



HAL
open science

La Simca 1000 au cœur de la société française ?

Dominique Lejeune

► **To cite this version:**

Dominique Lejeune. La Simca 1000 au cœur de la société française? : L'aventure industrielle et sociale de la Simca 1000 (1961-1978). 2023. halshs-04055504v2

HAL Id: halshs-04055504

<https://shs.hal.science/halshs-04055504v2>

Preprint submitted on 20 Sep 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

La Simca 1000 au cœur de la société française ?
L'aventure industrielle et sociétale de la Simca 1000 (1961-1978)

par Dominique Lejeune, Prof Dr Dr

Introduction

Trois cubes, un pour le coffre avant, un pour l'habitacle et un dernier pour le compartiment moteur, à l'arrière, marquent à tout jamais le style automobile français des années 60. Les moqueurs et les esprits chagrins diront « style carton à chaussures » ! Ce style est celui de la Simca 1000. Cependant cette « tout à l'arrière » n'est pas seule de son genre, d'une part elle a été rejointe un an après son lancement par la Renault 8, d'autre part elle est en réalité binationale car largement conçue en Italie, à Turin, chez Fiat, en vue d'une « tout à l'arrière » spécifiquement italienne qui verra le jour très transformée, en 1964, sous la forme d'une Fiat 850, dérivée de la 600. Le lancement de la Simca 1000 vise ostensiblement d'une part à concurrencer la Dauphine de la régie Renault 1 et d'autre part à fournir à la clientèle française une voiture « moyenne », économique, consommant peu de pièces de rechange et, si possible, d'essence.

Ce n'est guère par ce dernier avantage, très relatif eu égard au très défavorable Cx de la voiture, trop cubique — mais qui s'en soucie alors, en dehors de Citroën pour la DS ? — que la Simca 1000 a marqué l'histoire automobile, mais bien plutôt par la tenue de route aventureuse de la première génération (1961-1969) du véhicule, à cause de la conception du train arrière, et par les versions sportives dérivées, les fameuses Rallye, sans parler des beaucoup moins connues CG. L'aventure industrielle est sise dans l'usine ultra-moderne de Poissy, elle est d'une longueur tout à fait exceptionnelle, 17 ans de 1961 à 1978, sans compter la durée des études du « projet 950 », avec de nombreux prototypes. L'aventure sociétale est installée en plein dans les Trente Glorieuses (1945-1974)², période marquée par l'optimisme, la société de consommation, la publicité en couleurs et l'essence bon marché. Plus précisément, la Simca 1000 est une certaine incarnation automobile des années soixante, au même titre que... Quelle(s) voiture(s) au fait ? La Peugeot 404 ? soyons sérieux... Mais la *Quatrelle* à coup sûr, la Renault 16 peut-être, et si l'on veut, la rivale, la Renault 8. Cette voiture emblématique qu'est

¹ Cf. Dominique Lejeune, « L'aventure industrielle de la Dauphine de Renault (1951-1971). La *Dauph'* au cœur de la société française, pendant deux décennies. », article de 33 pages, avec nombreuses photos, mis en ligne le 4 mai 2022 sur HAL-SHS (CNRS) : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03656849>.

² Jean Fourastié, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Fayard 1979, plusieurs rééditions.

la petite Simca marque une certaine ouverture à la clientèle féminine, avec la réalisation, toujours franco-italienne, de deux coupés successifs, le 1000 et le 1200.

Que dire encore en introduction de cette étude ? Il faut souligner l'importance du nombre des exemplaires produits, presque 1,7 million dans le monde, dont 0,5 million en France, car on est dans les années 60 entré dans l'ère de la production de masse et du commerce automobile international. Cette production et la commercialisation de la Simca 1000 sont très modernes en ce double sens que la Simca 1000 est fabriquée aussi en Espagne et au Maroc et que les exportations, depuis les trois usines, furent très importantes : le marché français a été minoritaire, j'insiste. Malgré une publicité abondante et « bon enfant », la production a été très fluctuante, avec un maximum de 168 554 véhicules la deuxième année-modèle, en 1963, et dix années au-dessus des 100 000 : au fond le succès de la Simca 1000 a été très gêné par la Renault 8, qui a atteint des chiffres de production à peu près équivalents, tout au moins si l'on joint ceux de la sœur cadette mais rallongée, la Renault 10. La Simca 1000 a été très gênée également par sa solide réputation, vite installée, de véhicule certes nerveux mais instable sur la route, ce qui oblige à mettre un poids (sac de sable par exemple) dans le coffre avant, ce à quoi la Dauphine a déjà habitué. Une autre réputation fait d'elle une voiture pas du tout économique en carburant, surtout si l'on « pousse » les vitesses intermédiaires de manière à remédier à la faible puissance du moteur. Cependant les clients louèrent l'habitabilité pour le conducteur et les passagers, ainsi que l'importance de la surface vitrée, deux éléments de confort certains ; sur le long terme, s'est construite l'excellente réputation des modèles sportifs dérivés de la berline de base, la transformant en « bombinette ». Mais au fond la modestie relative des chiffres explique le déclin relatif de Simca, qui était le deuxième constructeur automobile français, derrière Renault, du temps de l'Aronde, et qui ne sera plus au moment où la Simca 1000 s'efface, en 1978, que le quatrième.



Simca 1000 Extra 100 000 kms

La S.I.M.C.A. et Henri Théodore Pigozzi

La 1000 est une Simca, pensée et fabriquée par la Société industrielle de Mécanique et de Construction automobile, la S.I.M.C.A. Enrico Teodoro Pigozzi est né à Turin en 1898 ; il commence sa carrière commerciale en vendant dans le Piémont des motos des surplus américains et anglais. La suite est moins facile à établir avec certitude, le personnage ayant le goût des autobiographies-écrans de fumées. Il émigre jeune en France, grâce à la famille Agnelli, il achète des produits ferreux et les revend aux usines Fiat. Puis il fonde la Société de récupération des métaux, à Paris. En 1928, il devient, en remplacement d'Ernest Loste ¹, le patron fondateur de la SAFAF (Société anonyme française des Automobiles Fiat), filiale qui vend depuis 1926 les Fiat en France. En 1932, Pigozzi l'installe dans la petite usine de Suresnes, près de Paris, destinée à l'assemblage des voitures Fiat, une partie des pièces venant d'Italie, une autre partie étant fabriquée en France. Autodidacte, homme de réseaux, cheville ouvrière de la Société de récupération des métaux, destinée à alimenter la Fiat en ferrailles, Pigozzi est proche de nombreuses sociétés italiennes. « Connaissant tous les rouages du commerce international, il est fort bien introduit dans les ministères, notamment auprès de Roger Fighiera (1875-1956), un haut fonctionnaire français longtemps directeur des affaires commerciales et industrielles au ministère du Commerce, responsable de la Commission des échanges franco-italiens, devenu conseiller d'État en 1932. » ² Remarquons que c'est l'année de l'installation de Henri Théodore Pigozzi à Suresnes.

En 1934, nous dit la *vulgate*, il se rend propriétaire de l'usine Donnet-Zédel de Nanterre, toute récente (1928) et dont le propriétaire, d'origine suisse, Jérôme Donnet (1885-1953), a fait faillite ³ et fonde la S.I.M.C.A., Société industrielle de Mécanique et de Construction automobile, très liée à Fiat avant la Seconde Guerre mondiale. En réalité, Michel G. Renou, auteur de nombreux ouvrages sur Simca et ses modèles ⁴, a découvert l'acte constitutif de la SIMCA, signé du 2 novembre 1934 : le nom de Pigozzi ne figure pas parmi les huit fondateurs dont le principal est Henri Amaury, comte de Jacquilot du Boisrouvray, né en 1906, les autres étant son frère aîné Guy, ingénieur, le général C.R. Alphonse Jolivet de Riencourt Masson de Longpré, l'éditeur René Julliard (1900-1962), le député Max Brusset (1909-1992), l'ingénieur Charles Cornet, Louis Constantin (« industriel »), et Louis Mouillesseaux (lui aussi qualifié

¹ Un ancien coureur cycliste, né en 1874, fondateur en 1927 de *L'Argus de l'automobile et des locomotions*.

² J.-L.Loubet & N.Hatzfeld, *Les 7 vies de Poissy : une aventure industrielle*, ETAI, 2001, 360 p., p. 76, d'après le dossier Pigozzi des archives du Crédit lyonnais.

³ Pour 8 millions de francs (J.-L.Loubet prés., *L'industrie automobile (1905-1971)*, Genève, Droz, 1999, 424 p., p. 305). L'usine est au 163-185 avenue Georges Clemenceau sur un terrain de... 47 600 m². La faillite empêche Donnet de construire la six-cylindres dont il rêvait ; il se contente de présenter une petite gamme banale à son dernier Salon, en octobre 1933. Les véhicules Donnet restant après la faillite sont récupérés par la société de matériel électrique Contin qui les transforme un peu et les vend sous le nom de Donnet-Contin jusqu'en 1936 (ce sont des ventes très faibles).

⁴ Surtout, *Simca, de Fiat à Talbot*, E.T.A.I., 1999, 255 p.

d' « industriel ») ¹. Que comprendre ? D'une part cette SIMCA, destinée officiellement à être indépendante de l'Italie, est encore largement mais officieusement — il ne faut pas faire apparaître officiellement les liens avec l'Italie fasciste — dans la main de Fiat, et d'autre part Pigozzi, toujours de nationalité italienne, est directeur général dès 1934, mais il ne deviendra PDG qu'en 1955. L'usine est d'ailleurs réorganisée par des ingénieurs italiens. Les personnages fondateurs sont, non pas des prête-noms mais des paravents destinés à affirmer haut et fort le caractère français de Simca, ce qui est une litote...

Les ventes sont prospères dans les années qui suivent, issant Simca au 4^e rang français, derrière Citroën, Renault et Peugeot, et suscitant la jalousie des constructeurs automobiles français, d'autant que les voitures sont proposées sous l'appellation Simca-Fiat. Elles concernent une 6 CV, la Balilla (1935), puis la Simca 5, qui est la Fiat Topolino (1936), et enfin la très moderne et très sobre Simca 8 (1937). Simca se forge une image sportive à la fin des années 1930 en confiant à Amédée Gordini (1899-1979) ² la tâche de préparer des « Simca-Gordini », peintes en bleu de France. Le rôle de Pigozzi et de Simca pendant l'Occupation est pour lui du domaine de la navigation à vue. Président de la chambre de commerce italienne à Paris entre 1939 et 1944, Pigozzi, certes membre de la commission franco-italienne d'armistice, pratique un remarquable double jeu : il obtient des Allemands le droit de continuer à produire des voitures et joue un rôle capital dans le Comité d'organisation de l'automobile, en compagnie de François Lehideux (1904-1998) et du baron Charles Petiet (1879-1958). Il continue à louvoyer à la Libération et après : d'abord réfugié chez le président de Philips France, Émile Dumaine (1887-1978), il accepte pour éviter la nationalisation de Simca de partager le pouvoir avec l'ingénieur Jean-Albert Grégoire (1899-1992) ; l'Italie et Fiat peuvent dans le monde de 1945 arguer de l'armistice de 1943, Pigozzi d'amitiés protectrices, celle de Petiet en particulier.



Simca 5



Simca 6 de 1950

¹ Un personnage terne qu'on trouve dans plusieurs ligues d'extrême droite.

² O.Wozniak, *Gordini, le sorcier bien aimé*, Glénat, 2018, 49 p.



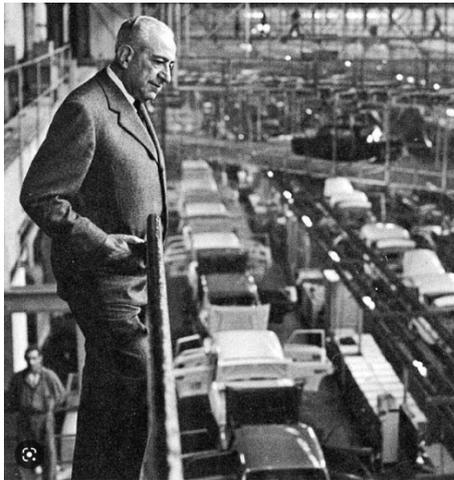
Simca 8

Après la Libération, l'entreprise reprend les ventes sous le seul nom de Simca : d'abord les Simca 5 et 8, rejointes par la Simca 6 à partir de la fin de 1948. Après la guerre les Simca-Gordini remporteront quelques succès dans les années 1949 à 1951, la collaboration entre Simca et Gordini cessera en 1952, Gordini prenant son indépendance. Simca se place très bien sur le marché français et... l'usine de Nanterre s'engorge : Simca cherche à s'agrandir et à se moderniser... En 1953 François Lehideux est contraint à la démission et remplacé par deux Américains venus de Detroit et ne parlant pas un mot de français, Walter McKee et Francis Reith. En 1954, Simca, qui a sorti en 1951 une 9 CV (l'Aronde, l'hirondelle) totalement indépendante de toute influence italienne, achète l'usine Ford de Poissy, ce qui va lui permettre de reprendre la gamme Ford Vedette, qui va s'appeler à partir de 1955 Simca Vedette ¹. La même année Pigozzi devient PDG (il était vice-président depuis 1952). Le 17 novembre 1955 commence le bouleversement, au profit d'une nouvelle usine, du site industriel de Poissy, chantier gigantesque finement organisé et permettant la mise en fonctionnement d'ateliers au fur et à mesure de la construction, comme le montre l'ouvrage dithyrambique de Henri Théodore Pigozzi, *Simca-Poissy* ². Poissy est une usine qui a coûté cher, très cher, mais elle permet à Simca de devenir le deuxième constructeur automobile français. Deux départements distincts sont créés : Simca-Aronde à Nanterre et Simca-Vedette à Poissy. En 1958 la grande innovation est l'appellation « P60 » conférée aux nouvelles Arondes. Fiat se met à vendre ses

¹ Pour de plus amples développements, présentés de manière très claire, à la différence de beaucoup d'autres auteurs, voir Jean-Louis Loubet, *Une autre histoire de l'automobile*, Presses universitaires de Rennes, 2017, 404 p., pp. 22-26.

² Simca éditeur, 1959, 201 p.

propres modèles Fiat sur le marché français et se désengage de sa filiale française. Comment ? Simca avait racheté les parts de son capital possédées par Ford (la société mère des Vedette), soit 15 %, Simca les revend à Chrysler qui peu après achète les parts de Fiat dans la S.I.M.C.A., montant ainsi sa participation à 25 % du capital de Simca. En 1958 Chrysler acquiert donc 25 % du capital, Fiat possédant toujours 20 %. En 1960 une deuxième division de la société est opérée, en Simca Industries, qui sera en 1966 totalement absorbé par Fiat, et Simca Automobiles, qui sera en 1963 contrôlé à hauteur de 64 % par Chrysler, et se transformera en 1965 en Société des Automobiles Simca, dont Chrysler contrôlera 77 % des actions. Au cours de l'année 1961, Simca regroupe toutes ses productions à Poissy et désaffecte ses bâtiments de Nanterre (l'ancienne usine Donnet). Ceux-ci passent provisoirement sous le contrôle d'une société commune à Simca Industries et à Citroën, la Somena (Société de Mécanique de Nanterre), qui assure des travaux de sous-traitance pour les deux marques. Puis les anciennes usines Simca de Nanterre deviendront la propriété exclusive de Citroën ¹. Pigozzi meurt à Neuilly en 1964.



Pigozzi



L'usine de Nanterre

¹ *Automobilia*, Hors Série, *Toutes les voitures françaises 1961. Salon 1960*, p. 59.



L'usine de Poissy

Conception, études et gestation de la Simca 1000

Faire la Simca 1000 est envisagé au lendemain de la crise de Suez (1956) qui a fait monter le prix du pétrole partout dans le monde et chez Simca frappé surtout les Vedette dotées de moteurs V8. Il s'agirait donc d'une petite voiture peu gourmande en essence, mais le défi est compliqué par la présence d'une Renault Dauphine très économique et solidement installée dans le marché de l'Europe occidentale. Quant aux Panhard, elles sont jugées imbattables ; et la Citroën 2 CV ? C'est un modèle que Simca estime dépassé, au sens propre du terme, sans doute à tort (songeons à la sortie de la R4), dans le climat social et donc industriel de la fin des années 50. Il n'est pas question non plus d'imiter la minimaliste Vespa 400, sortie en 1957 et jugée, à bon droit, modèle de niche, comme on ne dit pas encore. La sortie de l'Ariane, c'est-à-dire une opération qui consiste à mettre un moteur relativement petit, celui de l'Aronde, dans une caisse volumineuse, celle de la Vedette, permet de répondre à la demande d'une voiture « statutaire » mais consommant relativement peu. Le défaut de l'astuce industrielle et commerciale est que les ventes de la famille Vedette, Versailles et Trianon, s'effondrent, à peine compensées par celles de l'Ariane. Il s'agit avec la Simca 1000 de faire autrement, avec une petite carrosserie et un moteur inférieur au litre (il fera 944 cm³), au fond d'imiter le couple des Fiat 500 et 600 en faisant plus grand, et de retrouver la tradition de la Simca 5, en fait une Fiat Topolino légèrement francisée ¹. Les voitures italiennes sont imitées en pleine lumière : Simca diffuse depuis plusieurs années la Fiat 500 en France, Pigozzi et Dante Giacosa — le grand ingénieur de Fiat ² — ont de fréquentes rencontres et la Simca 1000 est largement étudiée à Turin. L'imitation concerne aussi, et beaucoup, la Dauphine, par le moteur envisagé (petit), sa

¹ Cf. Marco Visani, « Fiat 500 Topolino », *Gazoline*, août 2023, pp. 40-47.

² 1905-1996. Autobiographie : *Mes quarante ans chez Fiat*, Automobilia, 1979, 311 p. La Simca 1000 est concernée par les pages 203 à 210.

situation à l'arrière du véhicule (une révolution pour Simca), les chevaux fiscaux (5) et le nombre des portes (quatre). Les décisions essentielles, au moins pendant les premiers mois, ont été prises, contre le bureau d'études, par Pigozzi lui-même, qui a vu dans la crise de Suez un véritable signal d'alarme.

À Turin, dans les bureaux de recherche de Fiat, et à Argenteuil, chez Simca, ce sont, pour un seul véhicule, en fait deux projets — noms de code respectifs 122 et 950 — qui sont élaborés et qui vont finalement diverger. Les points communs sont nombreux : outre les caractéristiques énumérées à l'instant, le décalage du radiateur de l'arrière vers le côté droit du moteur, de manière à gagner de la place (le véhicule ne doit pas dépasser 4 mètres de longueur), une suspension à lames à l'avant, plus économique. La première grosse divergence concerne, excusez du peu, le moteur : Fiat propose d'étudier un moteur horizontal dérivé de celui de la 500 Giardiniera, sortie en 1960, Simca travaille sur trois propositions différentes, un moteur à quatre cylindres à plat, un quatre cylindres en ligne de 948 cm³, refroidi par air, et un bicylindre refroidi par air de 600 cm³, descendant la puissance fiscale à 3 CV. La deuxième dispute concerne la boîte de vitesses, Fiat proposant une boîte dérivée de la 600, Simca trouve la solution peu innovante. Ces controverses mettent l'historien au cœur de l'aventure industrielle européenne des années 50 : « miracle économique » italien contre « Trente Glorieuses » françaises... On aboutit, avec pragmatisme, à une cote mal taillée, deux moteurs, un de 920 cm³ qui servira en Italie et celui de la Simca 1000, un moteur classique, en ligne, légèrement incliné pour gagner de la hauteur dans son compartiment, mais un moteur de 944 cm³ dessiné en France par deux ingénieurs italiens, Giuseppe Manfrino (1907-1997) et Oscar Montabone.

Pour la carrosserie, Simca fait appel au styliste turinois Mario Revelli de Beaumont (1907-1985) pour dessiner la berline correspondant au « projet 950 ». Ce sera une ligne « carrée », malgré quelques courbes qui seront bientôt gommées, des feux ronds à l'avant (encastrés) et à l'arrière (saillants). La sortie en octobre 1959 de la Chevrolet Corvaire (à moteur arrière) fait sensation à Argenteuil et à Turin, où on s'en inspire sur deux points essentiels : une pièce en delta supportera moteur et boîte de vitesses et les liera à la carrosserie, dont les lignes vont être « retendues » par Revelli de Beaumont. Mais pas question d'imiter la Corvaire sur le point fondamental du moteur à quatre cylindres à plat, un temps envisagé en France : une solution trop chère... Voici qui fait avancer le projet français, bien plus que le l'italien qui s'est ralenti au fil des mois, d'autant que les ventes de Fiat 600 et 500 sont très satisfaisantes. Mais les concepteurs italiens, Dante Giacosa en tête, transfèrent en 1960 leur énergie et leurs heures de travail en bureau d'études vers le projet français, à la grande satisfaction de Pigozzi, pour lequel c'est le moyen suprême d'accélérer le projet 950 et de sortir le véhicule Simca avant le Renault, auquel les rumeurs donnent le nom de Super-Dauphine (ce sera en réalité la R 8). On apprend chez Simca que le très réputé styliste Philippe Charbonneaux (1917-1998) travaille sur la Super-Dauphine : précipitamment le carrossier Mario Boano (1903-1989) qui, après avoir

venu son entreprise travaille pour Fiat, est appelé pour modifier une seconde fois le travail de carrosserie de Revelli de Beaumont. Quatorze modifications, les principales portant sur la face avant, dotée d'une fausse calandre, les clignotants, débordants, et les feux arrière rendus plus jolis par une légère augmentation du diamètre.

Côté mécanique, le véhicule définitif, dont les grands traits ont été « gelés » à la fin de l'année 1959, a un moteur en ligne, incliné de 15° sur le côté, afin de réduire son encombrement vertical **1**, doté de quatre cylindres cubant 944 cm³ et développant une puissance de 45 chevaux SAE à 4 500 tours/minute, avec un couple maximal de 7,5 mkg à 2 800 tours/minute **2**. Il est refroidi par eau et la solution de la Fiat 600 pour le radiateur, le loger à la droite du moteur, est donc retenue. Il est surmonté d'une culasse en alliage d'aluminium, l'admission se faisant à droite et l'échappement à gauche **3**. Simca continue pour l'épuration d'huile le système archaïque de l'épurateur centrifuge, qui vient de l'Aronde. Pigozzi aurait préféré une boîte à trois vitesses, plus économique, ses ingénieurs font triompher les quatre vitesses, bien mieux adaptées aux années soixante (comme sur la R 8 et les dérivés de la Dauphine) : un progrès évident sur la Dauphine de base, d'autant que les synchronisateurs bénéficient d'une licence Porsche. Par souci d'économie, Simca a choisi une direction par boîtier (Gemmer), ce qui renforce l'impression de flou dans la conduite, et des freins à tambours efficaces par temps sec mais se remplissant d'eau par temps très pluvieux. Renault adoptera une direction à crémaillère et quatre freins à disques pour la R8 ; Simca changera le boîtier pour une crémaillère en 1969 mais gardera les tambours jusqu'au bout...

Les premiers prototypes circulent dès l'hiver 1960 et Simca, pressé de devancer la régie Renault qui va sortir la Super-Dauphine, accélère le mouvement, ce qui ne va pas être sans conséquences... Devancer mais pas copier : prudemment on élimine des prototypes tout ce qui pourrait paraître vouloir imiter la Dauphine ; c'est ainsi que les quelques galbes des ailes sont effacés et que le panier basculant portant la roue de secours, comme sur la Dauphine et, plus tard sur les R8 et R10, est abandonné : la roue de secours de la Simca 1000 sera arrimée à la verticale à l'avant du coffre (avant), mangeant une place considérable et poussant la future publicité Simca à proclamer qu'ainsi la voiture serait mieux protégée en cas de choc frontal...

Comment appeler la berline issue du projet 950 ? Arielle, un temps envisagé grâce à son « A » comme pour Aronde et Ariane, se heurte à l'histoire automobile française (Ariel est un constructeur français) et l'histoire des motos britanniques (cf. Wiki) ; finalement se sera, en gonflant un peu la cylindrée, la 1000, ce qui est inaugurer une litanie de modèles Simca qui durera jusqu'aux 1307-1308. Il faut faire des essais des prototypes : ils sont nombreux, longs et

¹ Mais cette inclinaison gêne l'accès aux bougies, à la pompe à essence et au manocontact d'huile.

² La norme SAE, d'origine américaine, donne la puissance brute des moteurs, sans équipements (pompe à eau, dynamo, ventilateur, etc.).

³ Type *cross-flow*.

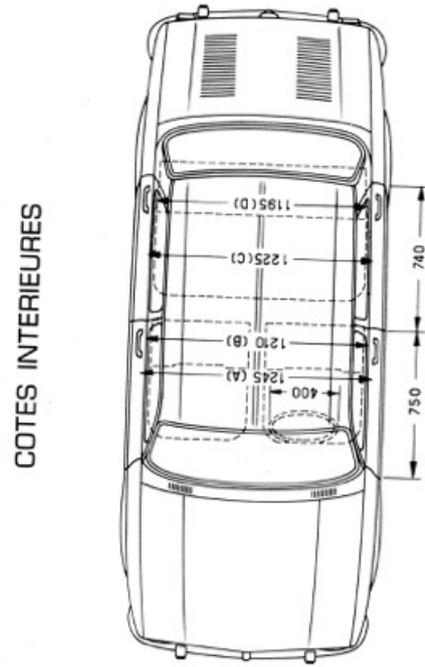
variés. Simca bénéficie en propre d'un tout nouveau centre d'essai, à Mortefontaine, dans l'Oise ; il est clos, bien doté en pavés, virages, gués, etc. Les essais au long cours sont souvent opérés loin de la métropole, en Afrique, et les véhicules sont habilement maquillés sur le sol européen, en Belgique et dans les Alpes Suisses notamment, de sorte que les journaux automobiles français ne publient que des dessins et des photos approximatifs de la « 5 CV Simca ». Toutefois *l'Auto-journal*, le 9 février 1961, présente le *scoop* de la « nouvelle 5 CV à moteur arrière » de Simca avec en première page un dessin réaliste de René Bellu (1927-2014) et une évaluation de la cylindrée qui ne fait que 4 cm³ d'erreur ; des photos prises au téléobjectif, manifestement d'un mur de Mortefontaine, confirment le 1^{er} juin les « lignes carrées à l'italienne » qui avaient été annoncées le 9 février. Très bien renseigné, *l'Auto-journal* donne la puissance presque exacte du véhicule ; mais le périodique se trompe lourdement sur la politique commerciale de Simca, en annonçant une sortie de la Simca 1000 seulement au printemps 1962.



Fiat 500



Fiat 600



Cotes intérieures de la Simca 1000

Présentation de la Simca 1000 ; vers la commercialisation

Au lieu d'attendre la fin des essais pour penser en termes de chaînes de montage, le Service des Méthodes (*sic*), dirigé par René Dufaud, les imagine d'après les plans de la future Simca 1000 et le soubassement des prototypes. Par exemple, une méthode « américaine » sera d'emboutir d'un seul coup de presse les panneaux latéraux de la voiture, ce qui en fait contraindra à essayer six ou sept portes au lieu de quatre pour un véhicule **1** ! Les chaînes d'assemblage de la Vedette sont à Poissy vite démontées et envoyées à Nanterre et au Brésil, au profit de la Simca 1000 pour laquelle des lignes de montage si possible « à hauteur d'homme » sont installées. Ces « lignes » sont en fait des « faisceaux » : une ligne principale bénéficie de la convergence d'affluents apportant des sous-ensembles. Ces chaînes de montage de Poissy commencent à produire la Simca 1000 en une présérie de 26 véhicules avant même que l'annonce officielle de la commercialisation ne soit faite. Le premier véhicule tombe de chaîne le 27 juillet 1961, à 10 heures (**2**). Dans le contexte d'une année 1961 où de nouveaux modèles sont annoncés chez tous les concurrents — et ils sortiront effectivement — Pigozzi a à cœur de servir immédiatement les premières commandes, alors que les clients de la concurrence sont et seront dans l'obligation de patienter pendant des mois. Et il faut absolument contrer la R8 de Renault, que la Régie lance dès juin 1961. À Poissy 150 Simca 1000 quittent l'usine tous les jours en 1961, année au cours de laquelle Simca abandonne progressivement Nanterre et regroupe toutes les fabrications à Poissy. Les bâtiments de Nanterre sont confiés à une société nouvelle, commune à Simca Industries et à Citroën, la Société de mécanique de Nanterre (SOMENA), qui sert de sous-traitant pour Simca et Citroën et devient rapidement la propriété exclusive de Citroën.

La présentation officielle a lieu, le 3 octobre au Salon de l'Auto de 1961, le 48e — qui voit la mise en commercialisation de nombreuses bonnes petites voitures, la Simca 1000, la R4 et l'Ami 6 — et sur l'autodrome de Linas-Montlhéry, le 6 octobre. Le 10 octobre, de Gaulle fait sa visite au Salon et on peut le voir, campé les poings sur les hanches, se faire présenter la Simca 1000 par Pigozzi en personne. Pour Simca, qui n'a pas révélé de véritable nouveau modèle depuis longtemps, depuis dix ans en fait, avec le lancement de l'Aronde (les Vedette étaient des Ford), l'enjeu est énorme. Un deuxième argument commercial est le prix, un peu moins élevé que pour l'Ami 6 de Citroën. Cependant, la R4 est nettement moins chère et la Simca 1000 est la seule nouveauté de 1961 à être une propulsion arrière : n'est-ce pas anachronique, ce que la communication Simca avait longtemps proclamé ? Pour le Grand Palais, lieu où se tient encore le Salon, Simca fait le spectacle, et essentiellement avec la 1000, ce qui lui vaut un Grand Prix, celui de l'Art et de l'Industrie !

¹ Témoignages d'anciens ouvriers recueillis à la CAAPY par l'auteur.

² Mon exemplaire de Simca 1000 Extra sera fabriqué le 27 juillet 1976. J'en reparlerai plus loin.



Conformément aux habitudes industrielles et commerciales de l'époque — qui dureront longtemps — le modèle de Simca 1000 qui sort est millésimé 1962. Simca insiste sur l'habitabilité du modèle, chante les louanges du tout-à-l'arrière après l'avoir dans les années 50 vigoureusement critiqué, et attaque les voitures rivales par le tarif : la Simca 1000 est vendue 6 490 NF (nouveaux francs), soit un peu moins que l'Ami 6 (6 550 NF) et à peine plus que l'Ondine, le modèle supérieur de Dauphine (6 390 NF). Quant à elle, la presse spécialisée insiste les signes distinctifs jugés élégants (équilibre des masses, nervures de la carrosserie, ouïes d'aération du capot moteur) ou pratiques, comme les ailes avant et arrière, faciles à déboulonner. Surtout les journalistes font la comparaison avec la Dauphine : plus de puissance malgré un taux de compression plus faible, cinq paliers pour le vilebrequin, au lieu de trois, boîte de quatre vitesses, tous synchronisés, voire dessin plus subtil des collecteurs, ce qui permettra facilement des préparations moteur par des spécialistes, un seul point de graissage (dans la suspension avant), des coloris jugés plus modernes (ivoire, rouge, bleu, gris ; avec une rallonge de 100 NF : bleu nuit, noir, gris métallisé, bronze métallisé, les deux dernières couleurs étant en 1961 stupéfiantes sur une petite voiture). Mais la presse a beau jeu d'écrire que pour 100 NF de plus l'Ondine est plus confortable et a un plus bel habitacle, bien dessiné, plus riche et valorisant (on ne dit pas encore « statuaire ») ¹. C'est André Costa ² qui essaie le véhicule pour *l'Auto-journal* (numéro du 30 novembre 1961, qui fait une longue comparaison avec la Dauphine), il mesure une vitesse maximale de 123,9 km/h, qui descend à 119,7 km/h avec quatre personnes à bord, un kilomètre départ arrêté en 44 secondes, toutes performances honnêtes pour l'époque. Il a l'originalité de voir deux défauts du moteur, qui vont durer bien

¹ La boîte à gants des premiers modèles est franchement ridicule de petitesse... Elle est en recul par rapport à ce qui avait été envisagé sur un des prototypes.

² Cf. D.Lejeune, « André Costa, journaliste de légende (1926-2002) », article mis en ligne le 30 mai 2017 sur HAL-SHS (CNRS) : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01526940> et réédité le 8 février 2021.

longtemps : il a tendance à chauffer et consomme beaucoup. Comme tous les essayeurs, il se plaint de la direction et de la tenue de route, surtout par vent latéral, il regrette la sobriété de l'habitacle, de la fermeté des sièges, de la pauvreté du tableau de bord, des formes torturées du coffre avant... En revanche, André Costa ne reproche rien à la boîte de vitesses, au freinage et à la surface vitrée. La Simca 1000 est supérieure à la Dauphine, pourtant moins coûteuse (de 700 F), mais il faut comparer avec la R8, conclut l'ensemble de la presse. Pour l'instant Simca vend des 1000, d'autant que de nombreux exemplaires ont déjà été livrés à des concessionnaires néophytes en matière de petite voiture, surtout avec le moteur à l'arrière.

Les premiers clients essuient fortement les plâtres mais Simca fait front devant les ennuis et les critiques : tâtonnements dans la liaison moyeu-bras de suspension (trois montages différents en un an, le définitif, jusqu'en 1969, se résignant, pour un surcoût dérisoire, à des vis « prenant » sur la totalité de leur filetage), augmentation de la capacité du réservoir, amélioration de la respiration des vapeurs d'huile, du carburateur (Solex) et de la pompe à eau, montage d'un lave-glace de série (*in extremis* : en juillet 1962), etc. Le manuel de réparation du « Service Simca » est pour la première année riche de transformations, d'améliorations et réparations de bévues, de l'« étanchéité du palier avant » à la fourchette d'embrayage ancien modèle qu'il faut successivement aléser, rectifier, munir d'une bague emmanchée à la presse et enfin vérifier, en passant par l'étanchéité du pavillon aux raccords de gouttières et la « ventilation du carter moteur ». Certains conseils sont touchants, voire désopilants, car la lime queue de rat et la débrouillardise sont fort conseillées aux mécaniciens — par exemple pour la fabrication dans le garage d'un « écran de caisson de ventilation » en contreplaqué pour les véhicules ayant l'audace de vouloir circuler par des températures négatives —, les « mécanos » peuvent d'ailleurs constater qu'en amont l'urgence a commandé de véritables bricolages à l'usine de Poissy ! Quand il s'agit de sécurité, il faut au « Simca Service » aller plus loin et sérieusement ; deux urgences en témoignent dans le manuel d'atelier, mais pas immédiatement, seulement dans les feuilles d'octobre 1963 : il est désormais « proscrit » d'utiliser huile ou graisse minérale pour faciliter le glissement de la tige de commande du maître-cylindre de frein et embrayage ; et, bon signe que la propulsion tout arrière est nouvelle pour la maison,

« Afin d'éviter que la tringle de commande de câble de frein à main, référence P.D. 22.263 X, n'entre en contact avec le tube de commande de vitesses, le sens de montage a été inversé (*voir figure*). Application à partir du N° de caisse Q 16-0459. »

Les concessionnaires Simca sont invités à profiter des foires régionales du printemps 1962 pour présenter, faire essayer — « il y a mille façons d'essayer la Simca 1000 », dit la publicité nationale — et prendre des commandes. De plus, dans le même temps, Simca réussit un « coup » commercial : livrer 50 Simca 1000 à une compagnie de taxis, de manière à démontrer l'habitabilité de la voiture et sa fiabilité, les taxis effectuant, comme chacun sait, un kilométrage très supérieur à celui du client ordinaire. Des photos sont prises, naturellement, sur l'esplanade du Trocadéro, avec la tour Eiffel en arrière-plan. Certes, il s'agit de la compagnie

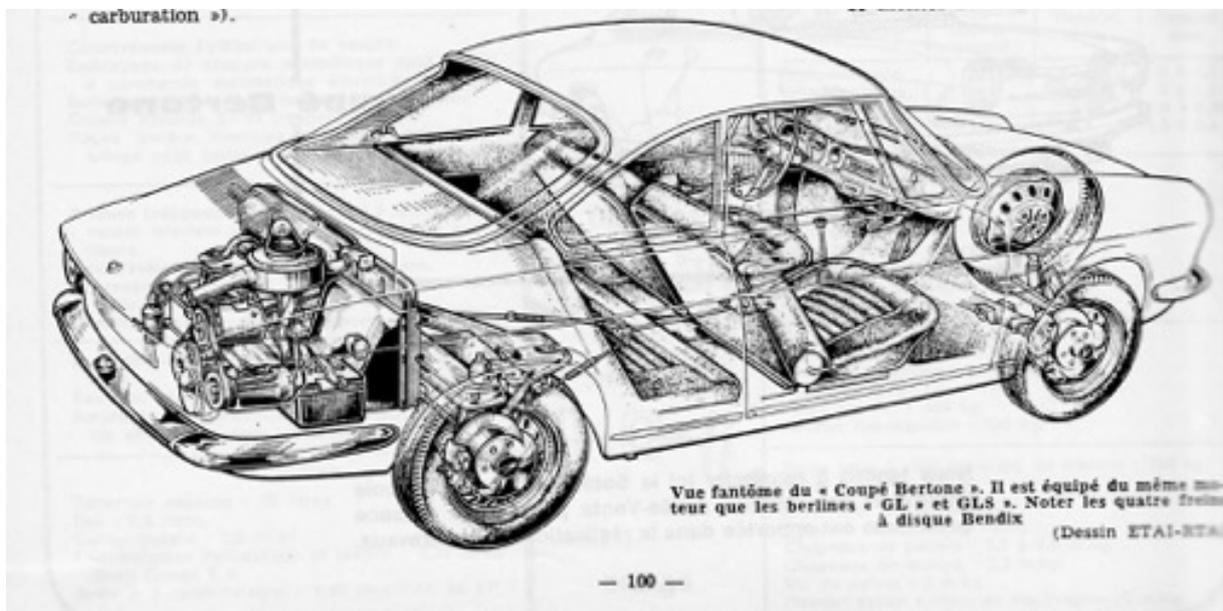
G7, propriété de Simca depuis 1958, qui est un petit conglomérat au début des années 60 et a déjà pratiqué l'opération, avec succès, pour l'Aronde puis l'Ariane, aux coffres quand même plus accueillants pour les bagages des clients. Il s'agit bien d'un « coup » publicitaire car les véhicules ne serviront guère, tout au moins de taxis. Autre « coup » de Simca : présenter dès mars 1962, soit dès le premier millésime, au nom de la tradition Simca (Plein Ciel, Océane...), un coupé, le coupé 1000 carrossé par Bertone. En réalité la production du coupé 1000 ne commencera vraiment qu'au début de l'année 1963.

Production et commercialisation de la première génération (1962-1968)

En 1962, 800 Simca 1000 quittent chaque jour l'usine de Poissy et le millésime 1962 compte 106 896 véhicules. À la R8, Simca compte opposer, pour le millésime 1963, six contre-attaques : un prix légèrement inférieur, une amélioration de la puissance du moteur, une autre du confort, un modèle dit « Luxe », un autre au contraire dépouillé et un coupé bien dessiné. La puissance du moteur fait un bond à 50 chevaux, grâce à une augmentation du rapport volumétrique et du diamètre des soupapes d'admission, à un changement de collecteur d'admission (quatre conduits au lieu d'un seul). La seule amélioration du confort, mais elle est bienvenue, concerne les sièges avant, mieux dessinés. La « 1000 Luxe » (260 F de supplément !) a des baguettes chromées, une couleur (beige) de sièges plus avenante et un gris métallisé pour la carrosserie. Pour la « Simca 900 » le constructeur, de manière à vendre le véhicule bon marché, moins cher de 500 F que le véhicule normal, rogne sur un peu tout : le moteur est pendant les premiers mois le moteur 1962 de 45 chevaux ¹, les pare-chocs n'ont pas de butoirs, les enjoliveurs de phares sont peints, ceux des roues sont simplifiés, il n'y a pas d'antivol, l'habitacle est tristounet, le volant n'a pas l'hirondelle Simca et au lieu d'appeler le modèle en « gonflant » la cylindrée, de 944 cm³ à 1000, on la baisse fictivement, de 944 à 900... Mais, bon signe que Simca hésite devant ce « mouton à cinq pattes » (ou plutôt trois...), les modifications de mécanique et de présentation sont constantes et en juin 1962 apparaît même une « 900 C » avec l'intérieur de la berline 1000 et coûtant 200 F de moins que celle-ci, seulement... La clientèle explicitement visée est celle de la voiture d'occasion : « il faut mettre l'automobile à la portée des jeunes ménages, des travailleurs aux salaires modestes, des gens qui ont absolument besoin d'un moyen de transport individuel », comme écrit Pigozzi dans *Inter-Simca* du printemps 1963. Mais ces clients virtuels ne se précipitent pas dans les concessions, tant s'en faut, préférant rester dans le secteur de l'occasion ou se tourner vers la R4 (Renault a dans son catalogue une R3, plus dépouillée que la R4, mais qui se vend aussi mal que la Simca 900 : mêmes causes, mêmes effets). La production de toutes les berlines 1000 et 900 fut de 153 141 exemplaires pendant le millésime 1963.

¹ À partir de juin 1962 la 900 a quand même le moteur de 50 chevaux...

L'essentiel est le coupé. Dériver un coupé d'une berline est de tradition chez Simca mais avec la Simca 1000 on part d'une petite voiture, alors, autant jouer l'élégance et Simca s'est adressé d'abord à Facel qui propose un projet intéressant surtout par sa surface vitrée mais d'une part il y a quelques ressemblances avec la Floride et d'autre part Simca semble avoir douté de la capacité de ce petit constructeur à assurer de gros chiffres de production. Le vrai coupé Simca 1000, c'est le Type SB, produit à Turin chez Nuccio Bertone (1914-1997) et (très bien) dessiné par le jeune styliste Giugietto Giugiaro (né en 1938, il a 24 ans !). Les caisses sont fabriquées dans l'usine Bertone, en Italie donc, elles sont transportées en France, déjà passablement rouillées, pour y être habillées. Porter le rapport volumétrique à 9 : 1 permet d'avoir encore plus de puissance (52 chevaux SAE) et d'atteindre la vitesse de 140 km/h. Mais ce n'est pas vraiment un coupé sportif : Simca vise plutôt l'élégance et « l'ambiance de route », le prix du coupé étant très élevé : une majoration de 85 % du prix de la berline Normale. Les jantes sont à 13 pouces, les quatre freins sont à disque et non plus à tambour ; l'intérieur est cosu (moquette, sièges inclinables, planche de bord très riche et « sportive », volant à trois branches) et ses couleurs sont harmonisées avec celles de la carrosserie. La clientèle féminine est manifestement envisagée, dans les photos bien sûr, mais aussi dans la « fiche technique », mais uniquement sous l'angle conjugal ! Il en sera produit 164 sur le millésime 1963, d'emblée handicapés par le prix, très supérieur, on l'a vu, à ceux des berlines Simca 1000 et de 1 500 F supérieur à celui des coupés Renault.



L'année 1963 voit de très grands changements industriels et commerciaux, qui sont à l'aune des transformations économiques de la planète et des Trente Glorieuses qui battent leur plein en France. À l'inverse la conception et l'industrialisation de la Simca 1000 ont coûté très cher à Simca et à ses actionnaires... Chrysler devient largement majoritaire (64 %) dans

Simca — je devrais écrire *la S.I.M.C.A.* — et se défait le 31 mai 1963 de Pigozzi, balayant l'histoire italienne de l'entreprise. Pigozzi supportera très mal son éviction et mourra le 18 novembre 1964. Il est remplacé, le 31 mars 1963, par Georges Héreil (1909-1980), venu de Sud-Aviation, dont il désapprouve l'orientation vers le *Concorde*. Deuxième grande transformation, Simca est en train de se constituer une toute nouvelle gamme, avec les 1300 et 1500, d'architecture classique, moteur à l'avant et essieu moteur à l'arrière (elles sortent en 1963), et les études en vue de la très moderne 1100, traction avant à moteur transversal. Comment intégrer la 1000 à cela ? Troisième grand volet des transformations induites par le nouveau millésime et la nouvelle année et conséquences des exigences croissantes d'une clientèle qui entend profiter de l'amélioration de son niveau de vie et de la concurrence que rencontre désormais la Simca 1000, cette dernière devient une petite gamme de véhicules moyens, avec un modèle, la GL, qui, plus cossu (GL veut dire « Grand Luxe »), fait nettement *sixtees* heureuses. Il faut dire que depuis 1962 la presse automobile ne fait plus de cadeaux à la berline Simca 1000, centrant ses critiques sur la très perfectible tenue de route et l'indigente présentation intérieure, qui jure avec le luxe du coupé. À peine nommé, Georges Héreil prend le taureau par les cornes et livre une centaine de véhicules tombés de chaîne à des journalistes, à charge pour eux de remplir un questionnaire qui fait honnêtement et tactiquement la part belle aux critiques et aux souhaits. Simca va en tenir compte mais progressivement. Au printemps 1963, d'abord, Simca argumente contre l'austérité de l'intérieur grâce à la dotation, largement démarchée, de la Préfecture de Police en Simca 1000 « pie », blanches et noires. La marque argumente aussi en matière de sécurité, dotant tous les modèles, à partir de mars 1963, de points d'ancrage de ceintures de sécurité. Surtout, au Salon d'octobre 1963, la marque présente un nouveau modèle supérieur de 1000, la GL, qui remplace la « Luxe », qui n'était en fait que du demi-luxe. Moteur de 52 chevaux, celui du coupé, sièges bien rembourrés, tablette sous la planche de bord, garnitures de portes en simili, baguettes chromées, palette de coloris étendue, voilà qui séduit 65 796 clients pour le millésime 1964. Les deux modèles de base, « 1000 » et « 900 C » continuent, avec davantage de ventes (79 310), tandis que les ventes du coupé sont modestes : 2 779. Il faut dire qu'un coupé Simca 1000 est vendu presque deux fois plus cher qu'une GL ! Et il faut ajouter que la Panhard 24, née en 1963, nettement plus performante et d'un prix équivalent, porte un coup très rude au coupé Simca 1000.

Tout ceci ne suffit pas : les ventes baissent car la Renault 8 vient mordre sur la clientèle Simca 1000, et la R8 Major, doté d'un moteur de 1 108 cm³ et de quatre freins à disque, apparaît au début de l'année civile 1964, en étant proposée à un prix seulement légèrement supérieur à celui de la Simca 1000. Une autre concurrence est celle... de la Fiat 850, de conception très similaire à celle de la Simca 1000, et pour cause. Une enquête de satisfaction est lancée non pas par la marque, mais par *l'Auto-Journal*, au même moment, les résultats, publiés dans le numéro du 19 mars, sont mauvais car seuls 45 % des propriétaires interrogés achèteraient à nouveau une Simca 1000 si l'achat était à recommencer. Et le bimensuel automobile renchérit : « La

Simca 1000 est garantie 5 ans aux États-Unis ... pourquoi pas chez nous ? ». Simca réagit, mais, disons-le tout de suite, sa réaction ne suffira pas : la baisse des ventes va continuer. L'une des raisons est que la direction préfère mettre l'effort principal sur les 1300/1500, c'est le premier grand exemple d'un constructeur français qui préfère mettre le curseur des ventes sur un modèle ou des modèles frères de moyenne gamme, qui rapporte de l'argent, plutôt que sur la petite voiture, qui rapporte peu. L'essentiel de l'effort pour la 1000 est la conception, rapide par ce que ne portant que sur l'aménagement intérieur, de la Simca 1000 GLS (Grand Luxe Spécial), présentée quelques jours avant le Salon 1964, de façon à contrer la R8 Major. Le moteur n'est pas nouveau, c'est le 52 chevaux, mais une foule d'innovations tirent le modèle vers le haut, de façon à satisfaire une clientèle dont le pouvoir d'achat s'est amélioré et... à accroître le bénéfice de l'entreprise : grands enjoliveurs, tableau de bord plus « bourgeois », sièges inclinables jusqu'à l'horizontale et dotés d'un galbe très prononcé, et panneaux de portes en vinyle. Par contre, le modèle de base, toujours au prix d'appel inchangé de 5 950 F, séduit les auto-écoles par sa facilité de conduite, par la grande surface vitrée qui donne à l'élève une bonne vue de l'environnement du véhicule ; il suffit de mettre un rétroviseur extérieur supplémentaire pour conférer une grande tranquillité au moniteur et la Simca 1000 va connaître une belle carrière en auto-école dans les années 60, ce dont se souviendront nombre de conducteurs ayant passé le permis dans cette décennie, voire au début des années 70. GL et GLS millésime 1965 séduisent 55 653 clients, soit un peu plus que pour les quelques 900 et les 1000 ordinaires (50 556) ¹.

La sortie de la GLS ne remédie donc pas du tout à la crise de la 1000. Le Salon de 1965 n'apporte pas de réelle amélioration de la gamme : rien quant au moteur, alors que les journalistes spécialisés réclament de la puissance et un passage au 6 CV, du restyling (déflecteurs pour les modèles supérieurs) et, grosse innovation, à « l'américaine », tout de même pour un petit véhicule, une transmission semi-automatique, dite pompeusement, mais la publicité Simca est coutumière du travers, « automatique ». Cette transmission est plus souple d'utilisation que le coûteux Rush-Matic des Vedette, disponible à partir de l'année-modèle 1959. J'allais oublier le jeu de chaises musicales qui brouillent la gamme aux yeux du client naïf : la 900, qui n'a jamais représenté qu'un dixième — au maximum — des ventes de Simca 1000, devient la « 1000L », la 1000 de naguère devient la « 1000LS », et on s'y perd dans les finitions des L, LS, GL et GLS. La transmission semi-automatique Ferodo — un convertisseur de couple allié à une boîte à trois vitesses et à un moteur « poussé » à 54 chevaux — détermine le modèle « 1000 GLA » mais elle peut être montée, moyennant 750 F de supplément (l'équivalent de la différence de prix entre GLA et GL), sur d'autres modèles de la gamme, ce qui sera très peu demandé. La transmission semi-automatique fait perdre en vitesse de pointe, en nervosité, en reprise et en consommation. Un curieux modèle de niche est tenté, à moindres frais, en mai 1966, la « 1000 Commerciale », vendue sans banquette arrière, remplacée par un

¹ 3 217 pour le coupé, soit un peu plus que l'année précédente.

plancher métallique, le siège passager (avant) étant optionnel ! Simca n'en vendra que quelques centaines : pourquoi ne pas plutôt acheter une R4 ? Réponse, répétée à satiété, de la communication Simca : la 1000 est « une petite voiture, mais une vraie voiture », ajoutant à bas bruit que la TVA est récupérable.

Un très intéressant prototype, issu du « projet 956 », est préparé par Simca pour l'année 1966. Il ne verra jamais la série, mais il est toujours visible au musée de la CAAPY, à Poissy. Il s'agit d'une traction avant qui manifestement veut lutter avec la Mini, et avec de gros atouts qui font songer à une préfiguration de la Renault 5 à quatre portes. Oui cette traction avant à quatre portes, une ligne bi-corps avec un hayon arrière, une longueur de 3,09 m seulement, un capot plongeant, un moteur de Simca 1000 disposé transversalement et une transmission semi-automatique : que n'a-t-elle été lancée ! Cette voiture aurait été le symbole de la modernité Simca, entièrement convertie à la traction avant, et aurait barré la route à la Renault 5. Mais Chrysler, désormais maître des lieux, en décide autrement.



Le prototype de « voiture de ville » de la Caapy

Alors que la presse, dont les *desiderata* principaux sont négligés par Simca, pronostiquait la poursuite de la crise des ventes des modèles Simca 1000, les ventes repartent à la hausse pour le millésime 1966 : presque 134 000 au total (73 315 pour GL et GLS, 49 796 pour L et LS, 5 460 pour la GLA, 3 228 pour le coupé). L'explication n'est pas dans le semi-automatisme, mais dans le respect, en ce milieu des années 60, de deux « fondamentaux » par la Simca 1000 : prix attractif et quatre vraies places. Cela va-t-il durer ?

Non, un brutal retournement s'opère au cours du millésime 1967 : les ventes chutent drastiquement, au-dessous de 100 000 exemplaires tous compris. Pourquoi ? Essentiellement parce que l'entreprise, qui arbore désormais le « pentastar » de Chrysler sur le château d'eau emblématique de l'usine de Poissy, concentre tous ses efforts industriels et commerciaux sur la 1100, en négligeant la 1000, sérieusement concurrencée par la R8, qui se dédouble même (1966) en couple R8-R10. Et pourtant, à partir du 1^{er} septembre 1966, les nouveaux propriétaires de Simca 1000 bénéficient, comme tous les autres acheteurs de Chrysler en

France, d'une garantie de deux ans ou 60 000 kms, au premier terme échu. Cela signifie en pratique une garantie de deux ans pour la plupart des clients de Simca 1000, quatre fois plus que chez la concurrence, ce qui n'est pas négligeable, à ceci près qu'aux États-Unis Chrysler offre à ses clients une garantie de cinq ans ou 50 000 miles ! De plus la garantie française ne concerne que le groupe motopropulseur et la transmission, des éléments maintenant éprouvés sur la Simca 1000 ! Simca pousse même la précaution jusqu'à exclure de la garantie les chemises, les pistons, le carburateur et la dynamo ! Malgré la facilité avec laquelle la presse et les clients potentiels pourraient faire des constats dubitatifs, Simca utilise à fond les deux ans de garantie dans toutes ses publicités et communique fort sur un raid de 26 780 kms Tunis-Dakar en Simca 1000, destiné à démontrer la fiabilité du véhicule (6 octobre 1966-23 février 1967). Un seul effort est effectué quant à la gamme, il est tardif dans le millésime, puisque du 21 juin 1967, mais il est intéressant, la mise sur le marché d'un coupé 1000 réellement sportif, bien dessiné et bien équipé, le « 1200 S », qui remplace avantageusement le coupé 1000, trop limité en puissance et trop typé « voiture de dame ». C'est le styliste Marcello Gandini **1**, toujours chez Bertone, qui est le père de ce nouveau coupé, plaisant grâce à son avant à quatre phares, ses deux fausses prises d'air sur le capot, et une planche de bord luxueuse, puissant grâce à un moteur de 1 204 cm³ et 80 chevaux, servi par deux carburateurs double corps, une petite bombe de 6 CV allant jusqu'à 170 km/h et tenant enfin bien la route grâce à un train arrière à carrossage négatif très prononcé (l'écartement du bas des roues, au sol, est plus important que celui mesuré en haut). Sorti au début de l'été 1967, servi par une publicité qui l'érotise, le coupé Simca 1200, vendu 12 % plus cher que le coupé 1000 seulement, séduit 1 527 acheteurs avant le Salon 1968, qui fait changer de millésime **2**. Malheureusement pour lui le réseau Simca va se trouver obligé par contrat de vendre la Matra 530, née en 1967, coinçant la Simca 1200 S entre deux destinées.

Le millésime 1968 repense un peu la Simca 1000. Il est temps... Le bureau d'études, libéré du lancement de la Simca 1100 qui replace Simca dans le peloton des constructeurs ayant le double modernisme de la traction avant et du hayon arrière, repense le moteur de la 1000, qui reste à 944 cm³, mais passe à 40 et 42 chevaux de la nouvelle norme DIN **3**, respectivement sur la L et les GL, GLS et automatiques, et se trouve enfin doté d'un filtre à huile. C'est le passage du moteur type 315 au type 349. Comme d'habitude, quelques retouches concernent l'intérieur des véhicules. 28 526 L et LS, 43 868 GL et GLS : les ventes continuent à baisser, l'effort a été insuffisant, mais curieusement les ventes repartent à la hausse dans deux pays, l'Italie et les Pays-Bas. C'est seulement au Salon 1968, pour le millésime 1969, que la gamme Simca 1000 va se trouver largement corrigée.

¹ Né en 1938, la même année que Giugietto Giugiaro.

² 45 916 Simca 1000 L et LS sont vendues, 52 137 GL et GLS, 3 837 automatiques et... 661 commerciales.

³ Norme allemande, elle est beaucoup plus réaliste que la SAE car elle donne la puissance des moteurs avec tous leurs périphériques.



Simca 1000 de 1966, collection de Jean-Pierre Foucault, à Rétromobile 2008

La deuxième génération de Simca 1000 (1969-1976)

Mécanique et style se trouvent nettement modifiés au Salon de 1968. Débute pour la Simca 1000 ce qu'on n'appelle pas encore une nouvelle « phase » mais qu'on peut rétrospectivement appeler « phase II », ou, de façon moins anachronique, deuxième génération. Extérieurement, tous les véhicules arborent désormais une nouvelle calandre, plus large et aux baguettes « chromées », inspirée de la Simca 1100, les clignotants sont nouveaux, les phares, toujours ronds, passent à un diamètre de 1800 mm, comme pour les États-Unis, les blocs lumineux arrière ne sont, eux, plus ronds, mais en forme de trapèze. Surtout, la direction est enfin une crémaillère, le train avant est enfin doté d'une barre stabilisatrice, le carrossage du train arrière est celui, négatif, du coupé, il y a des cardans et toutes les roues sont des 13 pouces, sauf sur la Simca 1000 de 4 CV, qui est une des nouveautés, sous l'appellation de « Sim'4 », jeu de mots typique des années 60. La « Sim'4 » est la nouvelle entrée de gamme, qui donc conserve les roues de 12 pouces, les sièges non réglables et le tableau de bord simplifié de la « L » ; le moteur a une course des pistons diminuée, ce qui abaisse la cylindrée à 777 cm³ ; son taux de compression est faible, ce qui permet l'usage de l'essence dite ordinaire, moins chère ; le rapport de pont est plus court ; plus de butoirs aux pare-chocs pour cette Simca 1000 bon marché, que la publicité compare de façon assez vacharde à la bonne vieille 4 CV Renault et de manière acide à la R4. Mais la véritable nouveauté est l'arrivée d'une Simca 1000 Spécial, dotée d'un moteur de 1 118 cm³, à taux de compression élevé ; le rapport de pont a été allongé, la puissance monte à 50 chevaux DIN et la puissance fiscale est désormais de 6 CV. La présentation de la « Spécial » est également plus flatteuse, avec des jantes ajourées, quatre phares, un décor faux bois sur la planche de bord, un volant trois branches, une console centrale... Au fond c'est la même opération que fait Renault au même moment, avec la R8 S, plus typée « sport » toutefois, et un peu moins chère. Et Simca fait l'opération inverse avec la 1100 en dotant un modèle de base d'un moteur de 5 CV, un moteur de Simca 1000. Le « relooking », comme on dit chez Chrysler, de l'ensemble de la gamme Simca 1000, ainsi que le lancement de la Spécial, permettent aux ventes de dépasser à nouveau les 100 000 (108 619), sur une production Simca totale de 350 083, soit 16,9 % de la production française de véhicules en 1968. Toujours pour 1968 Simca a exporté 165 658 voitures, soit 17,3 % des exportations françaises ; Simca est dans ce domaine des exportations automobiles largement distancée par Renault (432 060) et talonnée de très près par Peugeot et Citroën. La nouvelle petite bombe permet à Simca de créer un challenge sportif, qui se veut rival du Trophée Gordini, mais c'est seulement l'arrivée, au bout d'un an, de la Rallye qui va permettre à la rivalité de devenir réalité.

La vraie sportive de Simca, la Rallye, est certes relativement limitée en puissance, mais elle permet à la fois de toucher une nouvelle clientèle, réellement sportive, de paradoxalement maintenir au-dessus des 100 000 les immatriculations du reste de la gamme Simca 1000 et enfin de laisser dans la mémoire collective une empreinte indélébile. Sa sortie, en février 1970, a été

précédée, dès le Salon 1969, de toute une série d'améliorations des berlines Simca 1000 — légère augmentation des puissances des moteurs, meilleur aspect des planches de bord —, de la « Spécial » avec des freins à disque à l'avant, et d'un nouveau remue-ménage dans les appellations des modèles : ainsi la Sim'4, desservie par son importante consommation, pas du tout inférieure à celle de ses grandes sœurs, et descendue en flammes dans *l'Auto-Journal* du 26 février 1970, devient... la 1000 ! La Rallye est un mariage de la carrosserie du modèle de base, donc la 1000, avec la mécanique de la « Spécial », mais l'équipement et les performances — 1 118 cm³, 53 chevaux DIN, 150 km/h, siège baquet uniquement pour le conducteur, carburateur certes Weber mais simple corps, pas d'assistance au freinage — sont inférieurs à ceux de la Renault Gordini. Certes la boîte de vitesses est très bien échelonnée, les reprises sont bonnes, le rayon de braquage est court, et le « look » est séduisant, avec la couleur « rouge sarde », le capot noir mat, le rétroviseur extérieur en forme d'obus, les bandes adhésives noires qui font la nique aux bandes blanches de la Gordini, le siège conducteur baquet et... le 200 km/h inscrit sur le compteur de vitesses ! Mais c'est en Espagne, chez Simca-Barreiros, que l'on trouve une Rallye moins sous-motorisée, avec un moteur de 1 204 cm³ et 65 chevaux... Pour compléter le millésime 1970, des ceintures de sécurité sont montées en série sur tous les modèles de Simca 1000.

Le millésime suivant, 1971, reste au-dessus des 100 000 Simca 1000 vendues ; il est surtout marqué par le changement de raison sociale, opéré le 1^{er} juillet 1970 : Simca, dont le capital est détenu désormais à 99 % par Chrysler, devient Chrysler-France et Georges Hérel est flanqué d'un directeur général américain, Gwain Homer Gillespie (1931-2021). En revanche, il n'y a pas de grands changements dans la gamme 1000 mais des retouches et de nouveaux glissements d'appellations et de badges. Au fond, la principale transformation est l'augmentation du taux de compression du moteur de la Sim'4, pour tenter de remédier à sa consommation, mais n'est-il pas trop tard ? Une autre amélioration est de proposer des kits de transformation — ailes et capot en plastique, jantes alliage, pot d'échappement... — à la clientèle de la Rallye. D'autre part il se produit au cours de l'année une « cannibalisation » de la clientèle de la « Spécial » par la « Rallye », modèle qui va se transformer totalement au cours du millésime suivant.

La transformation de la Rallye n'est pas immédiate, en dépit de la création du Simca Racing Team ; au Salon de 1971 pas de changement, et le modèle continue à bien se vendre : au cours de ses deux premières années d'existence, de février 1970 à février 1972, Simca en produit 27 000 exemplaires, dont 18 000 pour l'exportation, une proportion des deux tiers totalement inusitée et bénéfique. Au Salon d'octobre 1971 ce sont les modèles « sages » qui progressent, surtout en matière de sécurité, par renforcement des colonnes de direction, du capot et de sa fermeture. Mais en février 1972 la « Rallye 1 » vient renforcer, ô combien, la note sportive de la gamme Simca 1000. La 1100 Spéciale donne son moteur de 1 294 cm³ et 60 ch

DIN à la petite bombe Simca ; certes le carburateur est monocorps (mais de 34 mm de diamètre), toutefois le taux de compression est de 9,8 :1, les synchros de boîte et le démarreur ont été renforcés, l'équipement de la planche et du tableau de bord est très complet, même le passager a droit à un siège baquet et la voiture dispose d'un alternateur. Le moteur de la Rallye 1 est par ailleurs monté sur la 1000 Spécial, qui n'a que les finitions de la GLS. Les deux modèles de haut de gamme tirent les ventes, qui montent à 115 542 exemplaires de toutes les Simca 1000. Il faut dire que la presse sportive a fort bien accueilli la Rallye 1 et que la publicité frappe fort et juste : « Qui a dit que tous les bolides français étaient bleus ? ».

Les ventes vont se tasser très légèrement (112 273) l'année suivante qui voit pourtant surgir une Rallye encore plus sportive et (plus tard) mythique, la « 2 ». Profitant du départ à la retraite de la R8 Gordini, en septembre 1971, peu remplacée par la R12 Gordini, poussant à la suppression dans le catalogue Simca du coupé 1200 S, qui se vend désormais très peu, à l'automne 1971 (les derniers modèles sont montés à Rotterdam), la Rallye 2 est révélée dès septembre 1972. Elle est dotée du moteur 1 294 cm³ du défunt coupé mais poussé à 82 ch DIN grâce à un taux de compression de 9,8/1 et deux carburateurs Solex de 35 alimentés par une énorme boîte à air. La vitesse maximum est de 170 km/h, le look encore plus sportif que chez la Rallye 1 — couleur jaune, capot noir mat, entrée d'air sous le pare-chocs avant, jantes et pneus spéciaux, phares longue portée — et les améliorations techniques conséquentes : double circuit de freinage, gros réservoir de carburant, disques de freinage à l'arrière, comme à l'avant, parebrise Triplex, manomètre de pression d'huile, etc. Les performances sont pratiquement celle de la Gordini et le rapport performances/prix est excellent, ce qu'exploite la publicité : « Avec la Rallye 2, on peut encore faire crisser des pneus sans que le prix fasse grincer des dents. »

Toujours pour le millésime 1973, la Sim'4, devenue totalement anecdotique, disparaît et les autres modèles bénéficient de la suspension arrière négative — enfin ! — , de petits progrès par ailleurs et de quelques bizarreries, ainsi les enjoliveurs deviennent une option sur la GLS : il n'y a pas de petits profits ! Mais — je me répète — l'ensemble des ventes de Simca 1000 se tasse, en dépit de la disparition de la R8, et, chose inquiétante sauf pour les finances de la société, les modèles les plus puissants et les plus chers se vendent le mieux, tout au moins en France. Que vont devenir les ventes après les premières limitations de vitesse (sur les routes ordinaires, sur les routes à chaussées séparées et sur les autoroutes), l'automne 1973 et la crise pétrolière ?

Simca réagit à l'augmentation très importante du prix de l'essence, mais tard et mollement. En février 1974 en effet sort un modèle dit « économique » d'une Simca 1000 qui n'a jamais vraiment brillé par la modestie de sa consommation de carburant. C'est la Simca 1000 GLE (E pour économique), qui est doté du bon vieux 944 cm³, mais avec curieusement

un fort rapport volumétrique qui impose l'usage du « super », évidemment plus cher que l'essence ordinaire. Le seul type économique de Simca 1000, cela avait été la 900, baptisée ensuite Sim'4, et elle n'est plus au catalogue depuis le Salon de 1972. Dans le même temps l'entreprise monte une « opération vérité consommation » avec... une Rallye 2, sur l'itinéraire Rennes-Lyon ; Simca avait été doué pour ce genre d'opération publicitaire, Chrysler-France rate complètement sa communication : la presse et l'opinion sont totalement indifférentes. Entretemps, au Salon, Chrysler-France n'avait fait que de très légères retouches sur sa gamme de Simca 1000, fort vieillissante au regard de toutes les clientèles potentielles, françaises et étrangères. La sanction arrive : le millésime 1974, avec 90 178 exemplaires, est en recul d'un dixième sur le précédent. Que peuvent les Simca 1000 face aux toutes nouvelles et jolies Renault 5, Fiat 127 et Peugeot 104 ? Elles peuvent susciter une extraordinaire campagne de publicité nominative et comparative, destinée implicitement aux garagistes titulaires du panneau Simca, attaquant frontalement la R5 et titrée « La Renault 5 est-elle vraiment une supercar ? », « supercar » étant le surnom donné à la R5 par Renault lors du lancement. En 13 vignettes, la R5 est « descendue », avec une mauvaise foi sidérante, au profit de la Simca 1000 :

« Ceux qui imaginent que la Supercar est super rapide seront bien déçus.
En voulant être une routière et une citadine, la Supercar n'est ni l'une ni l'autre.
La Supercar a mis un vieux moteur sous son capot.
L'ennui avec la Supercar, c'est qu'elle est superchère.
Non ! La Renault 5 n'est vraiment pas une supercar. À vous de le dire à vos clients. »

Je le répète, le document est relativement confidentiel...

Le déclin, toutes catégories de Simca 1000 confondues, continue pour le millésime suivant : au Salon d'octobre 1974, certes un alternateur partout, rajeunissement des planches de bord, avec des cadrans ronds, jeu de chaises musicales des badges, volants et autres équipements, à en avoir le tournis, mais la clientèle en veut davantage, ce que la concurrence fournit. On tombe à 73 350 exemplaires... Chrysler France semble s'être résolu à laisser dépérir son modèle à propulsion arrière ; on en aura plus tard la confirmation quand on apprendra que la firme s'est refusée à préparer l'industrialisation d'un prototype de Simca 1000 totalement rénovée, qui aurait pu sortir en 1975, avec des lignes retendues, des faces avant et arrière ressemblant à celles de la Fiat 130 (feux rectangulaires très allongés, etc.). Une telle rénovation aurait exigé des investissements beaucoup trop onéreux, beaucoup plus que pour le « projet 956 » de 1965.

Pour le Salon de 1975 Chrysler-France prépare ostensiblement la présentation de la nouvelle et très intéressante gamme 1307/1308 et tous les spécialistes s'attendent à l'abandon des Simca 1000, après 14 ans d'existence. Chrysler-France surprend tout le monde en ne faisant disparaître que la GLE et la « Spécial » et en dévoilant une très intéressante nouvelle Simca 1000, la SR, de surcroît en deux versions, au choix du client, une 6 CV et une 7 CV. La 6 CV

est mue par le moteur 1 118 cm³ de 55 chevaux DIN, la 7 CV par le 1 294 cm³ de 60 chevaux DIN. Le modèle supérieur est, en plus, doté des freins de la Rallye 1, de jantes en alliage léger, comme celles de la Simca 1100 Ti, de projecteurs longue portée, etc. Par ailleurs il y a tout un enrichissement de la présentation intérieure et extérieure de presque tous les autres modèles et en avril 1976 sort la première voiture française en série limitée — elle devance, contrairement à ce qui est souvent dit, la 2 CV Spot — , la « Simca 1000 Extra », moteur 5 CV mais équipement très riche : allumeur à cassette SEV-Marchal (qui sera vite monté sur d'autres Simca 1000), peinture métallisée, ceintures à enrouleurs, sièges velours, moquette, projecteurs à iode, phares longue portée, avertisseur à compresseur, autoradio ou toit ouvrant, etc. **1**

¹ Prix : 15 690 F avec la radio ou 15 890 F avec le toit ouvrant, chaque version excluant l'autre. C'est plus cher qu'une GLS (14 490 F).



Simca 1000 Extra

La troisième génération de Simca 1000 (1976-1978)

Au Salon d'octobre 1976, la plupart des constructeurs français bricolent dans leur gamme. Citroën sort la LNA qui est une Peugeot 104 à moteur Citroën de deux cylindres ; Renault présente la R 20, qui est issue du mariage entre la R 30TS et la R 16TX. Chrysler-France, qui avait envisagé naguère, mollement, de redessiner la caisse de la Simca 1000, voire de la transformer en traction avant, simplifie drastiquement la gamme Simca 1000, en arrêtant la 1000 Extra, ce qui est normal puisqu'il s'agissait d'une série limitée, et en se débarrassant de la SR de 5 CV, moins demandée que la 6 CV. Surtout, Chrysler rebaptise, bizarrement, deux des modèles restants, en remplaçant le dernier zéro de « 1000 » par le chiffre correspondant à la puissance fiscale, comme pour imiter la gamme supérieure, celle des 1307/1308 ! La gamme est donc faite désormais de la 1005 LS, de la 1006 GLS, les Rallye 1 et 2 (la 2 a une option lourde, le kit Groupe II SRT 77) gardant, heureusement, leurs dénominations. Tout aussi bizarre, l'idée de « moderniser » l'avant des véhicules avec un capot plat et des phares rectangulaires, même pour les Rallye. Ce qui est par contre dans le bon air du temps, c'est le montage sur tous les modèles de ceintures de sécurité à enrouleurs et d'une résistance dégivrante sur la lunette arrière. D'autant que la concurrence automobile est clairement supérieure, que la presse spécialisée est très sévère (André Costa parle même de la « la Simca Louis-Philippe » ¹), cela ne suffit évidemment pas à déplacer les foules d'acheteurs : 54 132 seulement pour le millésime 1977.

Fin de partie après dix-sept ans d'existence, en 1977-1978 : l'Horizon, toute nouvelle et très séduisante, pousse les Simca 1000 non-sportives vers la sortie, avec quelques satisfecit pour les clients fidèles, comme la « 1005 LS de Luxe », qui ressemble beaucoup à une Extra par sa mécanique et son équipement, et la « 1006 LS de Luxe ». Mais surgit en janvier 1978 la Rallye 3 qui est, en gros, une Rallye 2 qui intègre en série le kit SRT 77, et devient de la sorte une bombe de course (183 kms/h !), éphémère, puisque toute la gamme Simca 1000 disparaît progressivement en 1978, en janvier pour la GLS, en juin pour la LS, et à l'été pour les modèles sportifs. Le millésime 1978 a totalisé 26 460 exemplaires, moitié moins que pendant le précédent millésime : l'aventure est terminée, avec au total 1 691 004 Simca 1000 sorties entre 1961 et 1978.

¹ *L'Auto-Journal* du 15 décembre 1976.



Simca 1000 de 1977 ou 1978

Les versions Abarth et CG ; les préparateurs

Bien sûr il y eut les Rallyes, Rallye tout court, Rallye 1, 2 et 3, destinées au sport et à la compétition mais manquant très longtemps de puissance. Mais il y eut aussi des accords passés entre Simca et Carlo Abarth (1908-1979) en novembre 1961 pour construire des berlinettes sportives. La plus connue est l'Abarth-Simca 1300 GT, révélée au Salon de Genève de mars 1962, dotée d'un moteur de 1 288 cm³ dérivé de la Fiat 600 (125 ch DIN !), de deux carburateurs double corps, dans une coque de Simca 1000 remodelée. Les succès en course sont très nombreux durant l'année 1963 et au Salon d'octobre les Simca-Abarth 1150 forment une petite gamme de quatre modèles, ouvertement destinés à concurrencer la Dauphine 1093, le modèle supérieur, la « 1150 SS Corsa » ayant une puissance de 85 ch DIN et une vitesse maximum de 170 km/h. Abarth envisage d'autres dérivés mais la prise de contrôle de Simca par Chrysler fait cesser cette brève aventure, tout au moins en France, car Abarth continue de vendre en Italie et en Suisse, voire aux États-Unis.

Les Rallye gardaient la robe de la berline, mais il y eut de véritables coupés, vraiment sportifs, les CG (Chappe et Gessalin), du nom des constructeurs farouchement indépendants qui se vouèrent depuis leurs installations de Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne) à une transformation fondamentale de la Simca 1000, les trois frères Chappe (Abel, Albert et Louis) et Jean Gessalin ¹. Ces associés viennent de loin, de la réalisation de camions d'incendie pour Delahaye ! Ils passent, dans l'euphorie « plastique » des années 60, au travail du polyester stratifié, sous-traitant d'abord pour Rédélé la coque de l'Alpine A106 puis de la GT4. Ils changent ensuite de donneurs d'ordres : René Bonnet leur fait faire les carrosseries des Monomil, du DB Le Mans puis du Djet, Charles Deutsch le CD de 1964. En 1965-1966 ils décident de faire pour leur propre compte un petit coupé, dessiné par Gessalin, les Chappe s'occupant de négocier une mécanique. Renault est lié à Alpine, Panhard, Citroën et Peugeot son impossibles pour d'autres raisons, par voie de soustraction seul Simca reste possible, mais la marque a ses Rallye et a déjà envisagé de travailler avec Carlo Abarth. Les Chappe récupèrent une Simca 1000 accidentée, en prélèvent la mécanique, la greffant sur un châssis à poutre central tubulaire. Six autres prototypes suivent, ensuite, l'homologation est demandée, réussie, et le véhicule est enfin montré à Simca.

Le « spider CG 1000 » est présenté au Salon de l'Auto de 1966. Le spider, très typé cabriolet, reprend la mécanique du coupé Simca 1000, sa boîte quatre vitesses synchronisées, ses quatre freins à disques et... son problématique boîtier de direction Gemmer. Au fond, seule la carrosserie, en polyester, est CG... Inévitablement, eu égard aux procédés artisanaux de fabrication et au faible nombre d'exemplaires (une vingtaine), le prix aussi est artisanal, donc

¹ L'installation à Brie-Comte-Robert est récente (1960). Le père de Jean Gessalin, Amédée, avait épousé la sœur aînée des Chappe. L'entreprise est donc familiale...

élevé : 16 500 F, soit le tiers en sus du prix d'un coupé Simca 1000 de série et seulement 1 400 F de moins qu'une berline Alpine qui cravache à 175 km/h ! Les clients ne pouvant qu'être déçus par les performances (150 km/h seulement), malgré le faible poids de la coque et du châssis, Chappe & Gessalin leur proposent un kit, fabriqué par un préparateur de Rodez, Michel Tapie, qui monte la puissance du moteur à 60 chevaux : presque 50 % de gagnés ! L'année suivante Chappe & Gessalin propose à la fois une présentation très simplifiée du spider, ce qui permet de vendre au-dessous de 15 000 F, et une très large possibilité d'options, la plus utile étant un hard-top, la plus sensationnelle étant le moteur 1 118 cm³ de la Simca 1000 « Spécial » poussé à 80 chevaux, toujours par Tapie.

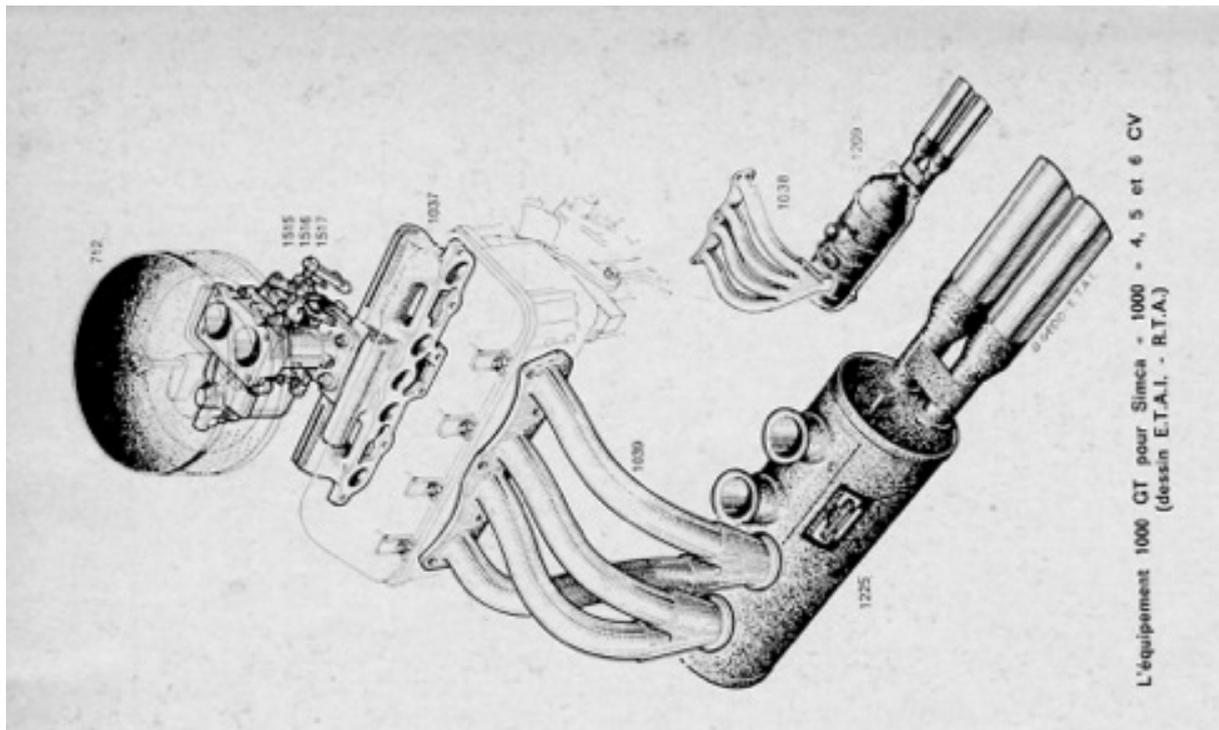
L'apparition du coupé Simca 1200S change la donne, permettant à Chappe & Gessalin de vendre un coupé CG 1200S, atteignant grâce à une préparation la puissance de 80 ch DIN. Les progrès par rapport au « spider CG 1000 » sont importants, notamment en vitesse de pointe (175 km/h) et 20 exemplaires du CG 1200S, en cabriolet ou en spider, sont produits. Mais pour pouvoir être vendus CG a dû insister, argumenter, en utilisant les quelques éléments luxueux ou pseudo-luxueux, car le prix est élevé. Le modèle évolue petit à petit et se fait vendre par le réseau Simca : puissance haussée à 85 ch en 1969, déclinaison, l'année suivante, en version course grâce au service compétition de Simca-Chrysler France, installé rue Paul-Bert à Boulogne-Billancourt, et dirigé par Henri Chemin ¹, le « Proto MC », doté d'un moteur Chrysler de deux litres (2 160 cm³, 170 ch), en position centrale, sur un châssis étudié par Matra et avec une boîte de vitesses de Porsche 911. Le pilote vedette du service, Bernard Fiorentino (dit Fio Fio) ², le conduit, ainsi qu'une barquette sœur de 175 puis 200 ch. Mais Simca se rapproche de plus en plus de Matra, réorientant Chappe & Gessalin vers le CG, qui devient « 1300 » en 1972 (82 ch DIN, 95 avec un kit). La crise pétrolière de 1973 et les progrès automobiles de Matra contraignent Chappe & Gessalin à cesser son activité, après avoir sorti de ses ateliers — installés rue du Coq gaulois, à Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne) — 517 véhicules, tous modèles confondus, dont le logo était... le coq gaulois, dessiné par le célèbre Albert Uderzo (1927-2020).

Pour être à peu près complet sur les dérivés sportifs de la Simca 1000, il faudrait évoquer les très nombreuses réalisations ou projets artisanaux, comme le cabriolet Sibona & Bassano, ou les deux voitures de course d'André Moynet (1921-1993) ³, qui participent aux 24 Heures du Mans en 1968 et en 1975, véhicules très bien dessinés qui n'ont plus grand-chose à voir avec la berline classique.

¹ Né en 1933.

² Né en 1943.

³ Un livre, celui de C.-H. Leconte, *André Moynet, pilote de combat*, Éditions de la pensée moderne, 1955, 222 p.



Des préparateurs comme Pierre Ferry (tubulures d'admission, travail sur la culasse, arbres à cames, kit pistons, etc.), Paul Condriillier ¹ (tubulure d'admission, pistons forgés, bielles allégées, travail sur les conduits, etc.), Bernard Bouhier (remodelage complet de la culasse, modification de l'arbre à cames, augmentation de l'alésage, compresseur) et Autobleu (tubulure d'admission, carburateur Weber, collecteur d'échappement, pot d'échappement) travaillent sur la Simca 1000, de préférence Rallye ². Michel Tapie, de Rodez, s'attaque au coupé Simca 1000 : tubulure d'admission, carburateur Weber, allègement des bielles et du volant moteur. Le concessionnaire de Montargis (Loiret) Michel Basty, lui, s'empare de la Rallye, lui montant ainsi le moteur de 1204 cm³, avec la bénédiction de Simca, obtenant un bon 170 km/h et réussissant à vendre environ 150 voitures, à un prix... nettement plus élevé qu'une Rallye de série munie de toutes les options. C'est la voie suivie par le concessionnaire Marlaud, d'Albi : réalésage à 1 148 cm³ du moteur, rabotage de la culasse, admission et échappement travaillés, carburateur Weber double corps, rapport de pont plus court, rigidification de la caisse, etc. Pierre Brunetti, de Bois-Colombes (Hauts-de-Seine) et Autokit sont les préparateurs qui ont les catalogues le plus complets : diverses transformations du bas-moteur et de la culasse, adoption de moteurs de 1307/1308, échappements, carburateurs Weber, admissions, carter d'huile cloisonné, rapports de pont, renforcements de la caisse et de la suspension. Des boîtes à cinq vitesses sont proposées, par le concessionnaire de Villemomble (Seine-Saint-Denis), Bouhier-Lamé (4 900 F hors taxes !),

¹ 1924-1997.

² On n'a que très peu d'informations sur la préparation Barraquet.



Au Salon de Reims 2014...

La Simca 1000 dans la publicité et au cinéma

Simca avait lancé dans les années 50 de nombreuses opérations publicitaires, les « 100 000 » avec l'Aronde — 100 000 kms à plus de 100 km/h Montlhéry en 1953, 100 000 kms en 100 jours et 100 nuits dans Paris en 1954, 100 000 kms par 100 conducteurs à travers la France en 1955, 100 000 kms à plus de 100 km/h sans s'arrêter à Montlhéry en 1957 — et les opérations « Record » à Miramas, avec l'Ariane : 200 000 kms à plus de 100 km/h de moyenne par exemple en 1960. La Simca 1000, quant à elle, est très présente dans la publicité, mais trois périodes se distinguent à l'évidence : une très grande densité pour les premières années, de 1961 à 1965, une grande modestie entre 1965 et 1969 puis une coûteuse intensité pendant les deuxième et troisième phases d'existence, de 1969 à 1978. Le lancement de la Simca 1000 est très largement appuyé par la publicité, aucun support, aucun public n'étant négligé. La maison de vente par correspondance Trois Suisses, encore largement textile, lance ainsi un grand jeu « des laines » dont les deux premiers prix sont une Simca 1000, « la voiture dont toutes les femmes rêvent ». Les périodiques pour les enfants ne sont d'emblée pas oubliés, ils ne le seront jamais par la suite. Le moins que l'on puisse écrire, c'est que Simca dispose d'un remarquable service de communication, capable de mettre sur pied tout type de publicité, de mentir effrontément devant les évidents défauts de la Simca 1000, et... de se servir des personnalités en vue. Antoine Pinay s'était fait livrer, devant l'objectif d'un photographe, une Trianon, la moins chère des Vedette, Miss France a été dotée d'une Ariane, Grace Kelly avait roulé en Aronde Monaco, Michèle Morgan en Chambord, Farah Diba, impératrice d'Iran, roule ou se fait photographier dans la Simca 1000 qu'elle a reçue (pour son 23^e anniversaire) dès le 13 octobre 1961 — c'est la millième produite — et d'ailleurs Simca cible toutes les catégories de *people* à l'époque de la 1000 : vedettes (*sic*) d'un écran (Annie Girardot, Anne-Marie Peysson), chanteurs et chanteuses (Annie Cordy, Luis Mariano, Dario Moreno, Petula Clark, Nicoletta), grands noms du music-hall (Fernand Reynaud, Mireille Darc, Pierre-Jean Vaillard, Moustache 1, Roger Pierre et Jean-Marc Thibault...) et de la jeune télévision (Jean Nohain, Pierre Sabbagh). Même... le paquebot *France* devant lequel la Simca 1000. Même le chanoine Kir, député-maire de Dijon, mais seulement pour un « libre essai », l'avant-veille de Noël 1961...

Les cascadeurs Gilles Delamarre, Colette Duval et Jean Sunny font le spectacle en faisant rouler sur deux roues des Simca 1000 (ils l'avaient fait d'abord avec des Ariane), lors de spectacles rameutant le public, mais aussi, le 28 novembre 1962, sur l'itinéraire Paris-Chartres ; des coups publicitaires sont organisés, allant du rodéo urbain sur les Champs-Élysées au lâcher de Simca 1000 depuis un avion en passant par la traversée du Pont du Gard ; plus sagement, on installe des Simca 1000 sur des quais de métro. Très tôt Simca utilise la passion de la course automobile de certains propriétaires de Simca 1000 pour monter en épingle leur

¹ Pseudonyme de François Galépidès (1929-1987).

réussite au volant de Simca 1000 de série. Bien entendu, le succès de la Simca 1000 à l'export, dès 1963, est largement exploité en France, pays qui s'ouvre mentalement au monde entier dans les années 60. D'ailleurs des arguments utilisés à l'étranger sont réutilisés en France et d'autres, usés pour l'hexagone, sont recyclés hors des frontières ! Bien entendu, la Simca 1000 participe à la caravane publicitaire du Tour de France, en incarnant Butagaz, « la vraie marque », une réalisation très soignée du carrossier Rotrou.

Pour sa publicité, Simca 1000 semble avoir dépensé régulièrement près d'un pour cent de son chiffre d'affaires : il s'agit d'attirer vers les concessions les clients, beaucoup plus « classes moyennes » qu'autrefois, grâce à l'amélioration générale du niveau de vie. De toutes façons, le recours au crédit est largement encouragé, avec le système Libre-Crédit Simca : le client verse une petite somme (minimum 100 F) qu'il alimente petit à petit, cette épargne lui rapporte 4 % d'intérêt et quand elle atteint un certain seuil, le client peut prendre livraison, à charge pour lui de payer le solde dans un délai maximum de deux ans. À l'américaine et sans regret du temps des années 50, Simca cible pour la 1000 les cadres et les employés, leurs femmes et même leurs enfants : dès 1963 le slogan « c'est si facile en Simca 1000 » s'adresse à un couple typique, le mari ayant de surcroît un crâne un peu dégarni ; les journaux pour enfants sont remplis de publicités pour la 1000, des buvards, des jeux sont distribués. Simca croit à la clientèle féminine, au vu des statistiques : un tiers des nouveaux permis du début des années 60 sont donnés à des femmes, issues des milieux aisés en général. Les vendeurs sont d'ailleurs formés à accorder à l'épouse un rôle important lors des opérations de démarchage. Loin des paillettes du *show-biz*, qui coûtent d'ailleurs de l'argent en en rapportant beaucoup moins que dans les années 50, Simca réorganise sa direction commerciale, confiée en octobre 1961 à Oscar Beretta, qui crée un an plus tard 24 directions régionales qui contrôlent chacune une vingtaine de garages

La publicité Simca peut faire très fort pour la 1000. Dès 1962 des Simca 1000 se font parachuter ou soulever par un hélicoptère. En 1963 est dénichée une jeune chanteuse de 18 ans au look très sage, Marianne Sbriglio, dont le premier 45 tours est sponsorisé par Poissy : un pseudonyme adéquat est trouvé facilement, c'est Marianne Mille, qui pose en photo pour la jaquette du disque, assise sur le capot d'une Simca 1000 — sourire, robe sage mais genoux apparents, « popeline » foncée — et chante, avec deux orchestres différents, quatre titres, dont les deux premiers sont des clins d'œil automobile : « Je ne vois que toi » et « Pauvre petite fille riche » ¹.

¹ Label : Panorama. Orchestres : Claude Vasori (Caravelli) et James Award (en fait, c'est le même !). Marianne Mille continuera sa carrière dans la chanson et le music-hall jusqu'au XXI^e siècle, toujours avec le même pseudonyme.

Produire la Simca 1000 : Poissy, la grande usine Simca

La Simca 1000 a toujours été fabriquée dans l'usine de Poissy, qui a connu « sept vies », pour reprendre la formule de Jean-Louis Loubet et Nicolas Hatzfeld ¹. Possédée d'abord par des « rêves américains », Poissy est devenue une « usine à l'italienne » et grâce à elle Simca a été le troisième constructeur français. Après Ford, ce sont Simca puis Chrysler qui y réalisent leurs fabrications françaises, avant que PSA puis Stellantis y installent leurs productions Talbot, Peugeot, Citroën et DS. Situé entre la route d'Achères, haut lieu des records à la Belle Époque, et la banlieue industrielle ouest, le site de Poissy avait vu d'abord s'installer les automobiles Grégoire, qui déposèrent leur bilan en 1913. Un long interlude sépare la Première Guerre mondiale de l'annonce en décembre 1937 de la construction d'une nouvelle usine automobile à Poissy par la société Matford, résultat de l'union de Mathis et de Ford SAF en 1934, en fait ce fut une usine Ford, qui travailla pendant l'Occupation, surtout pour le compte des Allemands, ce qui lui valut d'être bombardée. Mais elle est badgée Ford et redémarre dès la Libération de Poissy. L'usine Ford de Poissy se veut moderne et bien desservie par les moyens de communication, voie ferrée et Seine, elle a recyclé pour elle l'ancien ministre de Vichy François Lehideux (1904-1998) mais dès 1952 des Américains veillent à l'organisation. Le climat social et politique, puissance de la CGT, grève de la métallurgie française en 1950, qui provoque l'arrêt de Poissy pendant un mois, pousse Ford à se replier sur Cologne et à vendre l'usine de Poissy, à Simca, en 1954. Pour Simca, quatrième constructeur français, ce sera doubler l'usine de Nanterre et une nouvelle aventure industrielle.

« Dans le plan de développement que se fixe Simca, Poissy devient la pierre angulaire du nouvel enjeu industriel. Dès la fin 1955, l'usine est bouleversée pour devenir, à l'automne 1958, ce que les observateurs de l'époque considèrent comme l'usine automobile la plus moderne de France. » ²

Les contacts entre Ford et Simca ont commencé en 1953 et les négociations aboutissent début juillet 1954 : droit pour Ford de vendre l'Aronde, récupération par Simca de la Vedette, renouvelée en Versailles-Trianon-Régence, satisfaction pour Simca et Renault du départ du projet de Ford Taunus pour l'Allemagne, soulagement des pouvoirs publics français devant le départ de l'américain, à l'amiable... Simca, qui rachète nombre de sous-traitants dans les années 50, apparaît comme le « bon élève » des années 50. De surcroît, la grande idée de Simca est de construire, à l'emplacement, des bâtiments légués par Ford, une usine ultra-moderne et très grande, regroupant toute la fabrication et permettant d'abandonner toutes les installations de proche banlieue parisienne, Nanterre, de taille très importante, bénéficiant d'un long délai (jusqu'en 1973), mais Nanterre sera abandonné le 1^{er} juillet 1961 et revendu à Citroën. Le chantier du Grand Poissy s'ouvre le 17 novembre 1955, sur une immense superficie, le sol est

¹ J.-L.Loubet & N.Hatzfeld, *Les 7 vies de Poissy. Une aventure industrielle*, ETAI, 2001, 360 p.

² J.-L.Loubet & N.Hatzfeld, *Les 7 vies de Poissy. Une aventure industrielle*, ETAI, 2001, 360 p., p. 75.

rehaussé pour être hors de portée des crues de la Seine (il vient d'en avoir de très importantes en février). Prudemment Simca choisit comme premier modèle « entièrement nouveau » un hybride, l'Ariane, caisse de Vedette et moteur d'Aronde ; le second est la P60, *restyling* (réussi) de l'Aronde.

La nouvelle usine, inaugurée le 17 octobre 1958, en même temps que débute la Cinquième République, se veut allégorie de la modernité industrielle et architecturale, elle est signalée par un « phare », le château d'eau — 75 mètres de haut, une sphère de 15 mètres de diamètre au sommet, avec le nom SIMCA —, elle a coûté une somme très élevée, elle se visite, concurrence la nouvelle usine Renault de Flins, et s'inscrit dans la cohorte des réalisations de prestige de la fin de la IV^e République et du début de la Ve, avec le pont de Tancarville, la Caravelle, Serre-Ponçon et Pleumeur-Bodou, liste non exhaustive... La modernité de Poissy est faite d'espaces immenses, de *dispatching*, de moyens électromécaniques, de fiches et de bandes mécanographiques perforées, de lignes de convoyage à balancelles (une soixantaine), de bancs à rouleaux, de télétypes, mais l'informatisation n'en est qu'à ses débuts, l'atelier de ferrage est un enfer pour les ouvriers et les stocks de pièces sont considérables, d'où le rôle capital des « chasseurs de pièces ». L'encadrement Simca est à Poissy censé réaliser l'amalgame entre une trentaine d'anciens de Ford, des anciens de Nanterre, souvent appelés les « Italiens » par la maîtrise et les ouvriers, et des Américains, à partir du moment où Simca voit la participation Chrysler au capital augmenter par les suites des accords de 1958. Le contrôle de la « paix sociale » à Poissy repose sur le syndicat maison, déjà présent à Nanterre, l'« indépendant », devenu en 1959 la base rêvée de la Confédération française du Travail (CFT), un syndicat unique largement financé par Simca, un syndicat qui regroupe tous les types de salariés et qui est dirigé, pour longtemps, par Nicolas Fiorentino et Max Le Berre, élus au conseil d'administration, au comité central d'entreprise et au comité d'établissement. Le contrôle repose également sur de périodiques vagues de licenciements, sur un « système Simca »¹ — au fond imité de la politique de Citroën à Javel pendant l'entre-deux-guerres — d'aides sociales dont une retraite sans cotisation ouvrière, sur une politique de recours à la main-d'œuvre immigrée, italienne, espagnole, portugaise, mais surtout marocaine et turque. À Nanterre déjà, les salariés de Simca ont bénéficié de la troisième semaine de congés payés, avant ceux de Renault, c'est en 1961 la quatrième semaine, toujours avant Renault, c'est la garantie de l'emploi, un emploi bien rémunéré, la vente de voitures, spécialement des Simca 1000 au personnel, moyennant l'absence de grèves, l'aide au Service d'Action civique et les bagarres avec la CGT de Flins, l'usine moderne de la régie Renault.

En 1964, le Grand Poissy représente 287 000 m² de surface, voici qui permet de conforter la place de troisième constructeur automobile français que Simca détient depuis 1955,

¹ Cf. J.-L.Loubet & N.Hatzfeld, « Poissy, de la CGT à la CFT. Histoire d'une usine atypique », *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, janv.-mars 2002, pp. 67-82.

année qui l'a vu dépasser insolemment Peugeot. Autre dépassement, interne et écrasant, celui de la gamme Vedette par la P60. Tout cela est bel et bon : l'usine, qui sort tous les modèles Simca, étouffe dès le milieu des années 60.

« Dans cette usine surchargée, embouteillée, où les lignes de montage autrefois libres d'accès sont devenues inaccessibles, cachées derrière des montagnes de containers, des champs de palettes où se sont construits des murs de caisses et de cartons, l'organisation industrielle devient chaque jour plus difficile. On est loin des ateliers que Giuseppe Manfrino voulait d'une netteté parfaite, de cette obsession pour l'ordre et le rangement le long des chaînes, pour ne voir aucune caisse ou palette dépasser la ligne peinte au sol, celle qui matérialise l'espace inviolable de l'ouvrier. » ¹

À la fin des années 60, l'usine se présente ainsi :

- au nord, le long de la Seine, en rive gauche, la zone de réception et d'entrepôt des matières premières, qui arrivent par fer (ligne Paris-Le Havre), route et eau (la Seine), et les entrepôts de pièces détachées
- le vaste ensemble des ateliers de mécanique (85 000 m²) : plus de 2 000 machines-outils
- l'usine ancienne : ateliers de peinture, de carrossage et de garnissage
- au sud, toujours sur la rive gauche, les presses
- sur la rive droite, le centre technique, avec les bureaux d'études et l'aire de stockage des voitures neuves
- toute l'usine est parcourue par un réseau aérien d'eau, vapeur, air, électricité, le *pipe track*, qui franchit d'ailleurs la Seine, et par un réseau ferré de 11 kms

L'abandon du projet de centrale électrique sur la route d'Achères libère au début des années 1970 des perspectives d'extension, mais avec continuité du système social Simca, au temps de Chrysler et du passage aux deux équipes, qui font toutes deux plus de huit heures. Aux presses, les 3X8 sont instituées. La main-d'œuvre étrangère voit sa proportion augmenter dans les années 1970 et même devenir majoritaire.

Le système Simca-Chrysler vacille en 1968, la Simca 1000 se vend de moins en moins bien, le reste de la gamme vieillit, les Chrysler 160/180 sont très décevantes et l'usine baisse ses effectifs par pré-retraites et retours au pays. Le retournement industriel complet avec le succès des 1307/1308 puis des Horizon relance les fabrications : recours à la troisième équipe, etc. C'est une autre époque, la Simca 1000 pesant désormais très peu. ²

Accessoires et accessoiristes

Aux États-Unis ils sont très nombreux. Qu'en est-il en Europe, tout particulièrement en France ? Comme pour toutes les voitures des années 60, les accessoiristes européens s'en

¹ J.-L.Loubet & N.Hatzfeld, *Les 7 vies de Poissy. Une aventure industrielle*, ETAI, 2001, 360 p., p. 167.

² On verra avec profit J.-L.Loubet & N.Hatzfeld, *Les 7 vies de Poissy. Une aventure industrielle*, ETAI, 2001, 360 p.

donnent à cœur joie dans la fabrication, la publicité et la vente d'accessoires destinés à améliorer ou embellir la Simca 1000, toutefois l'heure n'est plus aux sabots d'aile ou à l'ajout de chrome, comme tente de le faire la maison GH qui en a l'habitude, on est dans le sérieux : antivols (Neiman), collecteurs d'échappement (Autobleu, Autokit), jantes (Delta Mics), phares longue portée et antibrouillard (SEV Marchal, Cibié), rétroviseurs extérieurs (SEV Marchal), pompes de lave-glace (SEV Marchal,), avertisseurs à compression (SEV Marchal, Fiamm), spoilers en polyester (MCA), attaches de remorque (Vasseur, Erka), arceaux de sécurité (J.-L.Marnat), bouchons de réservoir (P.J., c'est-à-dire Paul Journée), jantes (Delta Mics, Gotti, Amil), porte-bagages (Couvrauto), galeries (O.L.D.), etc.

La Simca 1000 à l'étranger

Nous l'avons déjà aperçu incidemment (ou pas), la Simca 1000 a été largement exportée, notamment en profitant du Marché commun naissant, et elle a été fabriquée dans quelques pays étrangers. Dès 1963 Simca est le seul constructeur automobile français qui exporte plus de la moitié de sa production et la 1000 est pour beaucoup dans cet exploit industriel et commercial. La marque utilise d'une part huit filiales en Europe (Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Allemagne de l'Ouest, Suisse, Italie, Espagne, Portugal) et une au Brésil (Simca do Brasil), d'autre part une bonne centaine d'importateurs étrangers — Danemark, Autriche, Finlande, Suède, Norvège, Liban et Colombie ¹ — et, enfin, les voitures sont envoyées en kits de pièces détachées puis assemblées — c'est la procédure CKD, *Complete Knock Down* — dans dix pays, l'Irlande, le Maroc, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud, le Venezuela, le Brésil (alternative à la filiale d'importation à de certaines périodes), le Chili, l'Uruguay, et les Philippines. Bien entendu il y a une myriade d'adaptations et d'intitulés des modèles de Simca 1000 et de leurs options, certaines innovations étrangères pouvant être ensuite reprises en France. La Simca 1000 est particulièrement intéressante car elle est petite et simple à assembler, elle est donc vite la plus importante représentante de Simca à l'étranger. Dans les années 1970, alors que le succès de la Simca 1000 est nettement essoufflé en France, il se maintient dans nombre de pays et en 1975 la production de Poissy est exportée à 72 %.

Profitant de la longue absence de concrétisation du projet parallèle italien, la Simca 1000 se vend très bien au-delà des Alpes ; même du temps de la Fiat 850 elle continue de caracoler dans le marché italien. Au total, 426 920 exemplaires ont été vendus en Italie, en gros les 4/5 du nombre français. Il y a beaucoup d'accessoiristes en Italie et, surtout, des préparateurs comme Enrico Nardi (1907-1966) et Lucio De Sanctis permettent à la Simca 1000 d'obtenir de

¹ Chrysler Colmotores, qui reçoit ses CKD de l'ancienne métropole coloniale, l'Espagne !

beaux succès en course. Le Turinois Virgilio Conrero améliore le moteur de la Simca 1000 dès 1962 et ses deux préparations sont vendues en France. Les carrossiers Sibona et Bassano, eux aussi turinois, proposent même deux cabriolets en 1963, le Cerbiatto et le 1500 Mistral, sans suite, ni italienne ni française. En Italie, les journalistes spécialisés sont beaucoup moins sévères à l'égard de la Simca 1000 que leurs collègues français, le changement de phase en 1969 coïncide avec la fin des droits de douane, les clients, les enquêtes le montrent, appartiennent à toutes les catégories sociales, et le lancement de la Fiat 850 en 1964 ne freine pas les ardeurs, j'insiste. Il semble que les Italiens voient en la Simca 1000 « une Fiat en plus grand », vision qu'ils ont aussi des NSU Prinz 4 (lancée en même temps que la Simca 1000) et 1000 (1963), ce qui prouve que les quatre portes ne sont pas un argument. Curieusement, dans la péninsule italienne on ne se plaint guère de la consommation, pas plus de la tenue de route et l'Italie est un excellent marché pour la Simca 1000, assurant la survie du modèle dans les années 1970, et un monde de la collection qui à l'heure actuelle est au moins aussi dynamique que le français.

Curieusement si les NSU Prinz, citées à l'instant, se vendent bien en Italie, elles sont boudées en République fédérale allemande (RFA), au profit de la Simca 1000, qui atteint le niveau record d'1 % du marché en 1971. Mais ensuite les Fiat 127 et surtout la VW Golf écrasent la « boîte à chaussures » française. Il a quand même été vendu au total 172 499 Simca 1000 en Allemagne de l'Ouest. Le nombre est beaucoup plus faible en ce qui concerne la Grande-Bretagne, pour deux raisons, d'une part la politique de Chrysler qui ne veut pas que les Simca concurrencent la Hillman Imp produite par le groupe Rootes, contrôlé par Chrysler, et d'autre part le coût du modèle britannique, extrêmement soigné et enjolivé, ceci expliquant cela peut-être d'ailleurs. En Espagne, la maison Barreiros, fondée en 1954, fabriquait des poids lourds ; dans le contexte de la progression tardive du niveau de vie des Espagnols après la guerre civile et la seconde guerre mondiale, dont profite la société Seat, filiale de Fiat, elle se met à fabriquer la Dodge Dart de Chrysler. En 1964 Simca cède à la firme la licence de fabrication de la 1000, « au prix de 1,5 % du montant du prix de la vente au départ des usines espagnoles sur les 25 000 premiers modèles, puis 0,5 % au-delà. » À cela s'ajoute « une redevance pour assistance technique pour Simca d'un montant de 1,5 % sur les 50 000 premiers véhicules fabriqués, puis 0,5 % au-delà. »¹ La Simca 1000 est montée, en CKD, de 1965 à 1977, dans l'usine de Villaverde, près de Madrid, avec plusieurs originalités de carrosserie, de moteur, d'équipement ou d'appellation, d'autant plus que les stocks de Poissy sont, lors des changements de phase ou de modèle, manifestement envoyés à Villaverde. Les différentes versions de Simca 1000 réduite à 4 CV français semblent avoir, eu égard à la différence entre les niveaux de vie, mieux marché en Espagne qu'en France. Mais le niveau de vie espagnol progresse dans les années 1970 et, au fond, il s'agit de concilier cette courbe avec deux autres, celle de la vie de la Simca 1000 dans les bureaux d'étude français et celle de la montée en

¹ J.-L.Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Histoire de stratégies d'entreprises*, réédition, ETAI, 1999, 415 p., p. 365.

puissance de la concurrence sur le sol espagnol, Seat, la filiale de Fiat, et Fasa, la filiale de Renault. Entretemps, Barreiros a été racheté par Chrysler (en 1967). L'Espagne a bénéficié de modèles dérivés très originaux : une torpédo 4 portes pour visiter l'usine, un minibus et un pick-up réalisés en 1967 par le carrossier italien Fissore sur le modèle des Fiat 850 T, et de nombreux modèles sportifs ou « grand tourisme », souvent avec l'aide de designers italiens. Enfin, pour en terminer avec l'Europe, la Simca 1000 s'est bien vendue en Belgique.

Aux États-Unis la société Chrysler est chez elle et songe à vendre la Simca 1000, en taillant des croupières à la Coccinelle. Les premiers véhicules arrivent, très peu transformés, en 1963 ; à partir de l'année suivante et de 1965 Chrysler argumente avec le prix, la vente de la Simca 1000 partout dans le monde, la garantie de cinq ans ou 50 000 miles, l'accès au coupé 1000 (dès avril 1964) et le grand nombre des accessoires disponibles en option. Malgré cela les ventes d'une Simca 1000 qui n'a jamais réussi à mordre sur la clientèle de la Coccinelle sont faibles aux États-Unis et elles s'arrêtent en 1969. Il en est de même au Canada.

La 1000 a été introduite dans les anciens territoires d'outre-mer à partir d'avril 1962, après adaptation éventuelle aux conditions climatiques ou routières : le « type Afrique » est caractérisé par une suspension renforcée, des pneus plus larges, la... suppression du chauffage, etc. Le Maroc, indépendant en 1956, est un marché très important pour la petite Simca, assemblée dans la banlieue de Casablanca, qui y fait même le taxi !

Conclusion

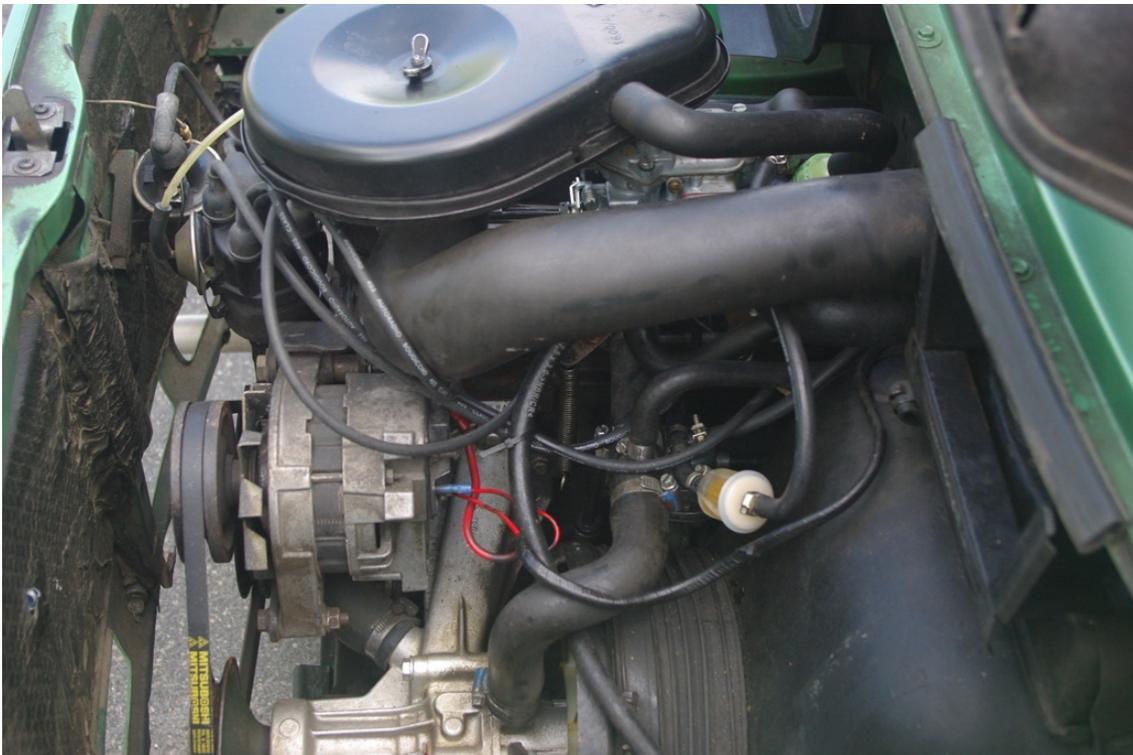
Un véhicule emblématique, qui caracole dans la mémoire collective, et a concrétisé l'idée que le rêve était accessible à tous et à toutes, en tous pays. Pourtant la Simca 1000 ne connut pas le succès massif et impérissable en France, mais à l'étranger de fortes exportations, surtout en Italie. Cette exportation est peu présente dans la mémoire collective, sauf dans la mémoire italienne, bien sûr. La Simca 1000 n'a réussi que partiellement à concrétiser le mythe de la « voiture pour tous », en bonne partie parce qu'il était impossible de dériver une véritable gamme, accessible au plus grand nombre, à partir d'une voiture à moteur arrière. Ou si l'on raisonne différemment n'aurait-il pas fallu sortir la 1300 et la 1500 avant la Simca 1000 et non après ?

Mais au total la modestie relative des chiffres explique le déclin relatif de Simca, qui était le deuxième constructeur automobile français, derrière Renault, du temps de l'Aronde, et qui ne sera plus au moment où la Simca 1000 s'efface, en 1978, que le quatrième. Poissy n'a jamais atteint les cadences envisagées de 1 200 véhicules par jour... Quels sont les chiffres de

production par années (pas pendant les millésimes comme plus haut), donnés par J.-L.Loubet & N.Hatzfeld ¹ ?

1961 : 9 670	1962 : 152 612	1963 : 163 073
1964 : 107 660	1965 : 110 677	1966 : 126 716
1967 : 86 597	1968 : 84 308	1969 : 114 807
1970 : 109 513	1971 : 104 538	1972 : 109 902
1973 : 109 948	1974 : 75 865	1975 : 70 542
1976 : 60 394	1977 : 47 911	1978 : n. c.

Une chute des chiffres, et une pirouette ironique comme « chute » de cet article : la Simca 1000, ce fut un bloc moteur qui, après transformation successives a survécu jusqu'à la Peugeot 309, la dernière Simca...



¹ .L.Loubet & N.Hatzfeld, *Les 7 vies de Poissy. Une aventure industrielle*, ETAI, 2001, 360 p., p. 334-337.

Bibliographie

- Michel G. Renou, *Simca, de Fiat à Talbot*, ETAI, 1999, 255 p.
- Jean-Louis Loubet & Nicolas Hatzfeld, *Les 7 vies de Poissy. Une aventure industrielle*, ETAI, 2001, 360 p.
- Jean-Louis Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Histoire de stratégies d'entreprises*, réédition, ETAI, 1999, 415 p.
- Jean-Louis Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, coll. « L'univers historique », 2001, 576 p.
- Nicolas Metz, *Simca 1000. Les mille et une vies d'une hirondelle*, ETAI, 2011, 224 p.
- Marc-Antoine Colin, *La Simca 1000 de mon père*, ETAI, 1996, 120 p., réédition, 2011, 48 p.
- Gazoline*, hors série n° 14, novembre-décembre 2000
- Site du Club Simca France (CSF)
- René Bellu et Marc-Antoine Colin, « Les petits coupés Simca », dans *Automobilia. La revue de l'histoire automobile*, n° 62, mai-juin 2003, pp. 19-30
- Jean Fondin, *Hauts-de-Seine, berceau de l'automobile*, ETAI, 1992, 257 p.
- Les revues techniques : *Revue technique automobile* (diverses éditions) et *L'Expert automobile* (1969)