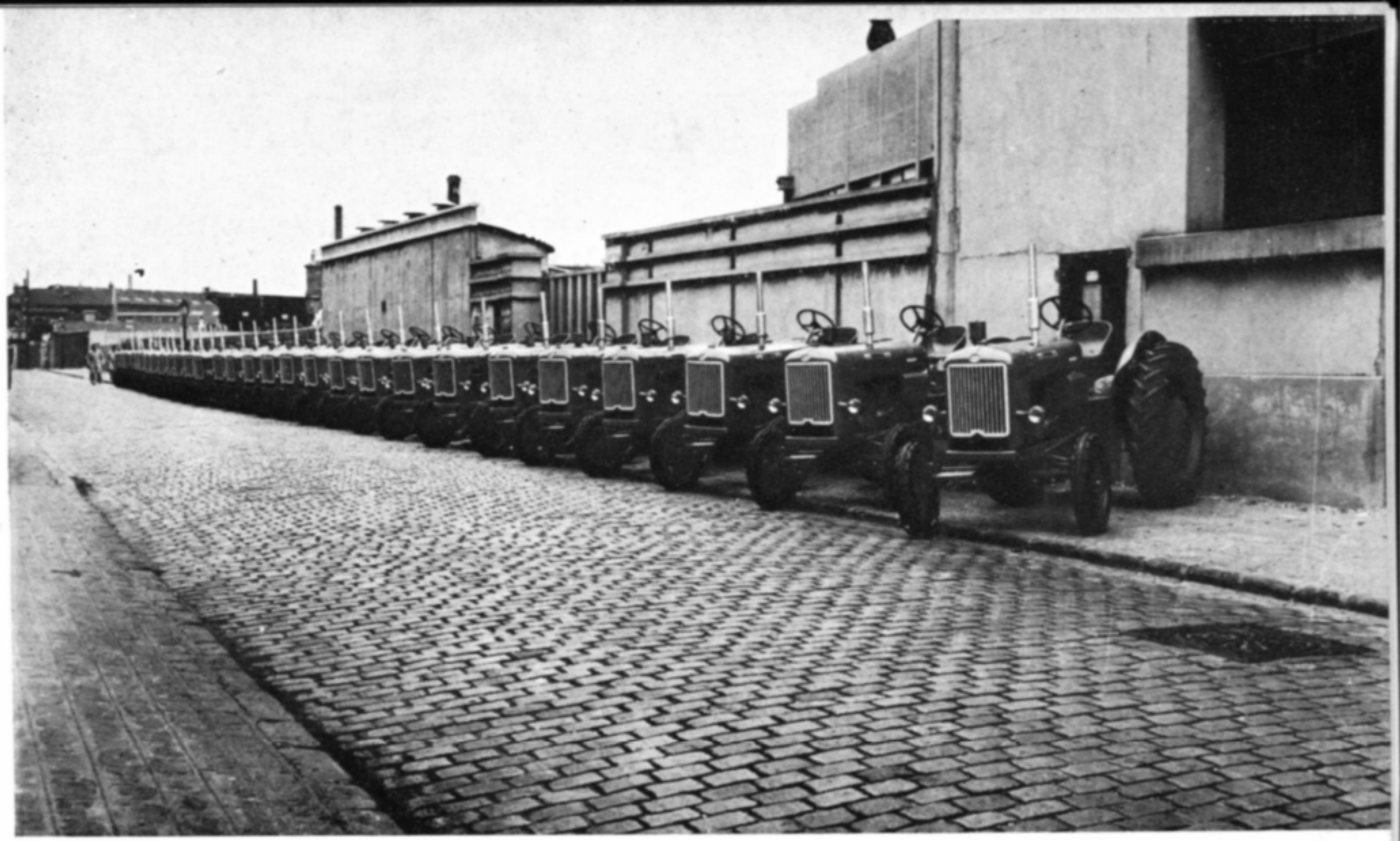
— l'autre dans l'Allier, fonderie de Sept-Fons - 30.000 m2 -.

1.090 personnes sont employées à Bourbon-Lancy et 276 à Sept-Fons.

●

▲ **Vue générale de l'usine SOMECA, à Saint-Denis**

▼ **Vue générale de l'usine PUZENAT, à Bourbon-Lancy**



La production journalière de Tracteurs SOMECA DA 50 L ▲

Vue d'un atelier des Usines PUZENAT ▼

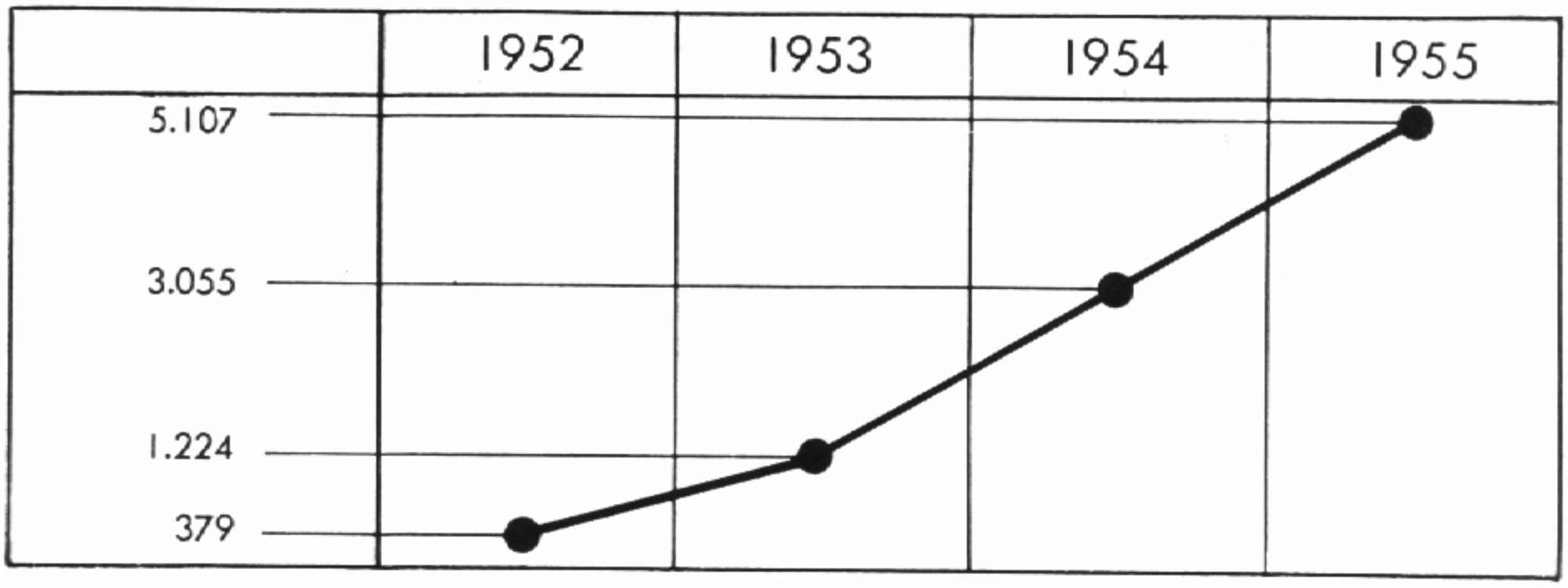
LE TRACTEUR SOMECA

LE tracteur Someca DA.50L est un tracteur agricole puissant. Il possède un moteur Diesel à injection directe, 4 cylindres (3.770 cm3 de cylindrée).

CARACTÉRISTIQUES

Puissance à la poulie aux essais de Nebraska : 39 CV à 1.500 t.-m.; blocage de différentiel ; boîte à 5 vitesses avant allant de 3,5 km.-h. à 21,5 km.-h. et à une vitesse arrière ; voie variable avant et arrière de 1,30 m. à 2 m. ; garde au sol : 0,40 m. ; empattement : 2,03 m. ; poids : 2.290 kg. (sans relevage): longueur hors tout ; 3,31 m. ; pneumatiques : avant, 600×19; arrière, 11×36, ou 14×28; éclairage et démarrage électriques; poulie et prise de force ; relevage hydraulique ; masses alourdissantes.

L'ACCROISSEMENT DE LA PRODUCTION



PUZENAT

LES machines agricoles Puzenat comprennent deux catégories de matériels ; les matériels destinés à la motoculture et les matériels destinés à la traction animale.

MATÉRIEL DE MOTOCULTURE

Il est adapté au tracteur Someca, ainsi qu'aux principaux tracteurs de classe internationale :

— outils portés, tel que cultivateur, herse canadienne, herse en Z, vibroculteur, barre faucheuse, etc...

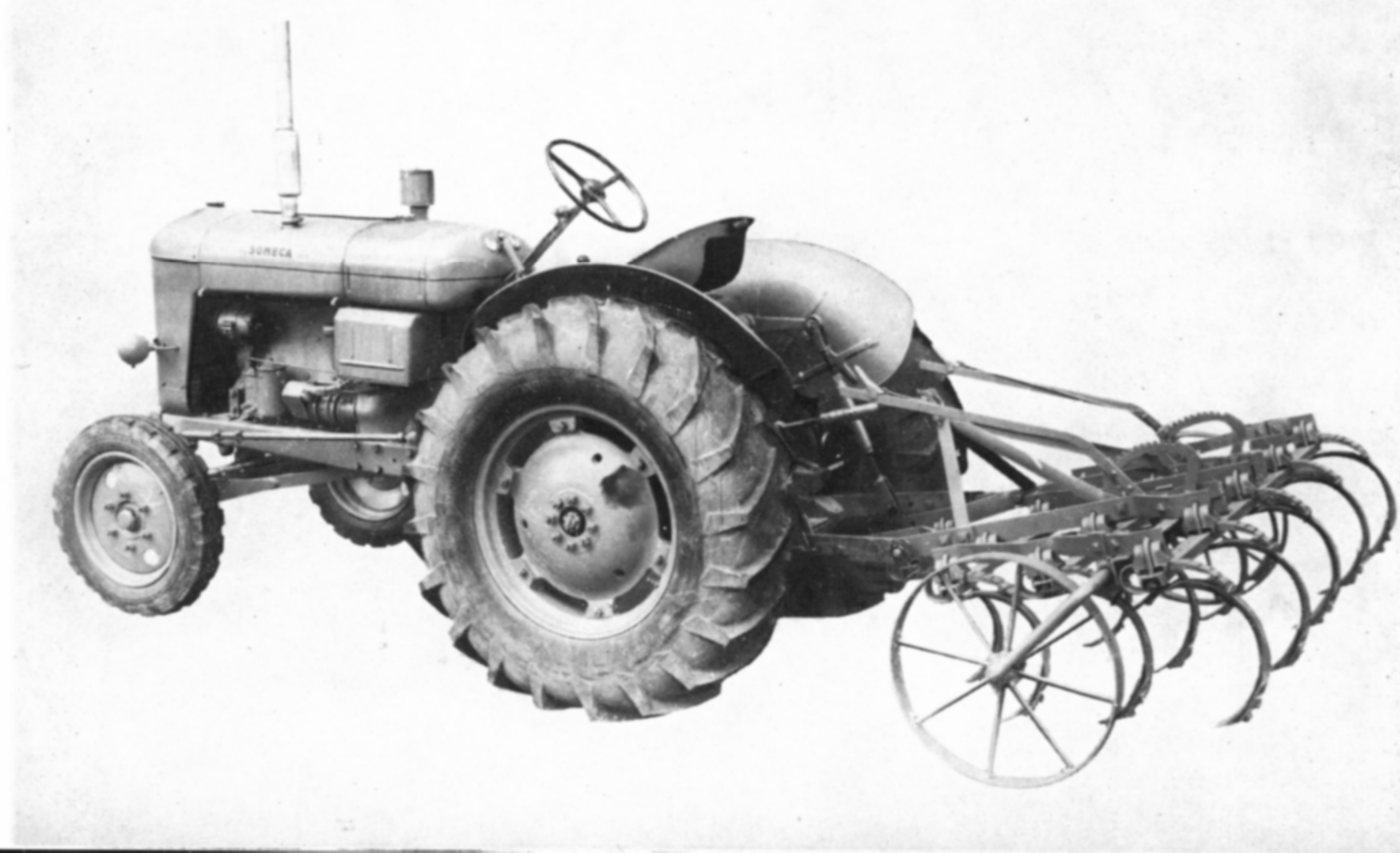
— outils traînés tels que déchaumeuse à disque, herse, cultivateur à dents rigides et à dents flexibles, bineuse, presse-ramasseuse, râteau-faneur, faucheuse, moissonneuse-batteuse, etc...

MATÉRIEL A TRACTION ANIMALE

Râteaux ordinaires, râteau-faneur, faucheuse, faneuse à fourches, moissonneuse-lieuse, houes, cultivateurs, herses à prairies, herses en Z, semoirs et distributeurs d'engrais, herse canadienne.

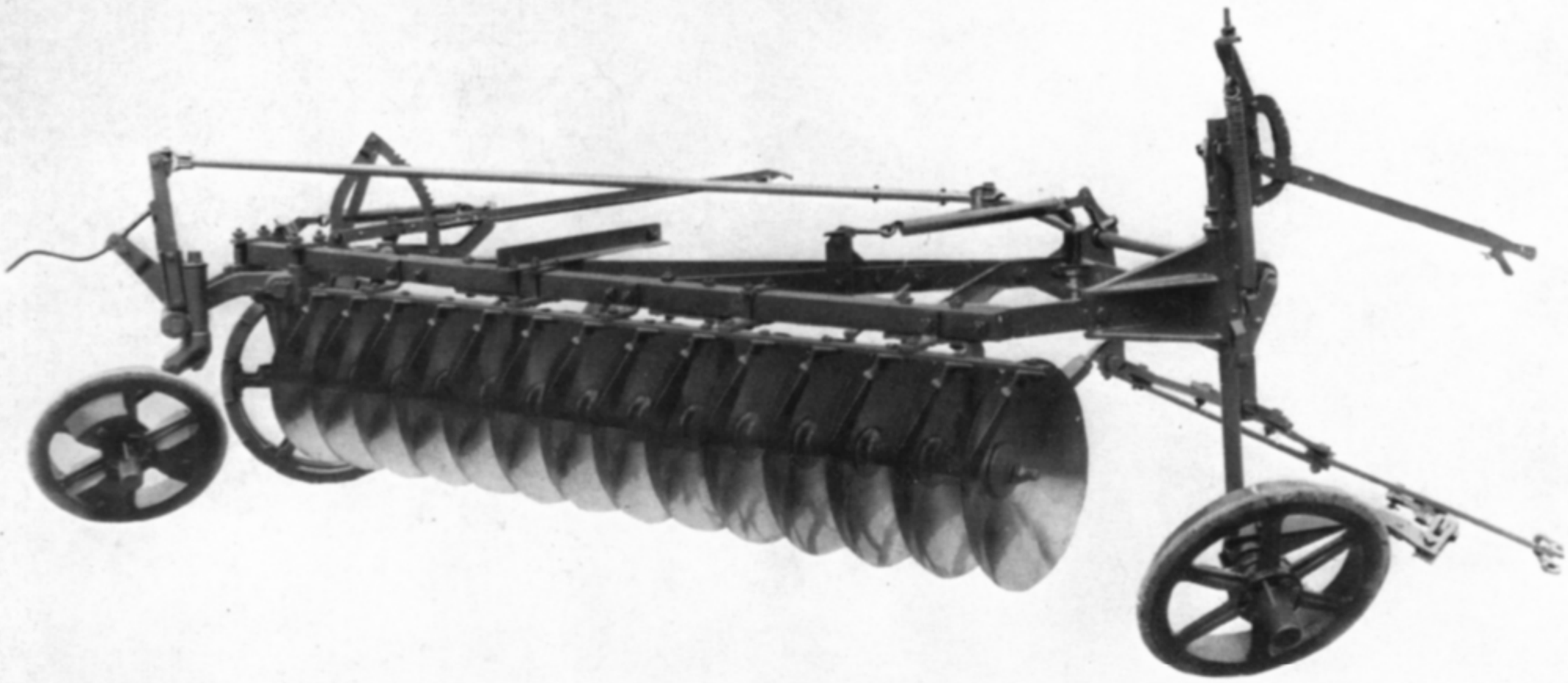
Tracteur SOMECA DA 50 L ▲

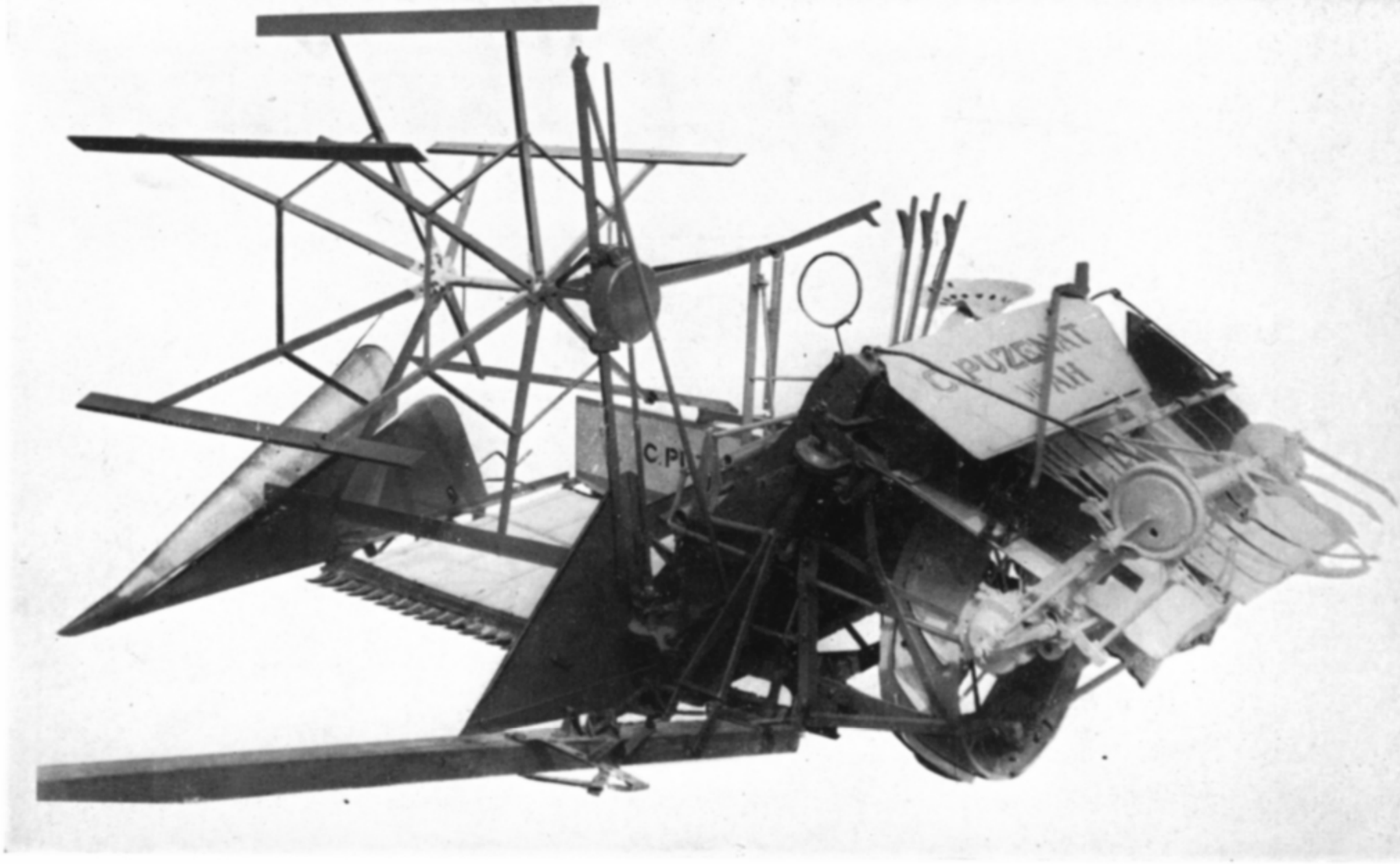
Tracteur SOMECA et vibroculteur PUZENAT ▼



▲ **Moissonneuse-batteuse**

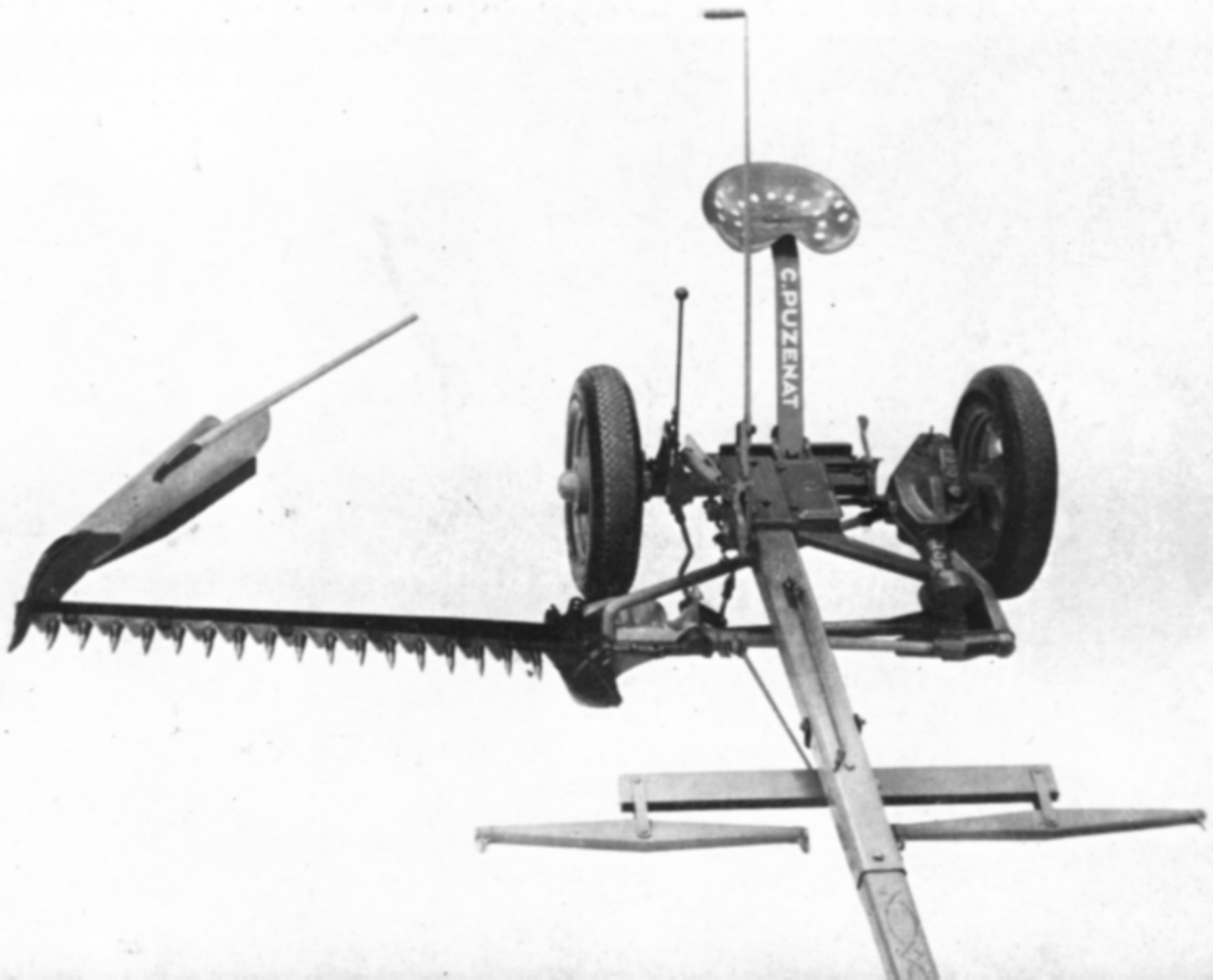
▼ **Déchaumeuse à disques**



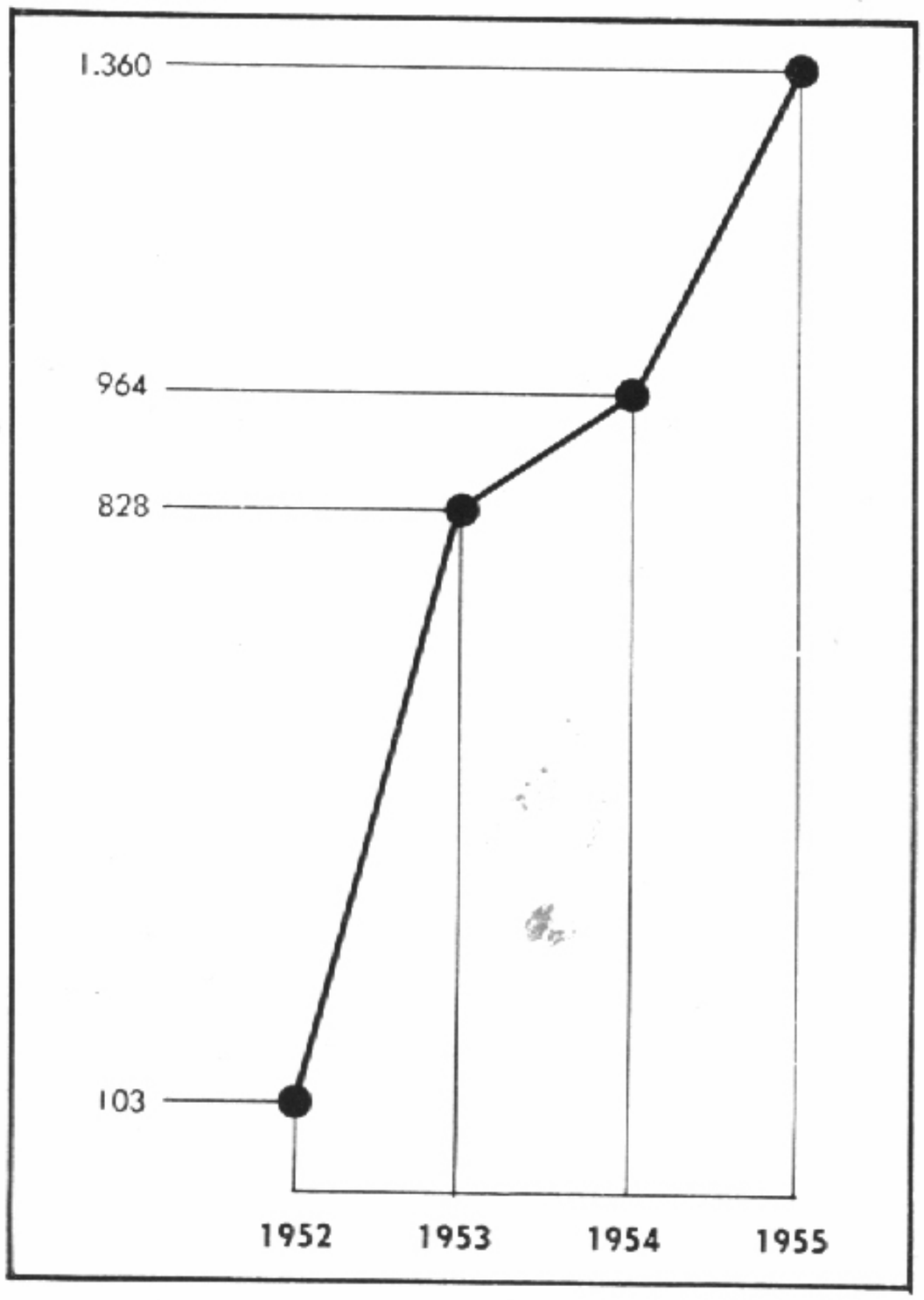


Moissonneuse-lieuse à traction animale ▲

Faucheuse à traction animale ▼



LES MARCHÉS EXTÉRIEURS



Accroissement des exportations de tracteurs Someca, de 1952 à 1955.

EN dehors de l'Union française, le tracteur Someca est exporté vers les pays suivants :

Amérique : Argentine, Brésil, Paraguay, Pérou, Mexique.

Europe : Espagne, Italie, Belgique, Portugal, Yougoslavie, Grèce, Finlande.

Asie : Liban, Syrie, Irak, Iran, Thaïlande.

Afrique : Egypte.

Le tracteur Someca a subi avec succès les essais d'homologation des stations agricoles gouvernementales dans les pays suivants :

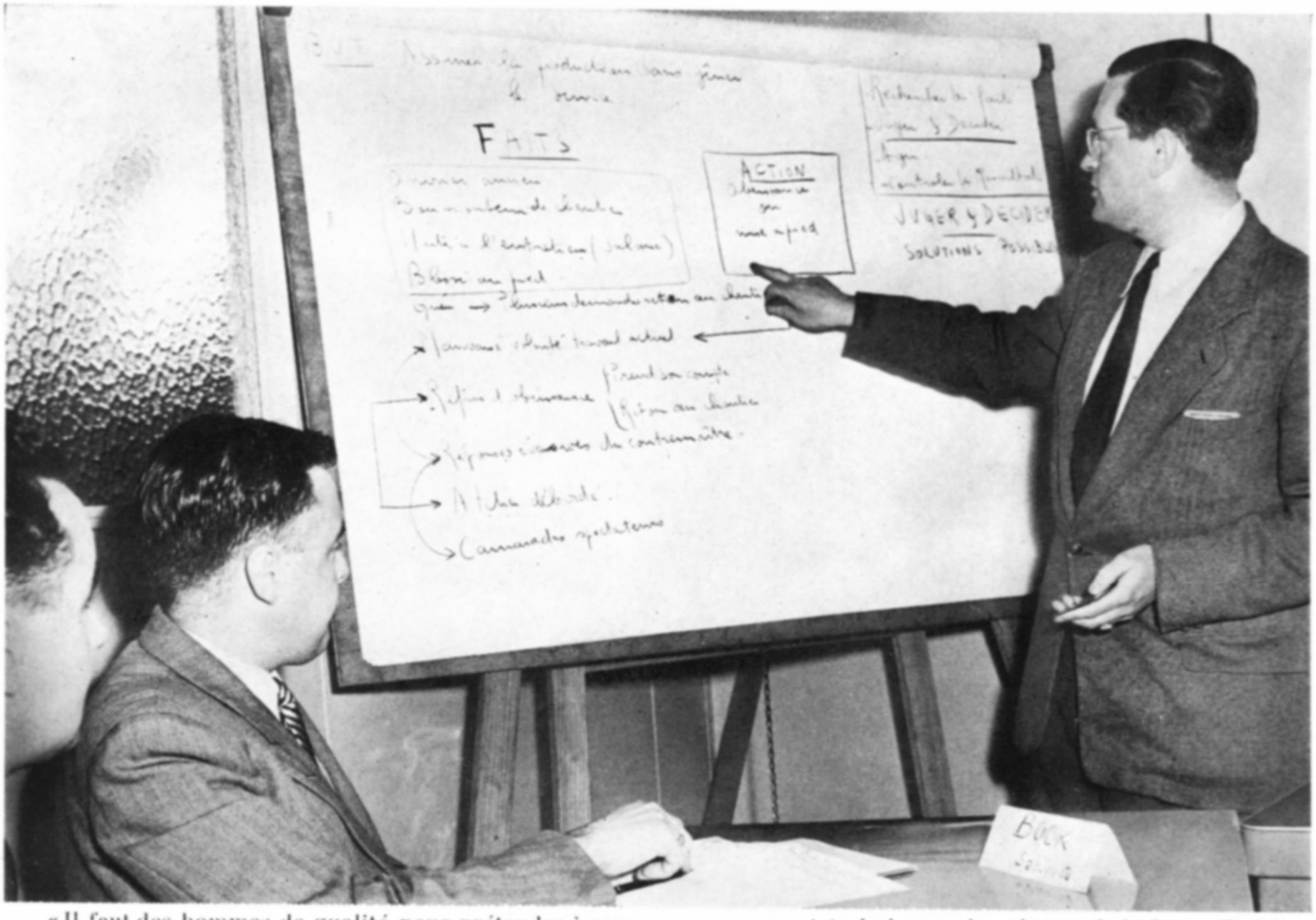
Amérique : Argentine, Brésil, U. S. A. (Université du Nebraska).

Europe : France, Espagne, Portugal, Grèce, Finlande, Suède, Yougoslavie.

Asie : Liban.

Le tracteur Someca, dont près de 3.000 unités sont en service en Argentine, est partiellement construit dans ce pays par une usine située à Cordoba à des cadences de production atteignant 10 unités par jour. D'autres projets analogues de fabrication sont à l'étude dans différents pays.

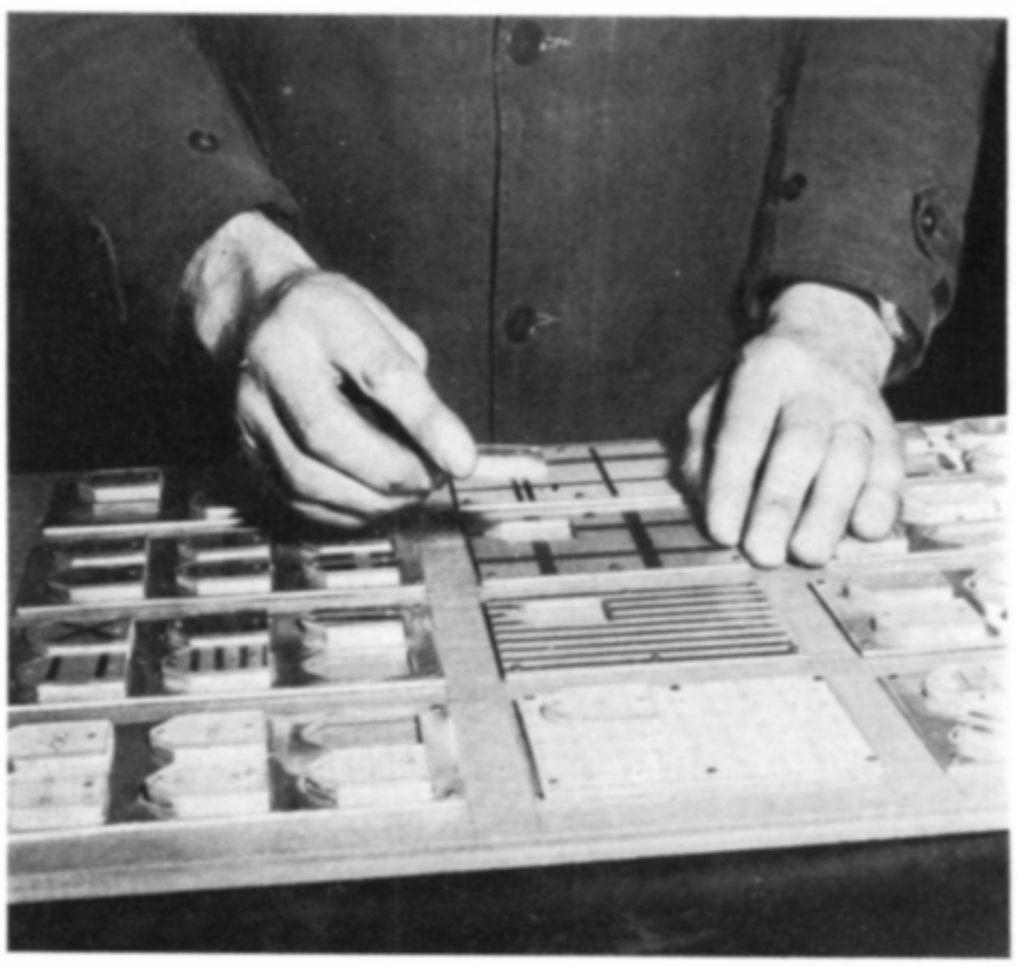
LA FORMATION DU PERSONNEL



« Il faut des hommes de qualité pour prétendre à produire des voitures de qualité. Sans hommes capables, le meilleur outillage compte pour peu de chose» a déclaré Monsieur H.-T. PIGOZZI, Président Directeur général de SIMCA.

C'est dire que la Formation du personnel est une préoccupation constante dans toutes les usines du Groupe, qu'il s'agisse de perfectionnement ou de spécialisation proprement techniques, de culture générale ou d'initiation au rôle de chef.

DES ECOLES D'APPRENTISSAGE - où l'on apprend leur métier aux futurs ouvriers hautement qualifiés - jusqu'aux CENTRES DE PREPARATION - destinés à orienter les jeunes ingénieurs - les programmes de formation du personnel attestent l'importance décisive que l'on accorde, dans le Groupe SIMCA, aux facteurs humains.



LA FORMATION DU PERSONNEL

« Il faut des hommes de qualité pour prétendre à produire des voitures de qualité. Sans hommes capables, le meilleur outillage compte pour peu de chose » a déclaré Monsieur H.-T. PIGOZZI, Président Directeur général de SIMCA.

C'est dire que la Formation du personnel est une préoccupation constante dans toutes les usines du Groupe, qu'il s'agisse de perfectionnement ou de spécialisation proprement techniques, de culture générale ou d'initiation au rôle de chef.

DES ECOLES D'APPRENTISSAGE - où l'on apprend leur métier aux futurs ouvriers hautement qualifiés - jusqu'aux CENTRES DE PREPARATION - destinés à orienter les jeunes ingénieurs - les programmes de formation du personnel attestent l'importance décisive que l'on accorde, dans le Groupe SIMCA, aux facteurs humains.

L'ACTION SOCIALE

L'action sociale tient évidemment une grande place dans les diverses entreprises du Groupe SIMCA.

Un programme de très grande ampleur prévoit la construction de près de 5.000 logements destinés aux membres du personnel.

Plusieurs chantiers ont été ouverts à proximité des usines et certains groupes d'habitation sont d'ores et déjà achevés.

D'autre part, dans ce même souci d'aider utilement les familles de son personnel, SIMCA organise chaque année des colonies de vacances, à la campagne et au bord de la mer.

●

UN RÉGIME DE RETRAITES

Depuis juillet 1956, un régime de retraites et d'assurances sur la vie spécial à SIMCA a été institué pour le personnel.

Les pensions indexées sur le coût de la vie, viennent s'ajouter aux allocations de la Sécurité Sociale (ou de la Caisse des cadres). Aucune retenue n'est exigée en contrepartie aux membres du personnel.

USINE DE POISSY : TRAVAUX DE PROTECTION CONTRE L'INONDATION.

SIMCA
PRÉPARE L'AVENIR

AU cours de ces dernières années, la place qu'occupe SIMCA en France et dans le monde n'a cessé de grandir.

Aujourd'hui, notre Société doit poursuivre la modernisation de ses moyens de production, pour être à même de renforcer sa position sur le marché national et d'intensifier ses courants d'exportation.

Au terme du plan d'investissements prévu, un grand ensemble industriel aura été réalisé à Poissy autour des bâtiments actuels.

LA GRANDE USINE DE POISSY

En entreprenant, avec l'accord des Pouvoirs publics, de regrouper ses fabrications principales à Poissy, Simca pourra non seulement rationaliser ses fabrications, mais améliorer encore les conditions de travail de son personnel et contribuer à la déconcentration urbaine de la région parisienne.

De nouveaux terrains, contigus aux 256.000 mètres carrés provenant de la fusion avec la Société Ford S. A. F., ont été acquis ou sont en cours d'acquisition.

Une première tranche de travaux a été mise en chantier en 1955 ; la construction de près de 120.000 mètres carrés de bâtiments industriels et de locaux destinés aux services sociaux et administratifs sera totalement terminée au début de 1957.

L'achèvement d'une seconde tranche de travaux est prévue pour le début de 1958.

Outre les constructions proprement dites, les réalisations inscrites au programme de 1956 et 1957 concernent la protection contre les risques d'inondation ; l'aménagement des voies desservant l'usine, des installations nécessaires à l'expédition par chemin de fer des voitures neuves, des parcs réservés aux voitures du personnel ; la substitution de lignes électriques souterraines aux lignes aériennes actuellement en service ; la transformation et la modernisation de certains ateliers existants, etc.

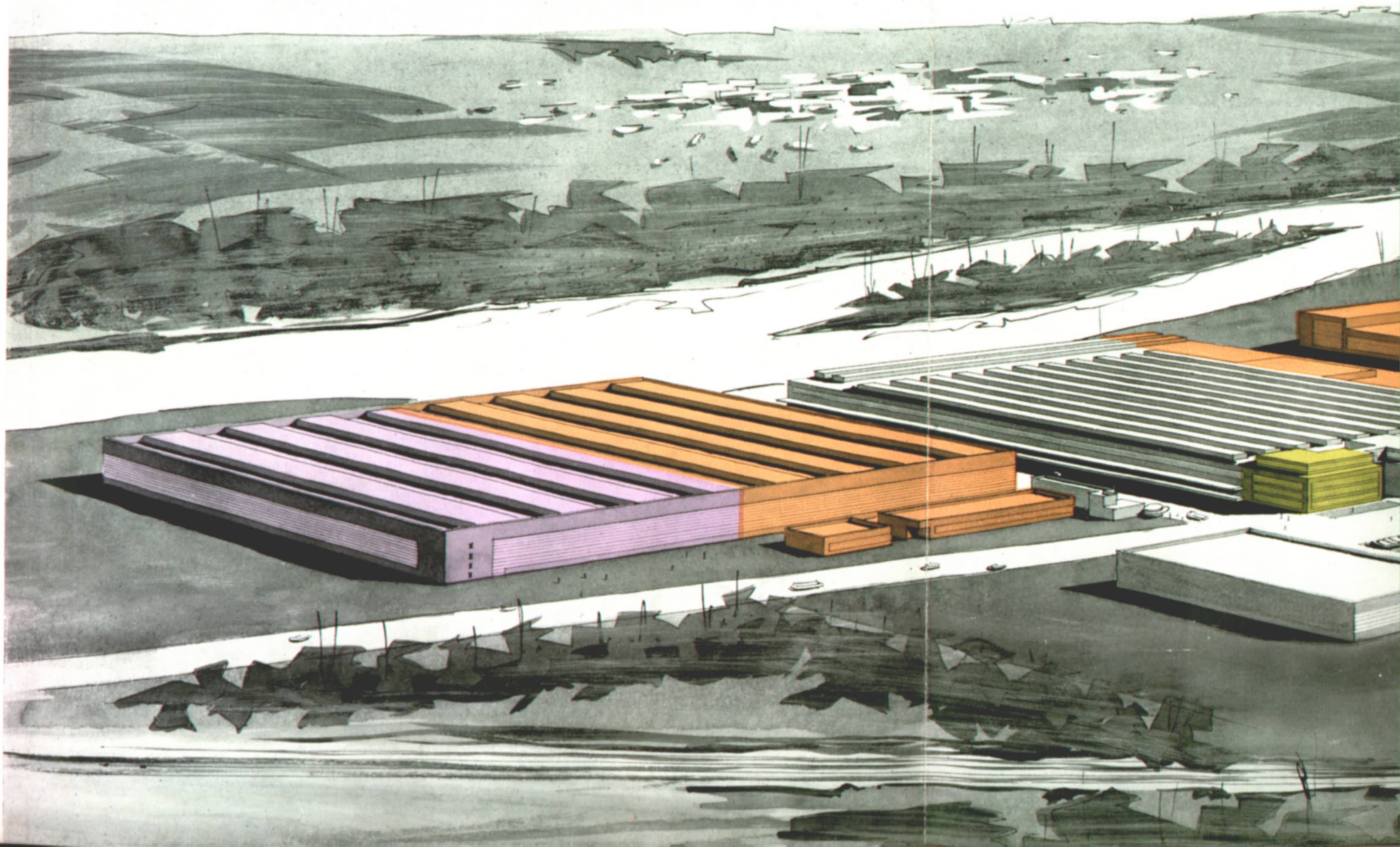
L'EXTENSION DE L'USINE DE POISSY

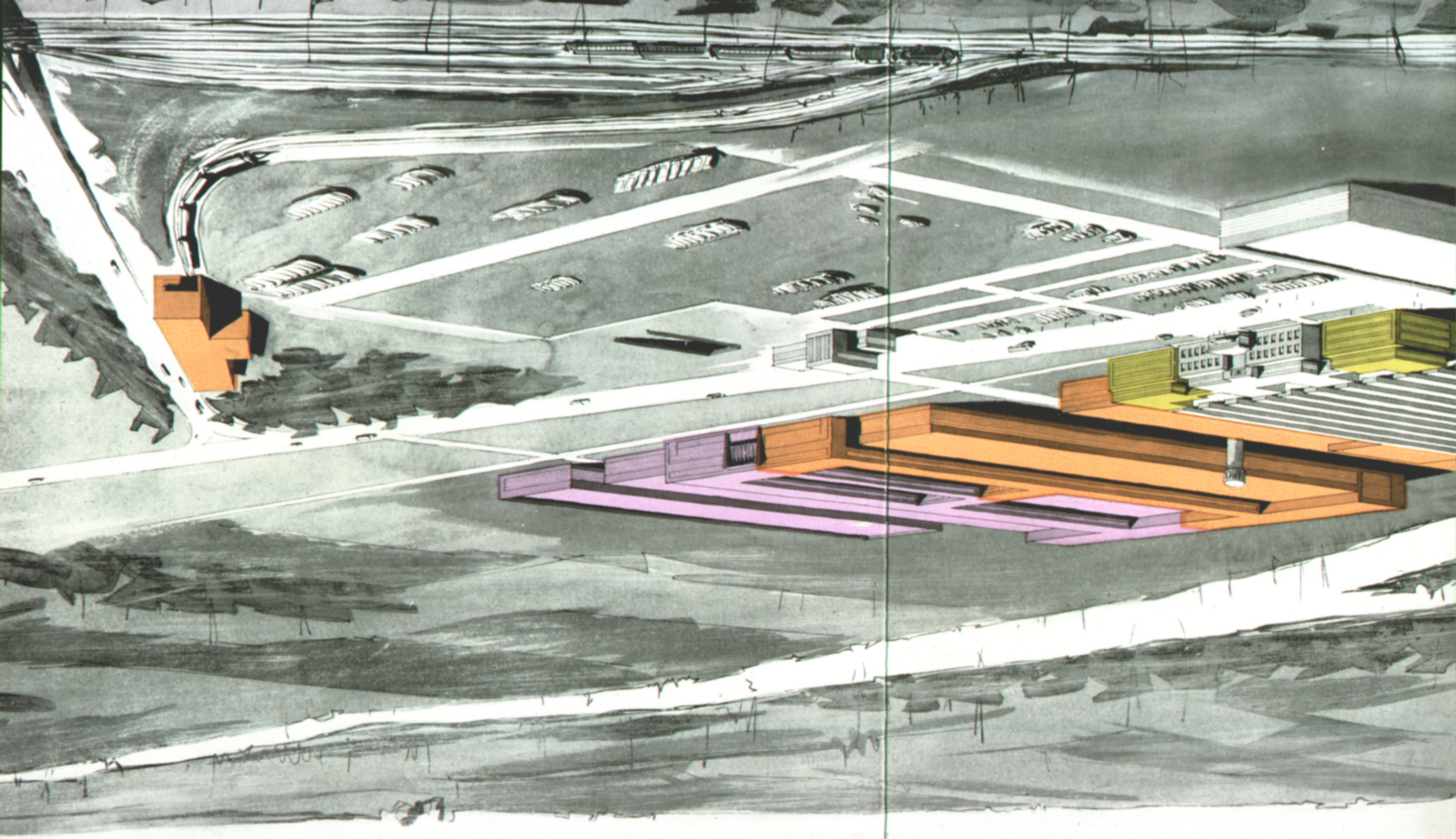
Situation au moment de la fusion avec Ford S. A. F. (1954).

Travaux entrepris dont l'achèvement est prévu en 1957 et 1958.

Situation au 1er trimestre 1956.

Travaux projetés pour une nouvelle extension éventuelle.



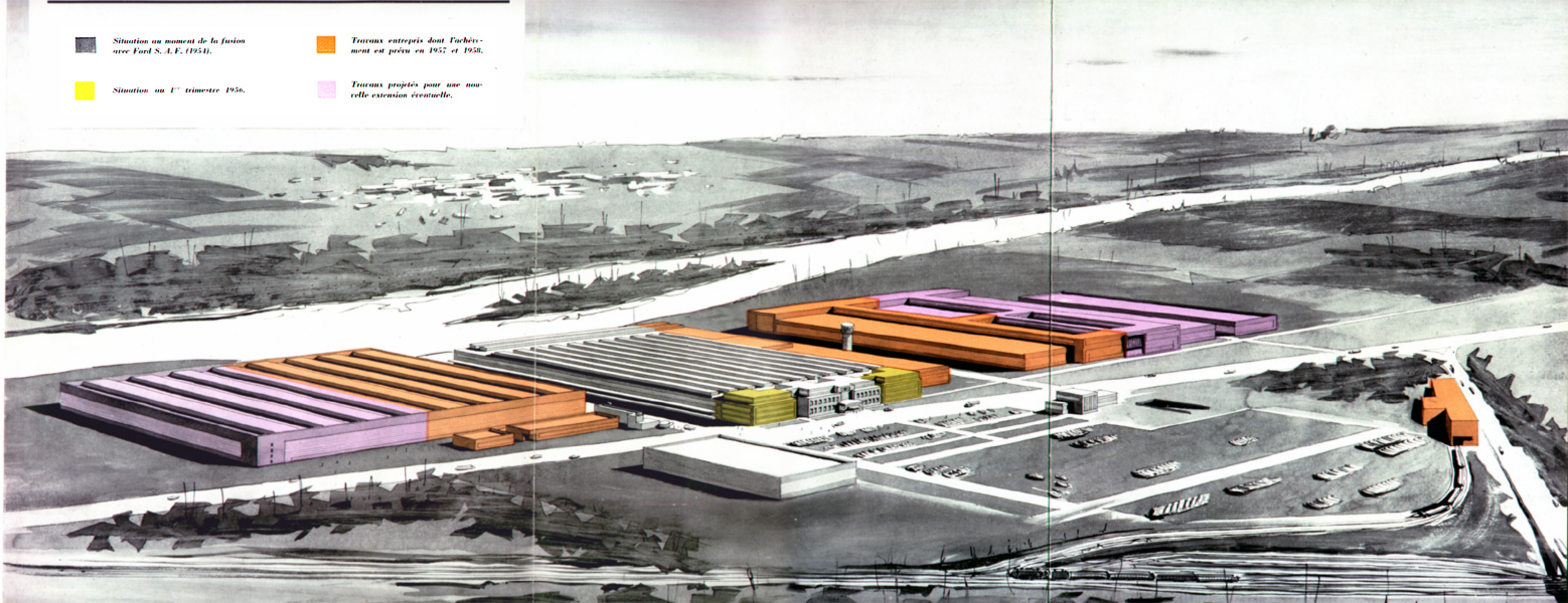


Situation au moment de la fusion avec Ford S. A. F. (1954).

Situation au 1er trimestre 1956.

Travaux entrepris dont l'achèvement est prévu en 1957 et 1958.

Travaux projetés pour une nouvelle extension éventuelle.



LES LOGEMENTS DU PERSONNEL

MAIS Simca n'entend pas seulement construire des bâtiments industriels.

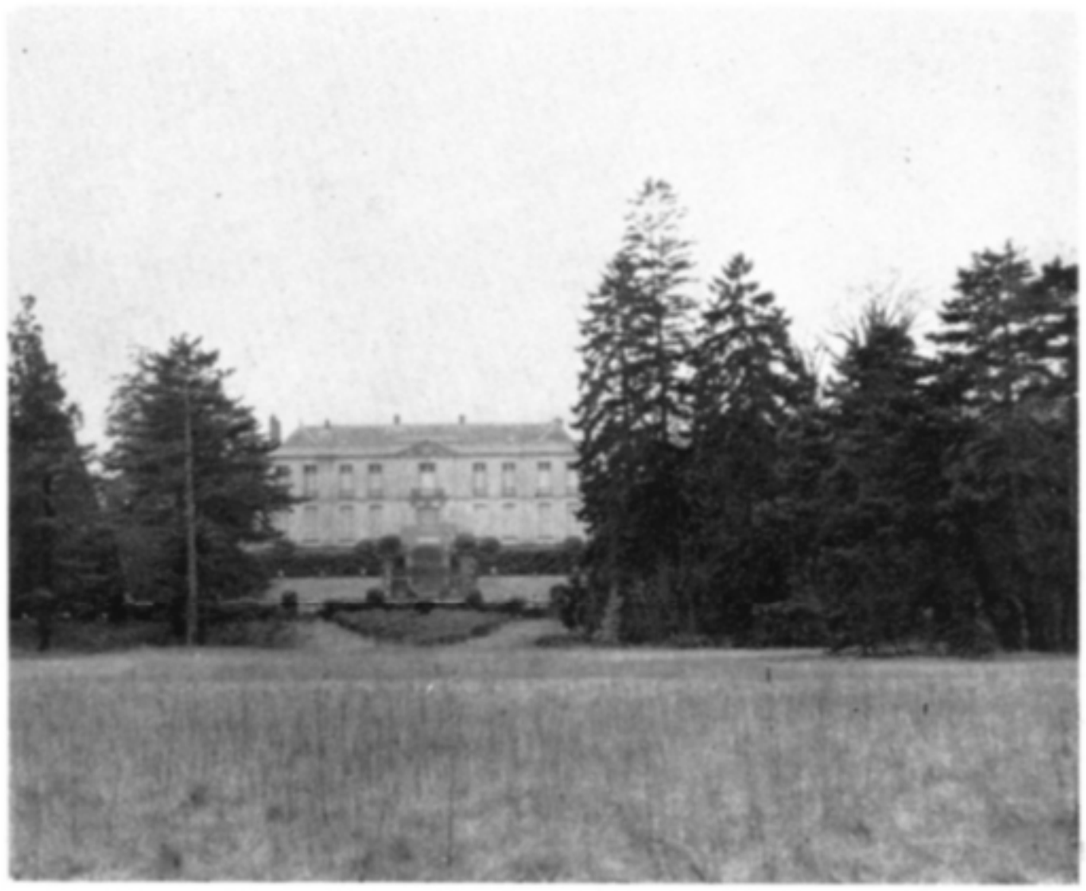
Bientôt, de nouveaux logements recevront leurs locataires à Verneuil-Vernouillet et à Poissy, au quartier des Grands-Champs.

Notre société veut, en effet, s'efforcer, dans toute la mesure de ses moyens, d'améliorer les conditions de vie des membres de son personnel.

Il est évidemment souhaitable que de longs trajets ne soient pas imposés à ceux que leur nouvelle affectation appellera à Poissy.

Pour ces deux raisons — dont la première est à elle seule déterminante — la construction de plusieurs milliers de logements pour le personnel a été inscrite au programme des grandes réalisations actuellement en cours.

A Vernouillet, s'élèveront 800 logements environ ; à Poissy, l'agglomération comprendra 1.900 logements.



▲ Dans le parc du château de Vernouillet, situé à 7 kilomètres de l'usine de Poissy...

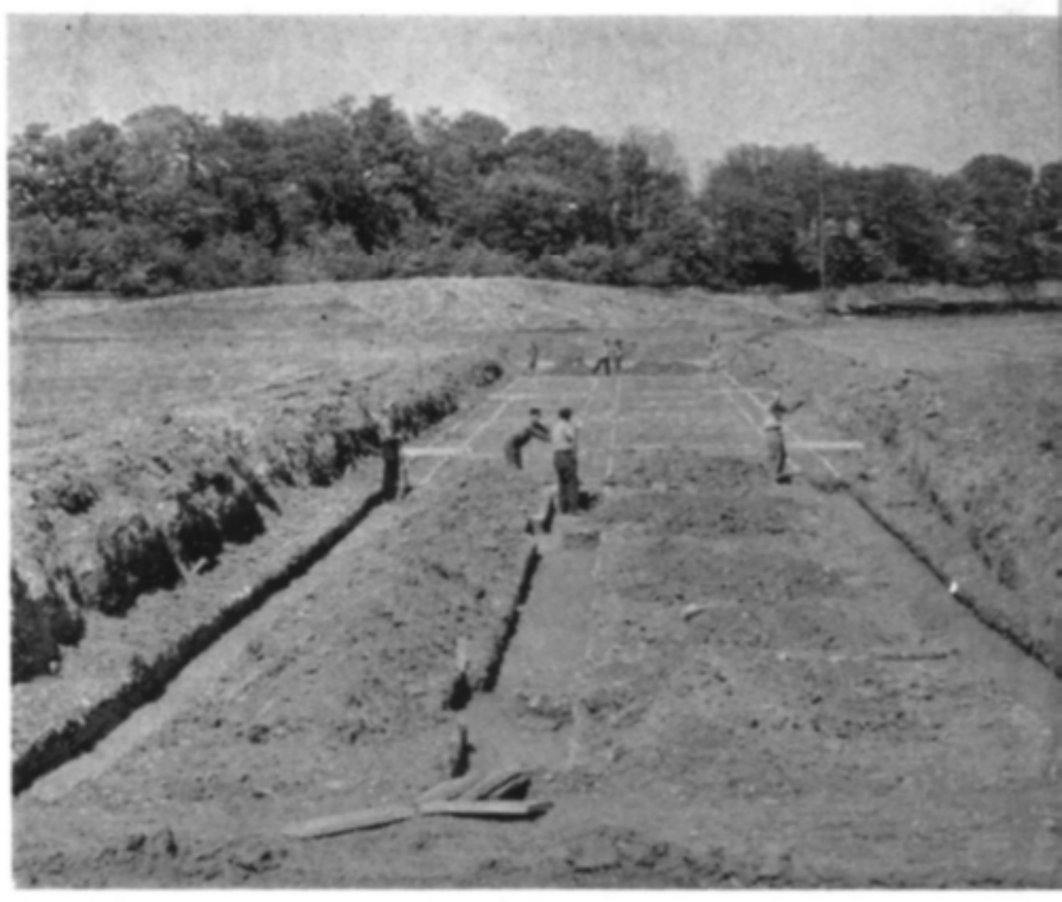
AUJOURD'HUI DES CHANTIERS...

...les travaux ont commencé en février 1956 : bientôt des maisons surgiront. ▼

Au mois de juin suivant, le gros œuvre était presque achevé ; 800 logements accueilleront ▲
les membres du personnel Simca.

...DEMAIN DES IMMEUBLES

Un nouveau chantier a été ouvert dans le domaine des Grands Champs à deux kilomètres
de l'usine de Poissy : 1900 logements s'élèveront sur cet emplacement. ▼



IMPRIMÉ EN FRANCE

PAR SIMCA

APR 15 1957