



New Letter n°5 - CAAPY (2025) US.CARS 78

- Président : Yves Devaux
- Vice-président : Philippe Cresté
- Trésorier : Hervé Pannier
- Secrétaire : Elisabeth Hugot
- Administrateurs :
 - Maria Allain, Xavier Lallement, Sylvie Thomas, Patrick Dignimont, Jean-Michel Bluteau, Patrick Botiaux, Jorge Louro, Jérôme Le Foll.
- Participation de JPH Guillerm : Informatique



Samedi 28 juin 2025

Visite de la CAAPY

Collection de l'Aventure Automobile à Poissy



Le 21 mai 1978, un rassemblement de véhicules automobiles anciens est organisé par les « Anciens de Chrysler France » à Chambourcy. Le groupe Peugeot SA reprendra les activités de Chrysler Europe en août de la même année.

Le 10 juillet 1979, appuyé par une large campagne de publicité touchant tous les médias de l'Europe occidentale, le mythique nom Talbot, aux origines à la fois française et anglaise est choisi car jugé fédérateur et européen.

Le T cerclé accompagné des 5 lettres apparaît sur le célèbre château d'eau.

Pour promouvoir Talbot, le meilleur support est le sport automobile. Talbot sera présent en Formule 1 et en Rallye. En 1982, Jean Todt, directeur sportif, obtient le feu vert pour montrer l'équipe Peugeot-Talbot Sport. Poissy sera choisi pour produire les 200 exemplaires de la 205 Turbo 16.





Talbot Ligier JS17 V12 Matra 1981/1982.



205 Turbo 16 1984

En mai 1982, une Simca 5 et un coupé Talbot-Lago America sont exposés dans le hall central de l'usine pour évaluer les réactions du personnel envers les voitures anciennes et de bons retours sont observés.

En juin 1982, Pierre Peugeot, Président crée l'association « l'Aventure Peugeot » chargée de la sauvegarde du patrimoine Peugeot.

Création de la CAAPY :

Après de multiples réunions et les conseils de Pierre Peugeot, est créée une association chargée du patrimoine de l'usine de Poissy et des relations avec les clubs des marques disparues (Club Simca France créé en 1981 et Talbot en 1983) : Son nom, la CAAPY. Cette création est annoncée au personnel de Poissy en février 1984.

Dans les premiers véhicules exposés se trouvent une Simca Aronde Elysée, une Simca 8 Berline noire et une Simca 5. De la part de collectionneurs viennent ensuite une Simca 5 et une Talbot Lago America puis une Talbot T26 prêtée par l'automobile Peugeot, le châssis de la Vedette exposé au Salon de Paris 1952 puis une Simca Présidence.

Le 19 décembre 1987, la deuxième implantation du musée est inaugurée.

Le 1^{er} septembre 1994, la CAAPY se forme en association loi 1901. Le premier président est Pierre Béguin.

En mai 2001, un bâtiment est construit à Carrières-sous-Poissy dédié à l'activité de la CAAPY grâce au Président actuel, Hubert Arnould. Cette troisième implantation sera inaugurée en 2 temps, les installations le 27 novembre 2002 et la collection le 20 octobre 2004. Un nouveau logo sera alors inauguré.

En juillet 2015, « l'Aventure Peugeot » devient « l'Aventure Peugeot Citroën DS ».

En mai 2018, mes activités de l'association sont transférées dans l'usine de Poissy. Les visites sont alors suspendues dans l'attente d'un nouveau musée. L'association n'est animée que par des bénévoles.

Naissance et origine de l'usine de Poissy :

Dès 1907, Ford s'intéresse au marché français et un importateur, garagiste à Paris, Henri Depasse, installe un premier atelier à Bordeaux. Ford lui rachète ses installations en 1916, et crée la société française des automobiles Ford.

En 1925, Ford achète à Asnières, une usine de 18 000 m². Le 11 avril 1929, l'entreprise se réorganise et donne naissance à la Ford Société Anonyme Française (Ford SAF).

Le Ford Y de 5 CV monté à Asnières est un retentissant échec commercial. C'est ainsi que le 8 octobre 1934, au cours du 28^{ème} salon de l'automobile, l'union de Mathis et Ford SAF est signée pour 5 ans avec la création d'une société commune Matford.



Ford S.A.F. 1946/1948

En 1937, Ford SAF décide de construire une nouvelle usine capable de fabriquer 150 voitures par journée de 8 heures.

Les relations entre les 2 partenaires sont de plus en plus difficiles et le 1^{er} mai 1940, Ford SAF dénonce les baux qui prennent fin à cette date.

En 1938, commencent alors les travaux d'une nouvelle usine à Poissy proche de la Seine et de la voie ferrée Paris-Le Havre.

Ford à Poissy :

L'usine ayant été fortement détruite durant la guerre, elle est reconstruite et la fabrication du premier véhicule particulier est effective au second semestre 1946 avec la Ford 472 à moteur V8.

Un projet de véhicule dessiné en 1941 par le style de Ford Deaborn pour la marque Mercury est abandonné et finalement terminé par les études de Poissy puis présenté au salon de Paris en 1948 sous le nom de Vedette.

En 1950, 90 véhicules de marque « Vedette » et plus d'une dizaine de camions sont fabriqués journellement. L'usine tourne au maximum de ses capacités. Elle n'assure que l'usinage des moteurs, des boîtes de vitesse et des ponts arrière ainsi que le montage final. Le reste est acheté ou sous-traité.

Ford laisse la place à Simca :

Début des années 1950, les ventes de la Vedette, modèle haut de gamme, ne décollent pas. La Ford Motor Company cherche un repreneur et cède l'usine de Poissy et ses activités à Simca le 4 juillet 1954.



Simca est née en 1934 de la volonté du groupe Fiat d'assembler en France. Elle s'engage donc à poursuivre la production de la nouvelle gamme Vedette présentée par Ford ainsi que celle des camions Cargo.

Simca Fiat 1934/1937

L'usine de Poissy devient Simca Division Vedette et celle de Nanterre, Simca Division Aronde. La gamme « Ford Vedette » constituée des Trianon, Versailles, Régence et du break Marly devient « Simca Vedette ».

Le Grand Poissy :

Le chantier du Grand Poissy s'ouvre fin 1995 pour agrandir la surface des ateliers afin que chaque étape de production automobile soit réalisée sur place : emboutissage, ferrage, mécanique et montage. La toute nouvelle unité de peinture est capable de produire des caisses bicolores laissant le choix des associations de teinte caisse/pavillon aux clients.

La sellerie est capable d'assortir 65 coloris de garnitures intérieures aux 15 teintes de caisses. Le nouvel atelier de galvanoplastie réalise le chromage des pare-chocs et le brillantage des accessoires aluminium comme la calandre.

Dans cette construction du « Grand Poissy », visible de loin, le château d'eau haut de 75 mètres, porte fièrement, sur fond jaune, le monogramme Simca.

Le premier modèle du « Grand Poissy » est l'Ariane, modèle hybride à caisse Vedette et moteur d'Aronde lancé en avril 1957. Au salon d'octobre, la nouvelle gamme Vedette est présentée. Elle est constituée des nouveaux modèles Beaulieu, Chambord, Présidence et toujours le Break Marly.



Vedette Break Marly 1959



Vedette Chambord 1961

Naissance de la Simca 1000 :

Une petite voiture, la Simca 1000 est présentée au salon d'octobre 1961. Ce modèle qui vient compléter les gammes Vedette et Aronde connaît un succès immédiat.



Elle connaîtra une longévité exceptionnelle puisque sa dernière version, la très sportive Rallye 2, sera encore produite 20 ans plus tard.

Sa base roulante donnera naissance à deux élégants coupés dessinés par Bertone : le coupé 1000 et son remplaçant le coupé 1200S.

La Simca sera la voiture emblématique à la fois à l'accession des femmes au permis de conduire et à l'accès à la conduite automobile sportive, avec l'aide du SRT Simca Racing Team et du Star Racing Team.

Simca 1000 GLS 1967.

A cette époque, Poissy exporte des voitures complètement démontées notamment vers le Brésil.

Le site de Poissy, fleuron de Chrysler Europe :

Ce sont ses volumes de production et la qualité de ses produits qui lui permettent d'être le fleuron de Chrysler Europe. Elle comprend plusieurs autres sites industriels :

- En Angleterre : Ryton, Stoke, Linwood et Dunstable.
- En Espagne : Villaverde proche de Madrid.

En 1967, c'est le lancement de la Simca 1100. Ce modèle, qui est la première traction avant à moteur transversal pour la marque est une révolution dans la gamme. Elle offre des suspensions à barre de torsion, une carrosserie polyvalente avec hayon et des sièges arrière modulables.

Dès le 1^{er} avril 1970, l'accord commercial et technique Matra-Simca rentre en vigueur et le réseau Simca commence la distribution des Matra 530 LX présentées au salon de Genève.



Matra 530 LX.

En juin 1970, Chrysler Corporation augmente sa participation à 99,3 % du capital Simca et lui donne son nom. Le nom Chrysler France apparaît sur le fronton du bâtiment B3.

La série des Chrysler 160, 160 GT et 180 est présentée au salon d'octobre 1970.



Chrysler 180 1970/1976.

La collaboration des 2 sociétés partenaires Matra et Simca conduit à l'élaboration de la Bagheera, fabriquée à Romorantin. Elle est remise, officiellement, aux concessionnaires lors des 24 heures du Mans 1973.



Matra Bagheera et Murena.

Les divers succès en compétition des Matra Simca (tour de France Automobile, 24 heures du Mans 1972 et 1974...) auréolent désormais Poissy.

Tempête sur Poissy :

Au début des années de 1980, après le second choc pétrolier de 1979, le marché automobile connaît une forte baisse et la situation de Talbot est délicate. Le regroupement des marques Peugeot et Talbot est décidé autour d'Automobile Peugeot.

Cette fusion entraîne le regroupement de réseaux commerciaux. Certains points de vente issus de Chrysler se mettent au service de marques étrangères. Cette situation entraîne une baisse de l'activité de l'usine qui nécessite une réduction significative des effectifs.

C'est dans ce contexte difficile que débute le 2 juin 1982 un conflit social qui va durer 5 semaines. Un plan de réduction des effectifs est soumis aux pouvoirs publics. Fin 1983, un nouveau mouvement est constaté. Le gouvernement autorise un programme de 1905 licenciements. Le 11 janvier 1984, le travail reprend définitivement.

Pour compenser la baisse des ventes des modèles Talbot, Poissy produira des Peugeot 104 et 205.

Un nouveau souffle pour Talbot Poissy :

Poissy retrouve une pleine activité et les investissements réalisés vont lui permettre d'être Centre Pilote de la 306. Cette berline remplaçante de la 309 sera commercialisée, en version 3 et 5 portes en février 1993 en amont du salon de Genève.

Cette version 4 et un cabriolet (origine Pininfarina) vont apparaître l'année suivante. Le break apparaîtra en avril 1997 avec le restylage de la gamme.

Poissy poursuit sa modernisation, l'atelier d'emboutissage se dote d'une presse transfert par ventouse (PTV) capable d'emboutir 800 côtés de caisse/heure. Il fournit des emboutis aux autres usines du groupe.

Un nouvel atelier de peinture hydro-diluable est inauguré en 1997 et place à nouveau Poissy à la pointe de l'industrie automobile européenne.

La politique de plateforme :

L'arrivée de Jean-Martin Folz en 1997, qui succède à Jean Calvet, aux commandes du Groupe PSA Peugeot-Citroën, va entraîner la mise en place d'une politique de plateforme. Il s'agit de développer le plus grand nombre de modèles des deux modèles Peugeot et Citroën à partir d'un socle technique commun : la plateforme, qui regroupe 60 % de pièces invisibles pour le client. Cela permet de répondre à l'accélération du cycle de vie des automobiles et à l'éclatement du marché en une multitude de segments et

« niches ». Bien que producteur de la 306, Poissy fabriquera des véhicules de petite taille, à commencer par la 206.

La 206 :

Le site de Poissy accueille la production de la 206 en 1999, pour seconder en quelques mois le site de Mulhouse. Lancée en 1998, la 206 connaît en effet un succès immédiat : elle est l'héritière de la 205, best-seller historique du groupe avec 5 millions d'unités vendues.

La 206 côtoie sur les lignes de Poissy, les 4 silhouettes de la 306 : la berline 3 portes, couronnée par la très désirable version S16, la classique berline 5 portes, la plus vendue, la version 4 portes tricorps essentiellement destinée à l'export, sans oublier bien sûr le séduisant Cabriolet dont la caisse est préparée dans l'usine turinoise de Pininfarina.

Une visite très intéressante qui retrace bien l'aventure automobile de Peugeot-Poissy.



Le groupe US.CARS à l'écoute de notre guide Alain.



Notre guide Alain Decklerck :

Activités et associations : Membre de la Collection de l'Aventure Automobile de Poissy (CAAPY) depuis 1984. J'y ai exercé les fonctions de secrétaire et de responsable de la documentation. Administrateur de l'Association des Amis du Musée de la Batellerie depuis 2008. J'y ai exercé la fonction de Président Rédacteur à la revue "La Vie Batelière" depuis 2012. J'y exerce la fonction de secrétaire

Carrière automobile chez SIMCA, CHRYSLER France, Talbot, Peugeot et enfin Citroën : Outilleur, responsable personnel magasin PR, Inspecteur après-vente, formation et déploiement programmes informatiques, Chef d'atelier automobiles, chef de projets informatiques, retraite fin 2007. (<https://fr.linkedin.com>)

FIN