

ACMA & GERLY

Les symboles nivernais des Trente Glorieuses

L'expression « Les trente glorieuses » est reprise du titre d'un livre de Jean Fourastié consacré à l'expansion économique sans précédent qu'a connue la France, comme les autres grands pays industriels, du lendemain de la Seconde Guerre mondiale jusqu'au choc pétrolier de 1973.

Jean Fourastié a choisi de donner ce nom à cette période en référence à la révolution de 1830 qualifiée traditionnellement de « Trois glorieuses ». Pour lui, 1830 marque un tournant politique majeur en France, et la période 1945-1973 des Trente Glorieuses peut-être considérée comme son équivalent sur le plan économique.

Jean Fourastié naît le 15 avril 1907 à Saint-Benin-d'Azy, dans la Nièvre. Élève brillant, il est reçu à l'École centrale. Peu attiré par l'industrie malgré son diplôme d'ingénieur, il s'oriente vers la fonction publique.

Le contexte, en France, dans la Nièvre et plus précisément avec les exemples ACMA et Gerly.

Les Trente Glorieuses restent aussi la marque de grands mouvements sociétaux, comme en Mai 68. Les vingt-huit ans qui séparent la fin de la Seconde Guerre mondiale du choc pétrolier de 1973 se caractérisent par un progrès technique qui a permis un développement économique important et la reconstruction de pays dévastés par la guerre.

le retour vers une situation de plein emploi dans la grande majorité des pays va suivre grâce à une croissance forte de la production d'environ 5 %.

La croissance démographique, le baby-boom, dans certains pays européens et nord-américains, particulièrement en France, est un fait remarquable.

Cette situation favorable est facilitée, notamment par un accès à une énergie à bas coût.





1968 - Les usines de Nevers, Fourchambault, Varennes-Vauzelles, Imphy, Decize ou Guérigny, ainsi que les gares et établissements scolaires ont été occupés. Des manifestations se sont succédé pendant un mois. Il y avait peu d'étudiants dans la Nièvre à l'époque mais des lycéens, oui ! Et des ouvriers, beaucoup !

À l'unisson d'un mouvement national, les Nivernais se sont mobilisés en masse, en mai et juin de cette année-là pour demander des augmentations de salaires et des meilleures conditions de travail. Mais aussi pour réclamer une société plus juste, plus démocratique, qui prendrait davantage en compte les aspirations de la jeunesse.



Fin des années 1960 ; en route vers les 39 heures en France mais également vers le premier choc pétrolier. La durée du travail baisse, c'est également une période de presque plein emploi, mais souvent répétitif, à la « chaîne ». En attendant, le Général ne manque pas de se rendre à Pougues.





Nevers – Thomson-Houston, début des années 60

Principales entreprises en activité pendant les Trente glorieuses :

Imphy - Société métallurgique créée en 1869 – 2 258 salariés - Grosse sidérurgie
Fourchambault - A.C.M.A. créée en 1951- 2 152 salariés – Scooter 2 CV Vespa
Nevers - Thomson-Houston créée en 1939 – 1 800 salariés - Appareils électro-ménagers (Frigéco)
Nevers - Fonderie Faure - créée en 1926 - 407 employés - Fonderie et appareils de chauffage
Nevers - Alfa-Laval - créée en 1942 - 404 employés - Matériel de laiterie
Pougues-les-Eaux – Société Gerly créée en 1966 - 245 à 520 salariés – confection
Fourchambault – Montragnon - créée en 1949 - 242 employés - Câbles pour pneumatiques
Fourchambault Saint-Sauveur - créée en 1935 - 129 salariés - Constructions métalliques
Nevers - Chuet - créée en 1935 - 114 employés - Outils et machines à bois
Fourchambault - Guillien 1903 - Établissements métallurgiques
Fourchambault - Engrenages Durand 1956 - Tréfilerie d'acier doux (rachat de l'ancienne fabrique Rémy)

Nevers - Fonderie et Ateliers de la Nièvre - Fonderie du Clos des Granges - Laminoirs de Thionville
- Brelox Jacquin Machines agricoles - Ancienne Sté d'aviation nouvelle (S.F.A.N.) fabricant de moteurs d'avions, actuellement en 1956 galvanoplastie



Nevers - L'équipe de Foot Alfa-Laval en décembre 1975 et l'atelier des productions



Zone d'emploi de Nevers en 2022 : un taux d'administration élevé !

Madeleine Bertrand - Régine Bordet-Gaudin (Insee)

La zone d'emploi de Nevers totalise 11 530 agents, soit 24 % de l'emploi total de la zone.

Avec 96 emplois publics pour 1 000 habitants, son taux d'administration figure parmi les plus élevés de la région. Quatre emplois publics sur dix relèvent de la fonction publique d'État. Les principaux employeurs sont les collèges et lycées ainsi que les directions départementales des services déconcentrés de l'État situés à Nevers.

Les entreprises qui déclarent employer le plus de salariés dans la Nièvre

FPT Powertrain Technologies France Construction de véhicules automobiles Garchizy (58600)	1 566 personne(s) en 2021
Paragon Transaction Autre imprimerie (labour) Cosne-Cours-sur-Loire (58200)	343 personne(s) en 2021
Armatix Bourgogne Activités de centres d'appels Nevers (58000)	236 personne(s) en 2021
Bois Et Sciages De Sougy Sciage et rabotage du bois, hors imprégnation Sougy-sur-Loire (58300)	205 personne(s) en 2021
Soc Nevers Dis Hypermarchés Coulanges-lès-Nevers (58660)	188 personne(s) en 2021

Les entreprises qui déclarent les plus gros chiffres d'affaires dans la Nièvre

FPT Powertrain Technologies France Construction de véhicules automobiles Garchizy (58600)	538 972 817 € en 2021
Aperam Alloys Imphy Métallurgie des autres métaux non ferreux Imphy (58160)	483 174 603 € en 2021
Textilot Commerce de gros (commerce interentreprises) d'habillement et de chaussures Varennes-Vauzelles (58640)	169 206 043 € en 2021
Bois Et Sciages De Sougy Sciage et rabotage du bois, hors imprégnation Sougy-sur-Loire (58300)	117 122 921 € en 2021
Paragon Transaction Autre imprimerie (labour) Cosne-Cours-sur-Loire (58200)	85 180 490 € en 2021



Jean-Louis Ramey, à gauche et qui tient un document, avocat et maire UDR de Nevers de 1959 à 1971, entouré de son équipe en campagne électorale 1971. Battu, il laissera la place aux socialistes.

Conseil municipal

Maire :

M. Jean-Louis RAMEY

Adjoints :

MM. André CHARRIOT
Jean MASSON

Marcel NARQUIN
Pierre ROSIER

Conseillers municipaux :

MM. Robert BESANÇON
Pierre RIVAILLON
Roger BRISSET
André CLÉMENT
Roger KELLER
Raymond CHANEL
Bernard GARDIN
René LÉGER
Michel GALLOIS
Marcel SACLIER
Raymond BERTIN
René POILLOT

MM. Guy MIERMONT
Paul SEPULCHRE
Louis CORNELOUP
Michel BEAURENAUT
André NORMAND
Louis VINCENT
Raoul DUCROT
Robert BELON
Ernest PERNOT
Paul DUBOST
Marcel BARBOT

Les Trente Glorieuses, pour le meilleur, pour le pire ! Témoignage

Gilles Tasset est arrivé à Nevers à 5 ans. Amateur de patrimoine, il ne décolère pas : « Le potentiel n'est pas assez mis en valeur. D'incroyables erreurs ont été validées. Et les élus successifs ont commis plus de dégâts que les bombardements de juillet 1944 ».

Suite des visites de quartier avec un petit tour, aujourd'hui, à Saint-Genest. C'est un habitant de la rue du Singe, Gilles Tasset, qui sert de guide. Et autant le dire tout de suite, il est assez critique, tant il juge que les atouts de la ville ne sont pas mis en valeur.

Il explique : « Grosso modo, Saint-Genest, c'est une zone assez limitée en surface. Elle va de la première enceinte des Remparts qui date officiellement du Vème siècle, jusqu'à la deuxième enceinte, visible en particulier dans les Jardins de la Porte du Croix ; cette seconde muraille construite plus tard, sur décision de Pierre de Courtenay, date du XIIème siècle.

Dans ce périmètre, il y a de nombreux bâtiments intéressants, comme la Tour Goguin, l'îlot du Grand Monarque, l'îlot du Singe, plusieurs anciennes faïenceries (La Royale, l'Autruche, Ecce Homo...), le Musée de la Faïence, la Cour de l'Abbaye, des rues en escaliers, l'ancienne maison close, l'ancien commissariat, etc. Et puis aussi quelques horreurs : « C'est le cas de l'ignoble résidence grise construite à côté de la Tour Goguin. C'est au moins aussi moche que l'ensemble Maison de la Culture, Maison des Sports et Bourse du Travail. Et on remarque bien ces horreurs en arrivant par le pont de Loire. Bonjour l'accueil pour les touristes ».



La Bourse du Travail avec, en rez-de-chaussée, le départ de la future Maison de la Culture.

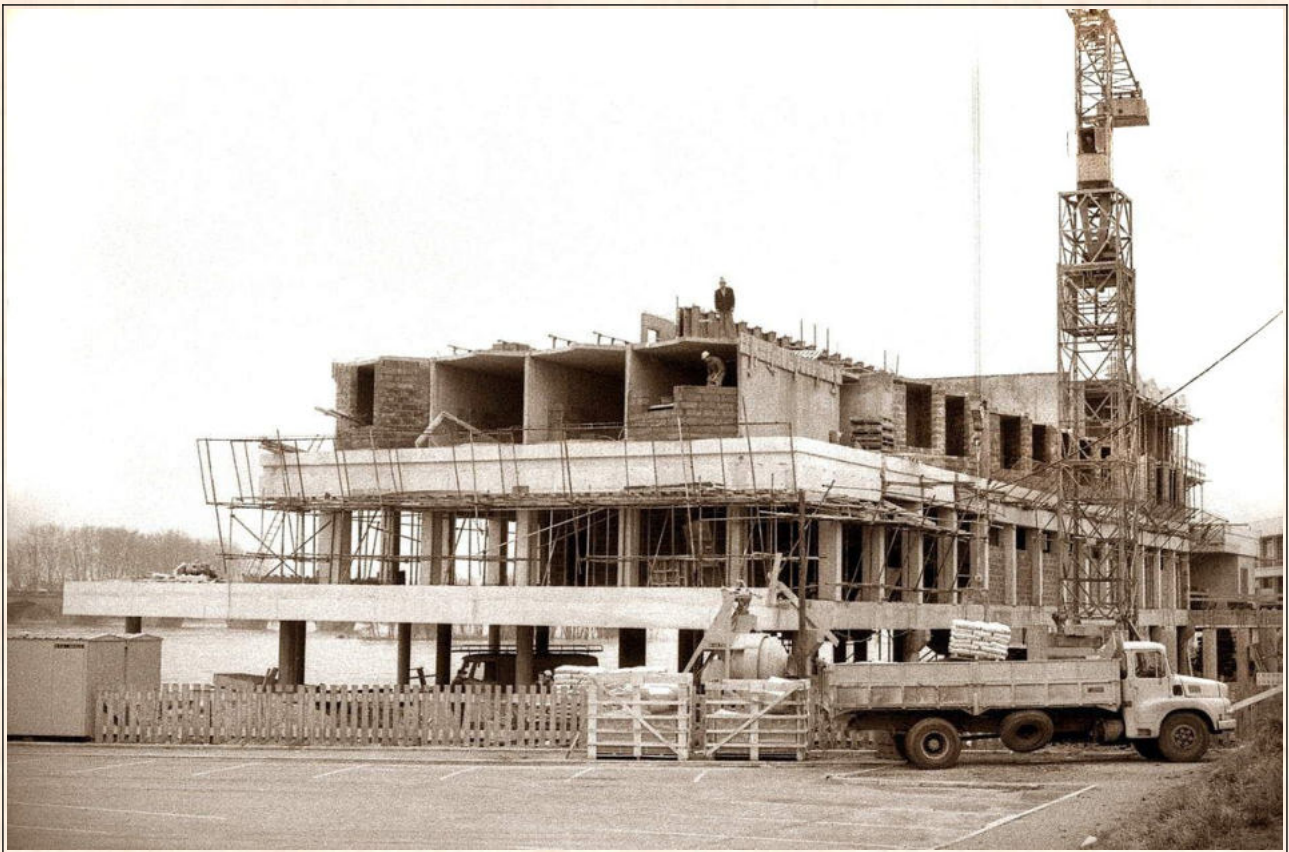
12 mars 1966, le préfet de la Nièvre Olivier Philip s'est rendu à Nevers en compagnie d'Émile Biasini, représentant d'André Malraux, pour la pose de la première pierre de la maison de la culture. Un peu plus tard sera érigé, en lieu et place de l'ancien Marché Carnot Fin de siècle, la Chambre du Commerce.



L'incurie des édiles de Nevers ?

Autre bâtiment que déteste Gilles Tasset, la résidence Arpage : « Si la verrière n'est pas trop mal, le reste est laid ». Idem pour certaines constructions récentes : « Comment peut-on laisser faire dans une ville classée Art et Histoire ? D'autant qu'au départ, il y avait des enduits en chaux grattée sur les murs. Mais, récemment, ils ont été repeints dans un jaune presque fluorescent ». Gilles Tasset regrette aussi beaucoup le Gai Rivage : « Il y avait une petite bambouseraie derrière, qui aurait très bien pu être intégrée aux Jardins des Remparts. Et des bâtiments du XVIIIème siècle. Tout ça a été rasé, alors qu'ils auraient pu être restaurés ».

Quant à l'école des Impôts, le CNFP, qui donne rue de Gonzague, cet amoureux des vieilles pierres pense « qu'il aurait très bien pu être construit ailleurs. Surtout que c'est dans une zone inondable. C'est l'un des exemples de l'incurie des édiles de Nevers, toutes tendances confondues. Ils ont fait plus de dégâts dans les quartiers historiques que les bombardements de juillet 1944 », juge t-il. Gilles Tasset regrette qu'il n'y ait jamais eu, à ce jour, « une réelle volonté » de faire classer en Secteur sauvegardé tous les périmètres à valoriser : « D'accord, ce sont des dossiers très lourds à mettre sur pied. Des démarches qui peuvent durer des années. Mais après, les subventions tombent de tous les côtés. Mais voilà, les maires n'osent pas trop se mouiller. Car avoir un périmètre sauvegardé, cela veut dire qu'il faut faire dégager tout ce qui jure sur les bâtiments, comme les fenêtres ou les volets en plastique, les portes de garage hideuses, les réhabilitations faites n'importe comment... Mais si l'on fait ce qu'il faut, ça paye ! Car les touristes arrivent, les acheteurs de bâtiments refaits investissent. Tout cela génère une relance économique. Il y a beaucoup de villes plus petites que Nevers qui ont suivi ces démarches. Mais à Nevers, c'est bien connu, on fait surtout tout à l'envers, tout de travers ! » Cf/ D. Souverain lejdc.fr



Nevers, en bord de Loire, construction de l'hôtel Mercure,
bien entendu, dans l'esprit Trente Glorieuses

Pour répondre aux besoins croissants en logement, les villes construisent de nouveaux quartiers d'habitat collectif à leurs périphéries.

A Nevers, l'exemple de la Grande-Pâture :

Après la construction des Montôts en 1955-1965, l'extension vers l'ouest se poursuit sur sept hectares de terrain cédés par la commune voisine de Marzy et acquis par l'OPHLM en 1965.

S'il ne reste de son passé rural que son nom et quelques bâtiments agricoles de l'ancien domaine de Pot-en-Cul la Grande-Pâture, le futur quartier comprend déjà une cité d'urgence construite pour les rapatriés d'Algérie en 1962 de 75 pavillons et les trois immeubles des Bas-Montôts, commencés en 1965 avec 148 logements, tous deux gérés par une société d'économie mixte.

Les nouvelles constructions répondent au fort besoin de logements lié à l'afflux de fonctionnaires et militaires, ainsi qu'à l'arrivée de travailleurs immigrés réclamés par les employeurs, notamment dans le bâtiment et les travaux publics.

L'ensemble est terminé en août 1968 et se compose de 23 barres de deux à quatre étages regroupant 590 logements. Au cours des années 1970, la Grande-Pâture est pourvue en services et rares commerces de proximité : mini-club, centre social, maison de quartier...

Cependant, le quartier pâtit de déséquilibres urbains et sociaux. Sa situation excentrée, à plus de trois km du centre ville, est accentuée par un réseau mal structuré. Les liaisons avec la ville ne se font que par deux voies et la desserte interne du quartier est peu développée. Le quartier est sous-équipé, surtout sur le plan commercial.

Enfin, le bâti et les espaces publics sont très dégradés dès la fin des années 1970.



moderne
et
accueillant
L'HOPITAL
est
étroitement
lié
à la vie de la cité

L'hôpital est si étroitement lié à la vie de la cité, son administration si proche de la Municipalité (le Maire préside sa Commission Administrative), qu'on ne saurait oublier ici le très bel effort de modernisation réalisé au cours des années passées par le Centre Hospitalier de Nevers.

Citons d'abord le très beau pavillon Chirurgical achevé en 1961, sur les plans de l'architecte A. Inconnu, avec ses 200 lits de chirurgie générale et de spécialités (O. R. L., Ophtalmologie, Radiologie), avec le service de Transfusion Sanguine.

L'aménagement des circulations intérieures, des espaces verts, des clôtures lui ont donné un aspect moderne et accueillant, tandis que se poursuivait plus discrètement, de l'intérieur, une rénovation complète des bâtiments anciens abritant les services de médecine, suivant un plan dont l'exécution doit se prolonger au cours des prochaines années.

75

PAVILLONS pour les **RAPATRIÉS**

Nevers a largement pris sa part de l'œuvre de solidarité nationale qui s'est imposée à la France et aux Français, envers leurs compatriotes revenus du Maroc et de Tunisie, et envers ceux chassés massivement en 1962 de cette Algérie qui était pour beaucoup leur pays natal.

Les services municipaux furent appelés à jouer un rôle essentiel dans l'organisation de l'accueil de première urgence, avec l'aide des services sociaux publics et privés, d'abord dans le Hall des Expositions, puis dans l'ancienne Auberge de la Porte du Croux.

Grâce à une excellente coopération entre



la Municipalité et l'association des rapatriés, les délicats problèmes du reclassement professionnel et du relogement ont été peu à peu résolus. Des centaines de familles se sont parfaitement adaptées à Nevers et ont été adoptées par la population, dans toutes les classes sociales.

Complétant les attributions spéciales de logement H.L.M., la Municipalité a confié à la Société d'Économie Mixte de Nevers

la réalisation, sur 5 hectares de la Grande-Pâture, d'une véritable Cité-jardin de 75 pavillons coquets et confortables, rapidement mis en place parce que préfabriqués. Ce quartier nouveau compte de nouvelles voies, tracées par les Services Techniques, qui portent des noms évocateurs de la présence française en Afrique du Nord (Albert-Camus, Lyautey, Franchet d'Esperey, Père de Foucauld).



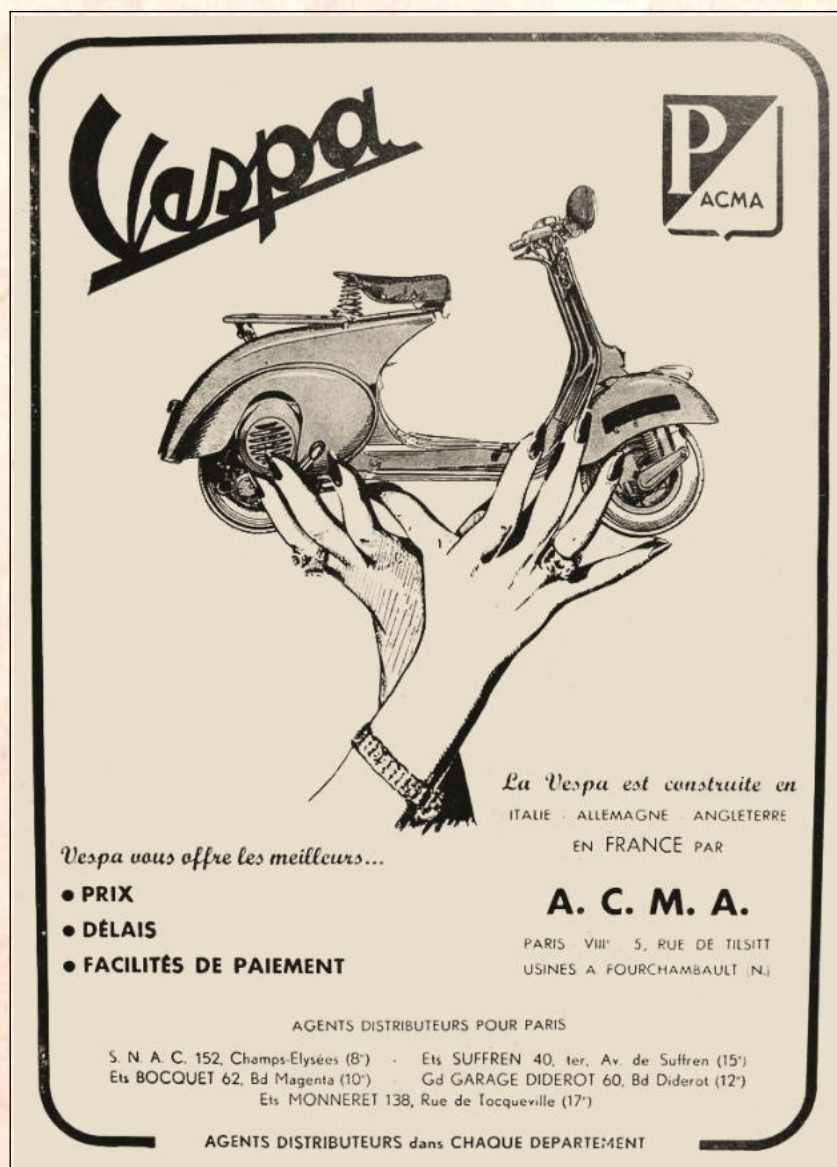
A.C.M.A.

Acronyme de Ateliers de construction de motocycles et accessoires, créés en novembre 1950, devenus en 1956 les Ateliers de Construction de Motocycles et d'Automobiles.

L'usine était spécialisée dans l'assemblage des scooters Vespa puis dans la construction des petites automobiles Vespa 400 sous licence Piaggio.

L'ACMA s'installe à Fourchambault le 25 novembre 1950. La production débute en février 1951 par l'assemblage de 200 scooters, avec comme main-d'œuvre une vingtaine de personnes. En avril 1953, la 100 000ème Vespa sort des ateliers et en 1954 le développement de la production va entraîner une augmentation considérable de l'effectif des ateliers, qui vont employer jusqu'à 2 800 salariés en 1958. Parallèlement, la ville de Fourchambault bénéficiant de cet essor, sa population atteint 6 240 habitants en 1962, nécessitant la construction de plus de deux cents logements, d'une école primaire et d'une école maternelle.

À partir de 1956, la concurrence sur le marché français et les problèmes économiques liés à la guerre d'Algérie vont entraîner une forte baisse de la demande. La production ralentit progressivement jusqu'à la fermeture définitive de l'usine le 31 décembre 1962.



Vespa

P
ACMA

Vespa vous offre les meilleurs...

- PRIX
- DÉLAIS
- FACILITÉS DE PAIEMENT

La Vespa est construite en
ITALIE - ALLEMAGNE - ANGLETERRE
EN FRANCE PAR

A. C. M. A.
PARIS VIII^e 5, RUE DE TILSITT
USINES A FOURCHAMBAULT (N.)

AGENTS DISTRIBUTEURS POUR PARIS

S. N. A. C. 152, Champs-Élysées (8^e) - Ets SUFFREN 40, ter, Av. de Suffren (15^e)
Ets BOCQUET 62, Bd Magenta (10^e) - Gd GARAGE DIDEROT 60, Bd Diderot (12^e)
Ets MONNERET 138, Rue de Tocqueville (17^e)

AGENTS DISTRIBUTEURS dans CHAQUE DEPARTEMENT

Un site aux multiples destinées à Fourchambault-Garchizy :

Tout commence en 1907 avec la création des établissements Guillet-Egre & Cie qui changeront de raison sociale en 1928 pour devenir Guillet & Fils. L'entreprise ferme en 1936. En 1939 les locaux sont achetés par la société Farman qui devient en 1944 la Société Nationale de Construction Aéronautique du Centre, destinée à travailler pour l'aviation allemande. Elle sera fermée en 1949. En 1950, l'usine est achetée par la Société ACMA (Ateliers de Construction de Motocycles et Accessoires) qui fabriquera des scooters Vespa et emploiera jusqu'à 2 800 salariés. Ladite société fermera à son tour en 1962.

Un an après l'usine sera achetée par Simca-Industries, division Unic, filiale de Fiat qui finira par devenir en 1970 Fiat-France et en 1975 Unic-Fiat SA. En 1977, nouveau changement de raison sociale, Unic-Fiat devient Iveco-Unic. En 1992 Iveco se transforme en Sele-Europe, magasin de livraison de pièces détachées qui sera à son tour fermé en 1993. L'usine Fiat Powertrain Technologies qui s'occupe de rénovation mécanique, pour l'ensemble des moteurs Diesel et transmissions du groupe Fiat, occupe aujourd'hui le site.



Fiat Powertrain Technologies, société du groupe Fiat créée en mars 2005 afin de regrouper les centres de développement motorisation

P
ACMA
PARIS

DÉCEMBRE
19

JANVIER
11

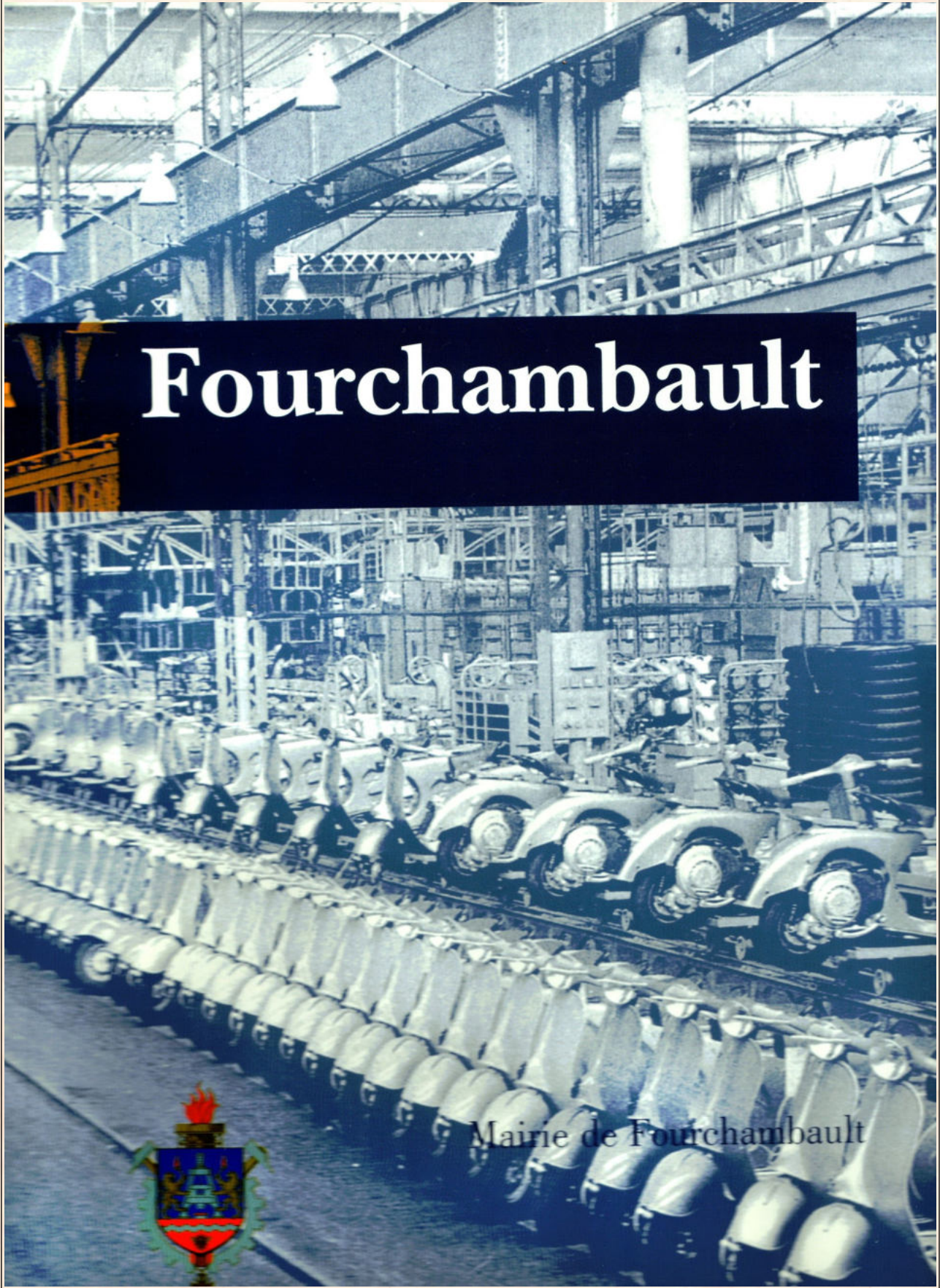
Vespa
CONCOURS
DU 19 DEC AU 11 JANV 54

Vous avez une chance sur vingt-cinq d'obtenir gratuitement la VESPA dont vous avez envie, en participant au Concours des Bons de Commande organisé par VESPA dans toute la FRANCE, par département, du 19 Décembre au 11 Janvier. Il y aura UNE VESPA GRATUITE SUR VINGT-CINQ commandées! En effet, par chaque bon de commande est joint, pendant cette période, une formule de concours. Par 25 commandes, ou multiple de 25, le bulletin de concours y afférent, ayant la réponse se rapprochant le plus de la réponse-type, permettra à son titulaire de recevoir en étreinte une VESPA ENTIEREMENT GRATUITE. Renseignez-vous chez le concessionnaire VESPA le plus proche, ou chez VESPA, 152, Champs-Élysées. Dès maintenant, faites votre chance en passant commande de votre VESPA qui vous sera livrée à la date de votre choix, au comptant ou à crédit.

Une chance sur vingt-cinq...
profitez en!

P
ACMA
PARIS

A. C. M. A. 5, Rue de Tilsitt - PARIS (8^e) • USINE : FOURCHAMBAULT (NIÈVRE)



Fourchambault

Mairie de Fourchambault



C'était en l'année 1950. Après la fermeture de la S.N.C.A.C., Monsieur Leger - Comptable de cette Société, était chargé de la liquidation de celle-ci avec l'aide de quelques employés: 3 gardiens - 1 comptable - 1 secrétaire et 3 autres personnes.

Vers le mois de Juin 1950, des représentants de l'Aluminium Français avaient installé leurs petites maquettes et nous avaient laissé entendre une reprise éventuelle des locaux par cette société. Or, un lundi matin les maquettes avaient disparu et, à leur grand regret, les représentants de l'Aluminium Français quittaient les lieux.

Deux mois plus tard, au cours du mois d'Août, sont arrivés quelques Italiens conducteurs de petits véhicules que nous avons appris s'appeler "Scooters Vespa" - autrement dit "Guêpes". Après de nombreuses allées et venues de ces personnes et les efforts faits de part et d'autre pour essayer de se comprendre: italien-français - français-italien, un ingénieur - M. Bruno Bartalucci - restait sur place et commençait avec les moyens du bord, la préparation pour la mise en route de la nouvelle société. C'était alors la création de l'A.C.M.A. - Ateliers de construction de motocycles et accessoires - dont la date officielle d'ouverture était le 25 novembre 1950 - date de mon entrée dans cette Société ainsi que les personnes qui se trouvaient sur place.

En effet, en cette fin d'année 1950 l'hiver était très rude, la neige faisait déjà son apparition et il n'était pas question de chauffer, les chaudières n'étant pas en état.

Le Siège Social était situé 5 Rue de Tilsitt à Paris, où du personnel était déjà en place.

- M. Enrico Piaggio, qui possédait l'Usine Piaggio de Pontedera - Province de Pise, était le principal actionnaire,

- Le prince Marc de Beauvau-Craon, le président Directeur Général.

A Fourchambault, la Direction et l'Encadrement étaient représentés par:

- M. Carlo Carbonero: Directeur Général, dont la tâche était répartie entre le Siège Social et Fourchambault,

- M. Bruno Bartalucci: Directeur Technique qui, en plus, avait une chaire à l'Université de Pise,

- M. Julien Brangolo: Directeur Administratif,

- M. Raymond Violas: Chef du personnel,

- M. Enolo Biasci: Chef Service Production,

- M. Leopoldo Taccola: Service Comptabilité - resté peu de temps et remplacé par:

- M. Luigi Rissone

- M. Salvatore Caccamisi: Service Contrôle,

- M. Pericle Heusch: Service Essais,

- MM. Mazzoncini - Boschi - Galbani - Responsables d'ateliers, qui arrivaient tous de l'Usine Piaggio de Pontedera, à l'exception de MM. Brangolo et Violas.

La VESPA - Icône de la liberté, mythe de la Dolce Vita, symbole aussi du Made in Italy. L'industriel Enrico Piaggio ne pensait pas au succès mondial que rencontrerait le petit deux-roues dessiné par l'ingénieur Corradino D'Ascanio dont il dépose le brevet le 23 avril 1946.

Au sortir de la guerre, ses entreprises spécialisées dans l'aéronautique n'ont plus le droit de produire avions et hélicoptères, il se lance donc dans la conquête de la route avec son engin à la forme de guêpe (vespa en italien) et dont le bourdonnement du moteur rappelle celui de l'insecte.

Moins coûteux qu'une voiture et plus confortable qu'une moto, la Vespa rencontre immédiatement un formidable succès populaire.

La « guêpe » se fabriquera sous licence en Angleterre, en Espagne, en Belgique, en Allemagne, et surtout en France, à Fourchambault.

Après un moment de crise dans les années 1970, la marque se relance grâce à l'industriel Roberto Colaninno, décédé à l'âge de 80 ans en août 2023, et qui a repris Piaggio en 2003 pour lui insuffler une nouvelle dynamique tant à la production qu'aux ventes.

Au milieu des années 1950, Piaggio tente une aventure dans le domaine des petites voitures grâce à la Vespa 400 ; une petite voiture biplace, à moteur deux temps, censée contribuer à la diffusion de la motorisation de masse. Mais cette idée a déplu à Fiat et la société de Pontedera devra délocaliser sa production en France.

Au début, les choses se sont bien passées, mais le succès a été hélas éphémère.

Après la guerre et avec les premiers signes du développement économique, la diffusion des scooters se trouve à son apogée. Cependant, les utilisateurs commencent à ressentir le besoin d'un toit pour se protéger des éléments avec un intérieur plus confortable. C'est ainsi que se sont développés des projets de petites voitures ; des véhicules au prix assez bas et à la faible consommation, pour permettent également aux jeunes couples de faire quelques déplacements hors de la ville. Piaggio connaît alors une période de grande expansion avec le scooter Vespa, mais l'entreprise aimerait néanmoins se lancer dans le secteur automobile.

L'ingénieur Corradino D'Ascanio, né en 1891 dans les Abruzzes, connu pour ses études sur les hélicoptères, pour l'hélice à pas variable des avions mais, également, pour être le concepteur de la Vespa, est sollicité par Enrico Piaggio. Celui-ci lui demande de concevoir une nouvelle petite voiture au sein de son usine de Pontedera, sur un marché jugé en pleine croissance et dominé en Italie par Fiat.

Certains prototypes seront créés et testés de nuit, à l'abri des regards indiscrets, sur les routes de Toscane. Celui qui sera finalement homologué possède des dimensions minimalistes : 285 cm de longueur et 127 cm de largeur, deux sièges plus une banquette, tandis que le moteur est un bicylindre en ligne à deux temps, refroidi par air, placé à l'arrière. La cylindrée est de 393 cm³, la boîte de vitesses à trois rapports. Grâce au faible poids, environ 360 kg, et à une puissance convenable, la vitesse maximale, 95 km/h, semble presque excessive pour les petites roues de 10 pouces.

Entre-temps, Enrico Piaggio, fort du succès de son scooter, rencontre le président de Fiat, Vittorio Valletta. Un accord de non concurrence est conclu : Fiat s'engage à ne pas entrer dans le secteur des deux roues, Piaggio ne rentre pas dans celui des quatre roues.

Enrico Piaggio décide cependant que la nouvelle Vespa 400 sera fabriquée de toute façon, mais qu'il émigrera par nécessité en France. Et plus précisément à Fourchambault où se trouve déjà basée depuis 1951 l'ACMA, sa filiale de Piaggio.

La Vespa 400 sera donc assemblée dans la Nièvre, sous la supervision du directeur général Carlo Carbonero et du directeur technique Bruno Bartalucci qui, lui, réside sur place, tout à côté, à Pougues-les-Eaux dans l'ex maison bourgeoise du Notaire Jouanneau.

Pour faire la promotion du petit véhicule, Piaggio fera appel à des pilotes célèbres de l'époque, comme Fangio, Behra et Chiron, qui vont prendre le volant de la nouvelle voiture, non seulement lors de la présentation à la presse qui a lieu à Monaco le 26 septembre 1957, mais aussi sur les routes sinueuses du Morvan et de la Nièvre.

Un millier d'exemplaires seront d'abord produits, en neuf couleurs, qui deviendront douze mille en 1958. Hélas arrivera un rapide déclin, jusqu'à moins de deux mille exemplaires en 1961.

Au début la Vespa 400 connut un certain succès, même si les premiers clients se plaignaient de la pénibilité de devoir faire le mélange à la main pour faire fonctionner le moteur à deux temps.

A la fin de la décennie et avec la naissance d'autres modèles plus confortables et plus spacieux, la Vespa 400 ne séduisait plus : son prix n'était pas loin de celui de la Citroën 2CV, et ses deux places limitaient sa diffusion. En 1961, l'ACMA suspendra définitivement sa production. La baisse du chiffre d'affaires, la diminution des ventes de la Vespa traditionnelle, les frais de personnel excessifs détermineront, fin 1962, la fermeture de la grande usine, qui deviendra d'abord Simca, puis Fiat France Unic et Iveco Unic.



L'usine et le réfectoire qui vient juste d'être construit





La direction et la Cité des cadres à Fourchambault



ACMA - La piste des essais à Fourchambault





Démonstration Vespa au Parc des Princes - Paris 3 août 1955





L'usine ACMA a écrit les glorieuses heures de Fourchambault, avec les scooters Vespa puis la Vespa 400. Une histoire qui a marqué la cité et bien au-delà ! En décembre 1962, un tract de l'Action Catholique Ouvrière titrait :

“L'ACMA va fermer ses portes, plus de 300 ouvriers au chômage”.

C'était la fin d'une extraordinaire aventure industrielle et humaine, très riche en rebondissements. La fin des heures glorieuses de Fourchambault, avec une usine qui a fait travailler jusqu'à 2 814 personnes ; la plus grosse entreprise de la cité.

Heures fastes aussi, avec l'ouverture de commerces, boulangeries et bars notamment. Cette saga Vespa a marqué des vies. Et laissé son empreinte dans les mémoires.

Dans la cité, beaucoup se souviennent des quatre grosses lettres ACMA, couleur vert amande, accrochées sur la façade, aujourd'hui démolie, de l'usine. Et des coups de sirènes, de 7 h 20, 12 h, 13 h 20 et 18 h, du lundi au samedi matin, ponctuant les heures d'entrée et de sortie des salariés.

L'ACMA, c'était aussi une emprise foncière qui en imposait : des ateliers de chaudronnerie, les chaînes de peinture, de montage, le traitement thermique, puis la vaste nouvelle usine construite pour la fabrication des Vespa 400, aujourd'hui site de Fiat Powertrain Technologies. Sans oublier l'anneau d'essai des scooters, plus grand qu'un stade de football. Le site avait même une voie de chemin de fer reliant l'usine à la gare de Fourchambault ! Et en bout de site, les services sociaux.

Version civile et militaire. Dans la saga Vespa, il y a des chiffres. Dont certains donnent le tournis : 300 000 scooters fabriqués en dix ans, 30 000 Vespa 400. D'autres sont plus modestes : 7 000 triporteurs baptisés “APE”, l'abeille. Et 700 scooters “Troupes Aéroportées”, les TAP, équipés d'un canon tirant, sans recul, des obus de 75 millimètres. Ils font aujourd'hui partie de l'histoire de France, puisque parachutés en Algérie et en Indochine, souvent comme véhicules de liaison. Fin de l'aventure. Ah la Vespa 400 ! Belle aventure, mais écourtée. Il y avait, dans les cartons de l'ACMA, un projet avec quatre portes, plus cossu. Mais jamais sorti. Fiat ayant tapé du poing sur la table, craignant que sa “500” soit concurrencée.

Résultat ? La petite voiture n'a jamais été commercialisée en Italie. Déjà qu'elle avait du mal à se trouver une place au soleil sur un marché français où se positionnaient, depuis 1947, la Renault 4 CV, et depuis 1948, la Citroën 2 CV.

En 1956, une autre redoutable concurrente arrive sur le marché, la Dauphine Renault. Qui asséna le coup de grâce à la Vespa 400...

Jean-François Perret



Profession : Essayeur ! L'anneau d'essai des scooters, plus grand qu'un stade de football.
A l'époque nous étions 15 sous les ordres de Jean Véron afin de procéder aux réglages des freins,
des suspensions, du ralenti et du passage des vitesses, avant une ultime finition sur la chaîne.





Les photos de Ginette - Dans les cuisines ACMA avec Jean Véron en 1955



Arbre de Noël 1952, avec spectacle pour les familles

Depuis 2009, Rémi Billet veille aux destinées du Vespa Club de Fourchambault.

Passionné, il ne cesse de célébrer l'esprit Vespa.

Son enfance a été bercée par les vrombissements des "guêpes". Rémi Billet le raconte d'entrée :

« Lorsque j'étais gosse, vers 5-6 ans, je voyais les essayeurs de scooters, par groupe de trois-quatre, effectuer leurs essais routiers. Ils tournaient dans un rayon de soixante à cent kilomètres autour de Fourchambault ». C'était en 1953, début d'une période de grosse production. Cet emblématique deux-roues, Rémi Billet le regardait avec envie. « J'en rêvais. » Une dizaine d'années plus tard, il en avait un entre les mains. Acheté à un ancien dessinateur de l'ACMA. Un modèle Vespa 1955 qu'il "bichonne" toujours. Le rêve était assouvi. « Je me promenais avec. De Parigny-les-Vaux, j'allais à Nevers, au lycée technique. »

Aujourd'hui, Rémi n'a rien perdu de cette passion pour les Vespa. Entré au club de Fourchambault en 1999, il en est désormais le président. Et a accédé à la vice-présidence du Vespa Club de France. Vespa, « c'est un nom encore mythique, un vecteur publicitaire toujours porteur de nos jours », assure le collectionneur. Ancien informaticien, ex-militaire de l'Armée de l'air, Rémi Billet est devenu, au fil des années, un véritable historien de la marque, une Bible sur le sujet. « Vespa s'est inspiré des scooters américains, les Cushman, parachutés durant la guerre avec les équipements de liaison... », dit-il en se lançant dans l'histoire industrielle de Piaggio. Au départ, « c'était un scieur industriel du nord de l'Italie, parti ensuite à Gênes où il réalisait des intérieurs en bois de bateaux, de wagons et même d'un sous-marin. Lors de la Seconde Guerre mondiale, il était devenu fabricant de moteurs d'avions ». Lorsque Piaggio, après la défaite du bloc italo-allemand, s'est vu interdire cette activité aéronautique, il s'est tourné vers le scooter. Et, pour investir le marché français sans être contraint de payer de fortes taxes d'exportation, il a installé son usine à Fourchambault.

Retraité, Rémi Billet célèbre la marque chaque jour et veut renouer avec les années Vespa lors d'un rassemblement qu'il prépare pour 2017, avec le club de Fourchambault. Histoire de fêter le scooter.

Et surtout de souffler les soixante bougies de la 400. Avec une pointe d'émotion, il lâche ce souvenir, l'image des dernières petites voitures partant de Fourchambault sur des wagons-plateau, à destination des concessions Vespa. C'était en 1961-1962. Le début de la fin d'une belle aventure industrielle.

jean-francois.perret@centrefrance.com



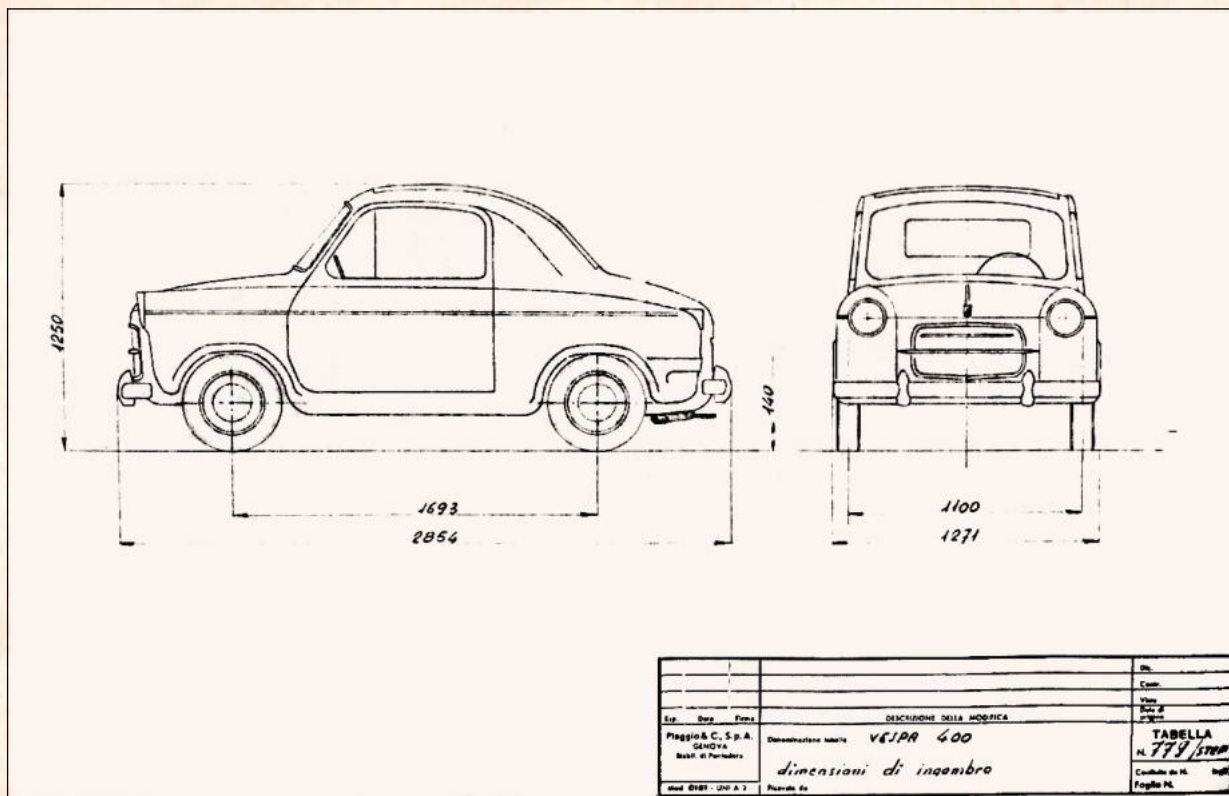
Réunion du Comité d'Entreprise et la colonie de vacances en Italie, août 1957, San Stefano d'Aveto





Vie quotidienne de la Maîtrise





La Vespa 400, l'ultime production ACMA de Fourchambault



Les années Vespa

28 Février 2015, Rédigé par éducation-programme

Fourchambault - Nièvre :

La Vespa française a été fabriquée pendant une dizaine d'années.

Cette période a profondément influencé la vie locale. L'usine a regroupé plus de 2 800 salariés en 1958. Certains y ont vu leur vie professionnelle prendre son départ et tous se souviennent avec émotion de cette époque. Il fallait travailler dur, parfois plus longtemps que le prévoyait la durée légale du travail, mais on y était bien et le salaire atteignait presque le double de celui des autres entreprises. Des Vespas fabriquées à Fourchambault partaient au Japon, en Amérique, en Indochine, et l'armée passait des commandes... Toute une vie sociale et associative gravitait autour du scooter.

Octobre 1962 - La dépêche vient de tomber : Simca succède à Vespa, les Italiens à l'origine des deux entreprises ont réussi à s'entendre ! Le délégué général Labbrie, de Simca Industrie, a téléphoné à Monsieur Hostner, maire de Fourchambault, pour lui annoncer que sa maison allait prendre possession au 1er novembre prochain des locaux que lui a vendus la firme ACMA. Dans les jours à venir, seuls quelques ouvriers seront à l'oeuvre pour procéder à la remise en état des lieux et à leur entretien.

Francis Prestat et René Griveau avaient le même âge lorsqu'ils sont entrés à l'ACMA : 17 ans et demi. Ils se souviennent de s'y être plusieurs fois croisés.

Le premier y a passé un peu plus de six ans. Le second, deux. Intenses tranches de vie... Incontestablement, la marque Vespa a marqué sa vie ! J'y étais peut être aujourd'hui Francis Prestat, sans doute assez fier, à juste titre, d'avoir participé à l'aventure vrombissante de la "guêpe". Son C.A.P d'ajusteur en poche, Francis Prestat, savait que Vespa était un nom magique pour trouver du travail : « L'entreprise faisait appel aux collègues alentour pour recruter des ouvriers sortant de la filière technique ». Lui, était de ceux-là. Alors, tout juste sorti du Collège moderne et technique de Nevers, en 1951, il est entré à l'ACMA, six mois après son ouverture. « C'était une usine où régnait une ferme discipline. On ne pouvait pas circuler dans les ateliers sans autorisation. Chacun avait un badge de couleur au revers du bleu de travail ou de la blouse afin d'identifier l'atelier de rattachement. Des gardiens contrôlaient sans cesse... »

De ses deux mois passés aux retouches des scooters, Francis Prestat se souvient d'un détail qui le fait encore sourire : « C'était un petit atelier séparé par des planches de celui de la conception où étaient réalisées, dans le plus grand secret, les maquettes en bois de la future Vespa 400. Alors, par les interstices, je regardais. C'était interdit, mais on le faisait tout de même ! » Côté salaire ? « On gagnait bien sa vie, mais il fallait faire beaucoup d'heures supplémentaires... »

L'ACMA savait fédérer son personnel : une équipe de foot pour les sportifs. Et un orchestre, le Vespa Rythmes, pour les amateurs de musique ; il s'est d'ailleurs taillé un joli succès, bien au-delà de Fourchambault et du département, « il tournait dans toute la France ! »

Francis Prestat lâche un aveu : « Lorsque ces petits engins sont sortis, les scooters Vespa, je ne voulais pas en acheter un, car j'en voyais toute la journée... » Lui, préférait la moto. Mais, sans se faire prier, il reconnaît : « Le Vespa était très silencieux par rapport à une moto, un bruit feutré et il avait de l'élégance ». Aujourd'hui, Francis profite de sa retraite. Il est vice-président du Vespa Club de Fourchambault depuis 2002. Et a gardé l'esprit Vespa.

Jean-François Perret, le jdc.fr

**LES COMMERÇANTS
ET ARTISANS
FÊTENT
LES 50 ANS DE L'ACMA**

Samedi 23 Juin à Fourchambault





Debout, sur le côté, à droite ou à gauche, le responsable du personnel et des animations de l'ACMA. Une équipe de football a été créée, le Racing Club Nivernais, qui joue dans le championnat amateur.



La genèse :

A.C.M.A. Siège social situé à Paris, au numéro 5 de la rue de Tilsitt.

Le président et directeur général de l'entreprise est un prince français, Marc de Beauvau Craon, qui rejoindra également le Vespa Club d'Europe en tant que membre honoraire.

L'ACMA est titulaire d'une licence pour la production de Piaggio, véhicules destinés aux marchés français et colonial.

L'usine est située dans le département de la Nièvre, à Fourchambault, et se trouve à seulement quelques kilomètres de Nevers, chef lieu du département.

La ville de Fourchambault est née en 1855 avec l'installation d'un atelier métallurgique fondé par les frères Boigues et Jean-Georges Dufaud. Fourchambault était cette année-là l'un des sites sidérurgiques les plus importants de France dans la production d'armements, de ponts, de viaducs et de voies ferrées.

Le site occupé par l'ACMA possède une superficie de 40 000 m², dont 25 000 couverts, et recouvre l'ancien atelier de la SNCAC (Société nationale des constructions aéronautiques du Centre), entreprise née en 1936 de la nationalisation de deux entreprises du secteur aéronautique par la volonté du Front populaire. Après la guerre, son activité étant jugée insuffisante, la SNCAC sera mise en liquidation en août 1950.

Peu de temps après, l'ingénieur Bruno Bartalucci investit le site de Fourchambault avec pour mission de reconvertir les vastes entrepôts en véritable usine.

La production ou, plus exactement l'assemblage des véhicules, commença en mars 1951.

Quelques responsables techniques et administratifs, envoyés d'Italie, se sont installés sur place aux côtés de Bruno Bartalucci : le responsable de la production Enolo Biasci, le comptable Leopoldo Taccola, plus tard remplacé par le comptable Luigi Rissone et quelques chefs de départements comme Salvatore Caccamisi, Pericle Heusch, Raffaello Mazzoncini, Angiolo Boschi.

Le nombre d'employés augmentera rapidement, à tel point qu'en 1953 commença la construction d'une cité sur le modèle du Village Piaggio de Pontedera.

Un ensemble de sept logements pour dirigeants est construit dans le quartier de la Brasserie à Fourchambault, puis à Garchizy, une centaine de logements à quelques pas de l'usine. Un centre social est créé avec une cantine pour le personnel et une salle pour les soirées dansantes, une petite bibliothèque ; le tout mis à disposition des employés. Une équipe de football sera même été formée, le Racing Club Nivernais, qui joue le championnat au niveau amateur.

Parmi les autres initiatives sociales il y a aussi un service pour l'intégration du nouveau personnel, des prestations de santé et même l'octroi de périodes de vacances pour les enfants des salariés dans les colonies ligures de Santo Stefano d'Aveto, l'entreprise s'occupant du voyage, des vaccinations obligatoires et des visites médicales.

La communauté italienne ne dépassera guère une centaine de personnes, comprenant des cadres, des techniciens et quelques ouvriers, qui seront progressivement rejoints par leurs familles.

L'organisation interne de l'usine suit celle adoptée dans l'usine mère de Pontedera, bien qu'elle en diffère par des aspects liés à la taille de la production, comme des horaires de travail, sur une seule équipe au lieu de trois. Les travailleurs commencent le lundi matin à 7h30 avec une journée de neuf heures, tandis que le samedi ils s'arrêtent à midi. La discipline est très rigoureuse, les retards sont sanctionnés. Chaque employé est identifié par un badge d'une couleur différente selon le service dans lequel il travaille.

Les chiffres de production de l'ACMA furent immédiatement impressionnants :

8 940 véhicules en 1951, suivis pour les années suivantes de 28 280, 40 800, 48 100, 57 591, 59 775... Le 2 juin 1954, la 100 000^{ème} Vespa est célébrée.

Dès 1952, le Vespa Club Nevers fut fondé à l'initiative des passionnés Durand, Sénéchal et Menouard.

1957 est l'année où commence la production de la Vespa 400, conçue depuis un certain temps, elle ne pouvait pas trouver de place en Italie pour cause de concurrence avec Fiat. La Vespa 400 sera présentée le 26 septembre 1957 au Pré-Catelan en présence de personnalités comme le champion du monde de Formule 1, l'Argentin Juan Manuel Fangio et le pilote français Jean Behra.

1958 reste l'année où l'ACMA atteint son point d'expansion maximale avec 2 814 personnes employées. Mais c'est précisément à partir de cette année qu'un déclin notable s'amorce, de moins 21 176 véhicules d'une année sur l'autre.

La situation devient difficile en juillet 1958, un millier d'ouvriers et d'employés sont licenciés et la production reste bloquée en raison de la baisse soudaine des volumes de ventes : plus de vingt mille exemplaires sont encore dans les entrepôts en attente d'un acheteur. Seule reste la fabrication de la Vespa 400, qui parvient à garantir des flux de trésorerie d'un niveau raisonnable.

Peu avant Noël 1960, un nouveau coup dur frappe le personnel de l'ACMA : sur 1 200 personnes sous contrat à l'époque, l'entreprise décide d'en licencier 250 à la fin de l'année, déclenchant une puissante réaction des syndicats.

En novembre 1961, l'effectif était de 560 personnes, dont deux cents seulement étaient destinées à rester dans l'usine jusqu'à la fin de l'année. Pendant une grande partie de 1962, l'entreprise a continué à vendre des Vespa dans ses propres points de vente, mais il s'agissait principalement d'exemplaires importés d'Italie.

Le 31 décembre 1962 l'ACMA ferme définitivement ses portes.

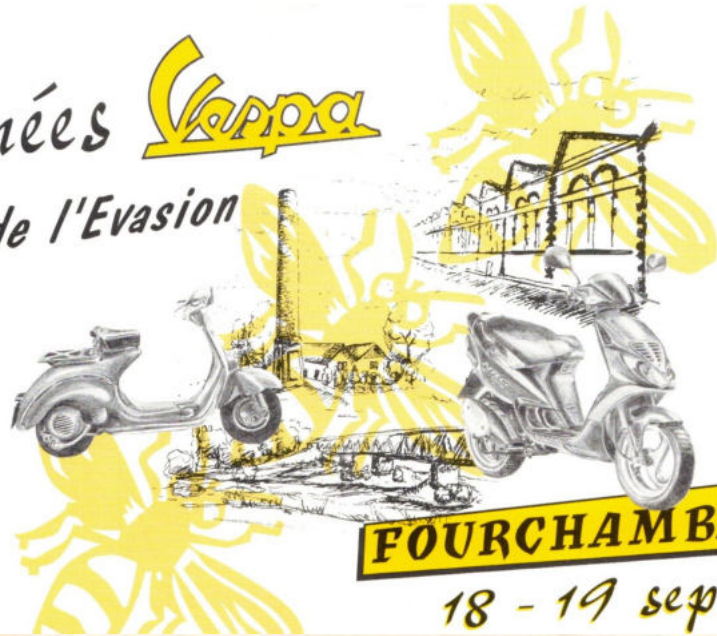
Dès le début de l'année suivante, les entrepôts sont repris par SIMCA Industries, qui deviendra FIAT France puis Iveco, une partie des effectifs restant étant transférée au nouveau propriétaire.

En 1996, à l'occasion du cinquantième anniversaire de la Vespa, la municipalité de Fourchambault a organisé une exposition intitulée « La Vespa – 10 ans d'histoire avec l'ACMA ». Trois ans plus tard, ce fut « Les années Vespa » et en 2001, l'Eurovespa se tiendra dans la ville afin de célébrer les cinquante ans de la création de cette usine qui a marqué la vie locale, bien qu'elle n'ait duré que douze ans.



Les années *Vappa*

La Passion de l'Évasion





Lydie Couthier à côté de son père Raymond Violas, responsable du personnel





Bustiers et boléros pour les jeunes femmes de l'ACMA



L'ACTIVITE et



le DEVELOPPEMENT

DES USINES ACMA DE FOURCHAMBAULT

Dès sa constitution, la Société ACMA faisait l'acquisition des usines SNCAC à Fourchambault (Nièvre) au mois de décembre 1950. L'état de ces usines causé principalement par une longue période d'inactivité, nécessitait pour l'ACMA un travail de remodernisation des bâtiments comme des installations industrielles, afin de pouvoir réaliser les programmes établis pour la construction du scooter « Vespa ».

Les Usines de Fourchambault, dont la superficie est de 40.000 m², dont 25.000 m² couverts, furent transformées et il fut possible, dès le mois de mars 1951, de commencer l'usinage et le montage des premiers scooters.

Le parc des machines, tel qu'il était au moment de l'achat des bâtiments, était fort modeste et l'on ne dénombrait pas plus de 40 machines-outils dans une usine dont, de surcroît, l'activité passée était fort différente de celle envisagée. En outre, rien n'avait été conçu pour la production en grande série.

La première tâche de l'ACMA fut donc d'acheter de nouvelles machines-outils et de créer des installations appropriées à une usine moderne qui puisse dignement apporter sa contribution, tant sur le plan national qu'international à la production du scooter.

C'est ainsi que le choix fut porté sur 400 machines-outils parmi les meilleures proposées sur le marché mondial. Aujourd'hui les usines ACMA de Fourchambault sont, à juste titre, particulièrement fières de leurs moyens de production. Des machines automatiques, semi-automatiques, à opérations multiples et « transferts » sont susceptibles, dans le cadre d'installations à haut degré de production, de concourir au maximum de rendement en obtenant un minimum d'efforts de la main-d'œuvre ; elles sont donc la garan-

tie d'un produit techniquement supérieur, tout en permettant le prix de revient le plus bas, et par suite, un prix de vente particulièrement étudié.

Entre toutes ces installations multiples, il fut apporté le plus grand soin à celles qui garantissent au maximum la perfection technique du produit et son degré de finition, c'est-à-dire les traitements thermiques, les divers moyens de contrôle, la peinture, etc...

Afin de réduire dans une très large proportion les pertes de temps et une inutile fatigue de la main d'œuvre, des transports aériens automatiques pour les pièces en cours d'exécution prêtes au montage, des chaînes automatiques pour le montage des moteurs et des scooters, des chargeurs automatiques pour l'expédition des produits finis furent réalisés pour offrir, outre les plus grandes garanties de qualité, l'utilisation la plus rationnelle du travail humain au Service de la Société.

Complétant un ensemble fort logiquement conçu, un embranchement ferroviaire particulier permet aux wagons de parvenir jusqu'à la chaîne de finition des scooters et ainsi des dizaines de wagons chargés partent journellement pour apporter à la clientèle française de la Métropole et des Territoires d'Outre-Mer, les produits ACMA.

Les efforts déployés par la Société ACMA pour augmenter son potentiel industriel ne l'ont pas empêchée de faire preuve d'initiatives similaires sur le plan social.

Dès la mise en activité de l'usine, une cantine bien organisée, des salles de récréations, et dernièrement la constitution d'une colonie de vacances au bord de la mer pour les enfants de son personnel, ont contribué dans une large mesure à resserrer les liens les plus cordiaux qui

unissent l'ensemble du personnel collaborant au développement de l'entreprise à ses dirigeants.

Le nombre des ouvriers et employés de l'ACMA travaillant à Fourchambault était de 20 en 1950. Aujourd'hui il est de 1.200, et ce chiffre est en continuelle augmentation.

La production « Vespa » débutait en mars 1951 avec 200 unités mensuelles environ et chaque mois, on a pu constater une augmentation notable du chiffre initial, puisque la production de la Société ACMA rejoignait, à la fin de 1951, les 1.500 unités mensuelles.

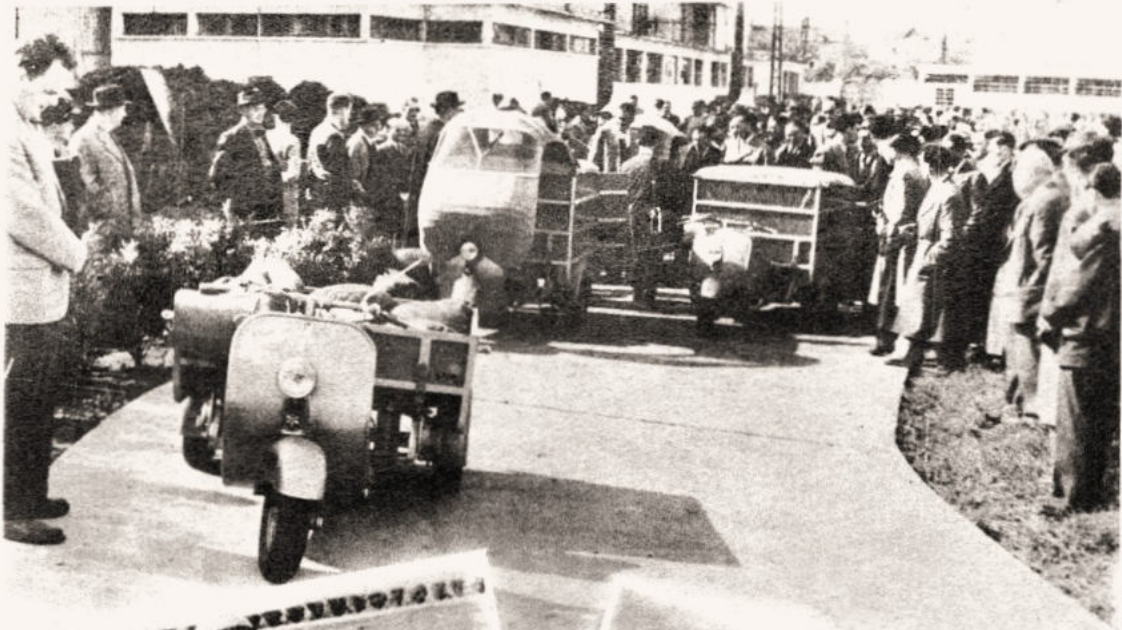
En juin 1952, les 3.000 unités mensuelles étaient atteintes, pour dépasser les 4.000 au cours de la saison 1953.

Les premiers scooters « Vespa » furent montés en partie avec des pièces fournies par la Sté Piaggio, premier constructeur de la « Vespa » et dont la Société ACMA est licenciée pour la France ; mais bientôt, celle-ci acquit son autonomie et les Vespa, dès la fin de 1951, fabriquées à Fourchambault, étaient le fruit du travail français sans recours à l'importation.

Les scooters « Vespa » construits à Fourchambault atteignent à fin septembre 1953 le chiffre de 70.600, quantité déjà fort respectable et qui, d'après les prévisions, sera largement dépassée dans les cadences de production imposées par les exigences du marché français.

Ce souci constant de l'augmentation de la production et les efforts importants déployés par la Société ACMA, afin d'améliorer ses propres moyens de production, n'ont pas empêché ses services techniques de réaliser de nouveaux programmes de fabrication pour l'année 1954.

La nouvelle année commerciale qui débute le 1^{er} octobre 1953 voit, en effet, le lancement de deux nouveaux produits ACMA : la Vespa 1954 et le « Tri-Vespa ».



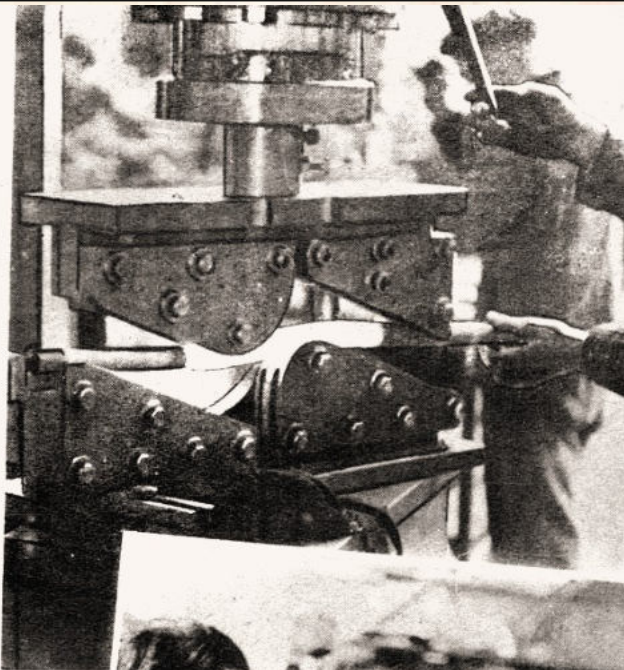
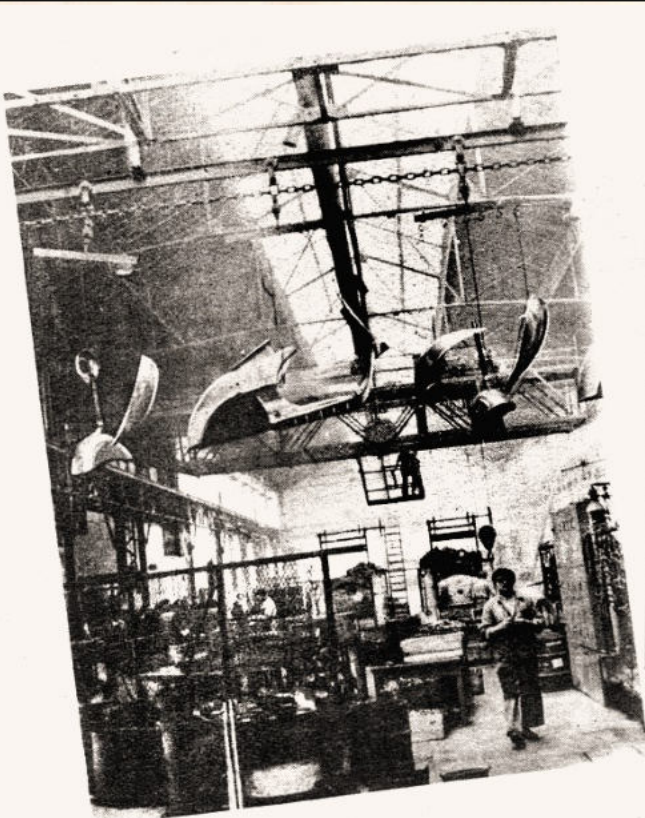
Le « Tri-Vespa », lui, est un véhicule utilitaire né de la conjugaison de la « Vespa » avec la camionnette. C'est le véhicule créé pour tous ceux qui ont besoin d'un moyen de transport économique des marchandises, suffisamment rapide, particulièrement maniable et adapté au trafic des villes, au prix d'achat enfin extraordinairement proche de son prix de revient.

Il s'agit en effet, pour s'en rendre compte, d'établir un rapport rapide du prix d'achat par le poids transportable.

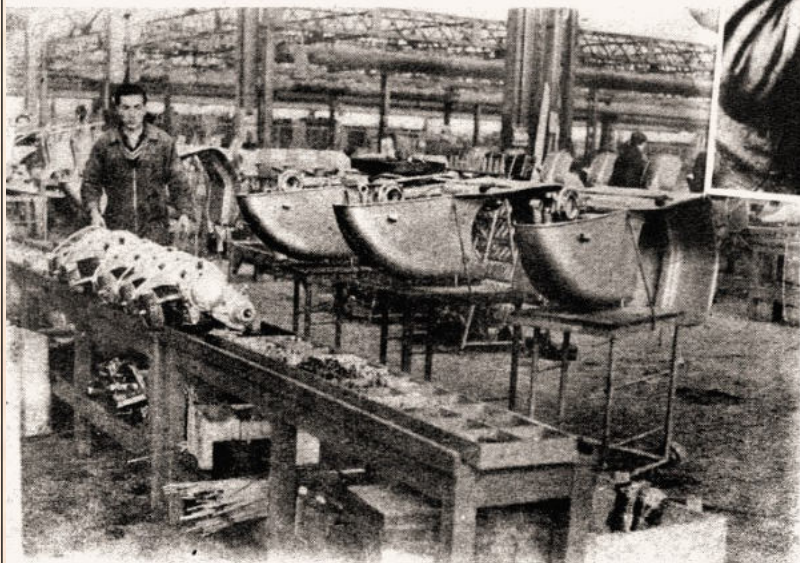
Ainsi que nous venons de l'exposer, la Société ACMA, par son souci constant de l'augmentation de sa production, espère arriver à satisfaire les demandes de sa clientèle portant tout son effort à réduire, au maximum, ses délais de livraison.

La visite des usines Vespa se terminait sur les terrains d'essais de la firme. Les constructeurs insistèrent tout particulièrement sur la présentation de leur tri utilitaire qui évolua aussi bien sur l'anneau en ciment qu'en tout terrain. A droite, un essai de surcharge à 600 kgs !..





A l'usine de Fourchambault, un très vaste hall est réservé aux traitements thermiques (ci-dessus). On distingue, au premier plan, la chaîne transportant divers éléments venant des ateliers de tôlerie. Derrière cette chaîne, on remarque un large pont roulant. En haut à droite, la presse à cintrer les tubes de direction. Les tubes sont portés au rouge par chauffe électrique. A droite, un ouvrier apporte toute son attention à la soudure qu'il pratique. Ci-dessous, vue partielle de la chaîne de montage finale



La Vespa 1954 n'est pas seulement une version améliorée de la Vespa 1953, mais un scooter en grande partie redessiné avec un moteur nouveau qui offrira une puissance sensiblement supérieure et bénéficiera de l'expérience des centaines de milliers de scooters « Vespa » en circulation dans le monde, nul doute qu'il donne à ses utilisateurs de nouvelles joies et une plus grande sécurité pour les services les plus divers qui lui seront réclamés.

Outre le moteur, la Vespa 1954 verte, non métallisée, se présente à la clientèle avec une nouvelle peinture et une protection de la carrosserie plus complète, de nature à satisfaire le client le plus exigeant.







Les nivernaises Denise et Suzon apprécient également de circuler en Vespa



Un exemple nivernais (1952-1958)

Le milieu industriel nivernais présente trois traits caractéristiques :

- la prédominance traditionnelle de l'industrie métallurgique : il n'existe pratiquement pas de fabriques de textiles. Deux usines textiles créées à Nevers vers 1930 ont fait faillite et leurs bâtiments ont été repris par des entreprises métallurgiques.
- La coexistence de grosses unités de production et de très petits ateliers : dans le groupe de Nevers, à côté de trois fabriques de 2 000 personnes et plus, subsistent 6 entreprises de 100 à 500 ouvriers et une dizaine d'ateliers quasi artisanaux de moins de 100 ouvriers.
- La tradition d'instabilité des petites entreprises métallurgiques depuis un quart de siècle : les faillites, réorganisations, fermetures temporaires ont toujours été de règle en Nivernais, où les crises économiques ont des répercussions très sensibles sur les petites entreprises « marginales », inadaptées aux conditions du marché et sans réserves financières.

Ces faillites ont porté principalement sur des usines « décentralisées » bien avant 1950. Dès 1919 des entreprises de la région parisienne venaient s'installer à Fourchambault, où elles trouvaient de grands bâtiments d'usine et une main-d'œuvre importante; peu avant 1939 des entreprises d'armement se replièrent en Nivernais. La plupart de ces entreprises ont fait faillite entre 1948 et 1951 : il apparaissait bien avant 1950 que la décentralisation industrielle ne payait guère.

On assista pourtant à des implantations industrielles nouvelles, ou à des extensions d'entreprise : en particulier l'installation en 1950 d'une fabrique de Vespas à Fourchambault, et le développement à partir de 1955 d'une usine de la Thomson-Houston à Nevers consacrée à la fabrication d'appareils frigorifiques. La Société Thomson avait repris dès 1939 une fabrique de textiles artificiels et installé une usine d'hélices d'avions à pas variable, puis d'obus.

Ces deux entreprises, qui occupaient chacune plus de 2 000 ouvriers, viennent de subir une crise grave en juillet-août 1958 : la première a dû être partiellement fermée, l'autre a opéré d'importants licenciements.

Le renversement de conjoncture a été d'autant plus brutal que le Nivernais était en pleine expansion des investissements et que la tension était considérable sur le marché de la main-d'œuvre, la demande d'ouvriers spécialisés se trouvant très supérieure à l'offre : cette tendance au suremploi aurait empêché plusieurs entreprises de s'installer dans la Nièvre.

Sans doute la crise n'est-elle que temporaire. Mais elle mérite qu'on y attache quelque attention. Il ne s'agit pas tant de dénoncer les échecs de la décentralisation industrielle — comme dans d'autres régions — que de souligner l'instabilité de la grande entreprise étroitement dépendante du marché et conçue avant tout comme une spéculation.

La Société A.C.M.A. a été formée en 1950 pour fabriquer en France sous licence italienne, des scooters de type «Vespa». Elle a dépensé à Fourchambault environ 4-5 milliards d'investissements de 1951 à 1959. Or cette implantation industrielle — exactement comme au début du XIX^{ème} celle de la grande entreprise Boigues à Fourchambault — s'est opérée sous la double pression du marché international et des techniques nouvelles.

L'A.C.M.A., en effet, a été implantée à Fourchambault pour exploiter une technique nouvelle étrangère, le «deux-roues» scooter, qui n'était fabriqué qu'en Italie; la société était italienne par les capitaux, par les cadres — ingénieurs et contremaîtres italiens transplantés à Fourchambault —. Une demande très importante de scooters existait en France, mais cette demande n'était pas encore formulée, et devait être créée par l'entreprise. Plutôt que d'exporter des scooters italiens, la firme Piaggio de Gênes préféra monter une usine en France afin d'éviter les entraves à l'importation :

la création d'une grande usine à Fourchambault résulte donc d'un pari sur la demande et a été conçue a priori comme une spéculation à court ou moyen terme.

Or le choix de l'entrepreneur a dû être répété peu après dans des conditions identiques : dans la « conversion » de l'usine en fabrique d'automobiles, on retrouve la même exigence d'une technique nouvelle - la voiturette, et la même anticipation d'une demande encore informulée. L'entrepreneur, abandonnant une spéculation rendue peu rentable par la concurrence et le déséquilibre du marché, s'est engagé dans une nouvelle anticipation. C'est ce double choix, — ce double pari — qui donne sa signification même à la croissance de l'entreprise.

Dans le cas de l'A.C.M.A. il ne s'agit pas à proprement parler de décentralisation industrielle, mais d'implantation de la grande entreprise dans un milieu industriel en crise. En effet, l'A.C.M.A. reprenait — pour un faible prix — les importantes installations de la S.N.C.A.C. qui avait fait faillite. Fourchambault offrait à la nouvelle société des avantages certains : des bâtiments et un outillage importants à bas prix, de bonnes voies de communications, de l'énergie bon marché, une main-d'œuvre disponible, experte, ayant derrière elle une longue tradition métallurgique constituaient autant de facteurs favorables à l'implantation.

L'entreprise dut subir certaines servitudes communes aux usines « installées dans la chlorophylle ». En particulier la position géographique de Fourchambault l'éloignait des marchés de vente et surtout des fournisseurs de matières premières et des sous-traitants : cet éloignement tendait à majorer sensiblement les prix de revient, sans qu'on puisse préciser dans quelles proportions. Le coût des investissements semble plus élevé en province. Enfin la séparation de l'usine et des services de direction installés à Paris — service commercial et service des achats — ne laissait pas, en dépit de liaisons quotidiennes, de provoquer quelques difficultés.

Les problèmes venaient également de la main-d'œuvre : l'usine avait repris les ouvriers de la S.N.C.A.C. en chômage, encadrés par des contremaîtres italiens. L'effectif passa de 900 en 1951 à 2 175 en 1957 et, au dire de l'entreprise, la tradition de grande entreprise et de production en grande série n'existait pas.

DÉCENTRALISATION INDUSTRIELLE EN NIVERNAIS

l'A.C.M.A. commença par débaucher - l'attirait des hauts salaires aidant - des ouvriers des autres usines de Fourchambault, alors en difficulté, puis recruta dans l'agglomération nivernaise ; l'aire de recrutement s'étendit considérablement et atteignit des villages éloignés de 40 à 45 km de Fourchambault, dans la Nièvre et de l'autre côté de la Loire, dans le Cher. Une main-d'œuvre rurale, jeune, mais peu exercée et dépourvue de traditions industrielles, entra à l'usine pour la première fois, ce qui n'allait pas sans quelques inconvénients : c'est cette main-d'œuvre d'appoint qui devait supporter le poids de la crise industrielle, l'usine gardant les ouvriers les plus qualifiés.

Cette main-d'œuvre d'ouvriers-paysans semble avoir la première place dans la population ouvrière. Voici la répartition des qualifications :

5 % M2 ; 70 % OS ; 43 % OS1 ; 27 % OS2 ; 25% OP ; 11 % OP1 ; 13 % OP2 ; 1 % OP3.

La formation des ouvriers n'excède pas le C.A.P. et l'usine ne forme pas d'apprentis. Deux caractéristiques de cette main-d'œuvre : l'âge moyen du personnel est 29 ans et 48 % sont des célibataires.

Une politique sociale active a même été pratiquée par l'entreprise pour donner quelque stabilité à cette main-d'œuvre : le comité d'entreprise reçoit 2 % des salaires (coopérative, société de secours mutuels), et le service médico-social, environ 5 %. Signalons encore que les ouvriers prennent leurs repas à la cantine (prix : 100 F ; subvention de la société : 30 F). Les relations à l'intérieur des organisations professionnelles sont correctes et les adaptations nécessaires ont toujours lieu avec un minimum de frictions.

Le milieu ouvriers nivernais est demeuré fidèle aux traditions de petite ou moyenne entreprise et s'adapte mal à la production en grande série. Cette inadaptation est peu sensible en dehors des

périodes de récession. Elle semble résulter des conditions particulières de croissance de la firme, et des problèmes de structure posés par cette croissance.

LA CROISSANCE DE LA FIRME

Dans les premières années (1951-1952) l'entreprise dut surmonter les premières difficultés d'installation, notamment les problèmes délicats du recrutement de la main-d'œuvre et de l'approvisionnement en matières premières (tôles, métaux non ferreux). Les résultats furent très favorables : en 1952 — première année de pleine fabrication — Fourchambault dépasse la moitié de la production française de scooters; la conjoncture de stabilité, l'importance de l'outillage mis en place expliquent la rapide extension de l'usine, qui commence à se rendre indépendante des sous-traitants et à exporter en Belgique, au Brésil, dans l'Union française. Industrie saisonnière, Fourchambault doit recourir aux crédits de campagne de banques françaises ou italiennes. En 1953 la production française de scooters augmente de 77 %, celle de l'A.C.M.A. de 67 %; la concurrence devient plus vive, mais les résultats bruts d'exploitation sont de 562 millions, après amortissements de 245 millions, pour un capital (réserves comprises) d'environ 700 millions de francs.

L'A.C.M.A. constitue un puissant réseau commercial et publicitaire (les dépenses de publicité, foires, catalogues, expositions, démonstrations, augmentent considérablement), elle se préoccupe d'organiser les ventes à crédit de scooters, y consacrant une partie notable de ses réserves; un important programme social est élaboré : création d'un centre social, d'une société mutuelle, d'une coopérative et surtout construction de 100 logements ouvriers et d'une cité des cadres.

Cette période de fondation s'achève en 1954 : le recrutement de la main-d'œuvre se ralentit, l'accroissement de l'effectif n'est en 1954 que de 11 % contre 21 % en 1953. La production plafonne, mais les ventes augmentent d'un tiers, contre 50 % en 1953, cependant que les stocks s'accroissent; en décembre 1954, les prix de vente sont abaissés de 8% pour prévenir un ralentissement de la demande. Ce premier palier dans l'expansion est dû principalement à la place très importante prise sur le marché par les vélomoteurs et les cyclomoteurs, et surtout à la croissance trop rapide de la production française de scooters : tout le monde veut faire du scooter, et certaines expériences se soldent par des échecs ; en 1954 on fabrique 92 000 scooters, dont 44 000 Vespas, mais on n'en vend que 76 000 : le ralentissement industriel et commercial de 1953-1954 limite la demande. Cependant les bénéfices d'exploitation de l'A.C.M.A. sont en accroissement : ils atteignent 926 millions en 1954 (avant prélèvement de l'impôt sur les sociétés) après 225 millions d'amortissements : la progression est de 65 %, alors que les ventes ne se sont accrues que de 30 % environ, et une grande partie de bénéfices est mise en réserve, pour « aménager » en particulier le crédit. Il semble qu'un gros effort d'abaissement des prix de revient ait été réalisé.

C'est dans cette voie que l'entreprise s'engage en 1955 : la baisse du prix de vente, l'effort de publicité ne pouvaient être que des palliatifs temporaires de la crise annoncée. La production s'accroît de 28%, mais les ventes seulement de 10 % ; la part de Fourchambault dans la production française n'est plus que de 40 % contre 47 en 1954.

Fourchambault tente de lancer un modèle de 150 cm³ dont la fabrication reste limitée. Les résultats financiers sont relativement favorables, les bénéfices d'exploitation demeurent identiques; on met cependant 550 millions en réserve et un important effort d'investissement est entrepris, principalement pour le renouvellement de l'outillage et la construction de bâtiments. Il semble bien que dès cette époque, devant l'évolution du marché, la décision soit prise d'amorcer le virage vers la fabrication d'automobiles « Vespa 400 » sur lesquelles des recherches étaient menées en Italie depuis 1952 : en juin 1956 le prototype était déjà réalisé à Fourchambault.

Cette nouvelle fabrication allait absorber la plus grande partie des réserves de la société. Précisément la crise du scooter s'accroît : en 1956 la production plafonne, les ventes fléchissent légèrement, et les bénéfices d'exploitation diminuent de 12 %.

LE DÉSÉQUILIBRE DU MARCHÉ

En 1957 la situation s'aggrave : les stocks continuent de s'accumuler, la production recule ; la Vespa représente encore la moitié de la production française. Les causes de cette crise sont multiples et de valeur très inégale. On a mis en avant le rappel des jeunes en Algérie, le maintien du contingent sous les drapeaux, les difficultés d'approvisionnement en carburant après Suez : mais il ne s'agit là que de causes très temporaires et de faible importance. Plus graves paraissent l'obligation du permis de conduire pour les motocycles de 50 à 125 cm³ et l'augmentation de la taxe à la valeur ajoutée qui passe de 19,5 % à 25 % en août et à 27,5 % en décembre 1957.

Cette augmentation des impôts indirects et les mesures prises par le Conseil national du Crédit en 1957 pour lutter contre l'inflation freinèrent sérieusement la demande de scooters. La réglementation des ventes à crédit (juillet 1956) et la limitation des délais visaient à assainir le marché : un rapport du Conseil économique n'affirmait-il pas que des taux de 100 % n'étaient pas rares dans le domaine de motocycle ? En avril et en août 1957 le Conseil national du crédit décida de ramener la durée de remboursement des crédits de 18 à 12 mois et d'augmenter le versement initial de 25 à 35 % des prix d'achat. Aussi les encours sur les véhicules à deux roues (pour toute la France) tombèrent de moitié, passant de 10,3 milliards fin 1955, à 8 fin 1956 et à 5 fin 1957.

De nouveaux scooters ont fait leur apparition sur le marché : le Lambretta 175 cm³ (qui est un concurrent dangereux pour le 150 cm³), le Peugeot, le Manurhin fabriqué à Mulhouse et dont le prix d'achat est inférieur du tiers à celui de la Vespa (47) ; en juillet 1958 on annonçait qu'un accord avait été passé entre Manurhin et Auto-Union, qui abandonnait à la firme française la construction du scooter D.K.W.

En second lieu la demande semble se détacher du scooter pour se porter sur les motocycles de très faible cylindrée : on connaît l'extraordinaire expansion des cyclomoteurs dont la production passe de 2 000 en 1946 à 904 000 en 1957 : le cyclomoteur est « seul, par sa définition technique, apte à toucher toutes les couches de la population et, par sa gamme de prix (de 30 à 100 000 F), apte à toucher toutes les couches de consommateurs » : point n'est besoin pour un cyclomoteur de permis de conduire, ni d'assurance onéreuse ; or depuis 1955 le coût des assurances pour scooter s'était accru considérablement, atteignant 25-30 000 F en 1958. La désaffection certaine du public suffit à expliquer la chute de la demande sans qu'il soit nécessaire d'incriminer l'intervention de l'Etat : les statistiques prouvent suffisamment le fait.

D'autres causes doivent cependant être envisagées pour expliquer la gravité de la crise, en particulier la concurrence très importante faite auprès des jeunes par les petites voitures 4 CV Renault et 2 CV Citroën — et par les voitures d'occasion : le scooter ne sert que de transition et la transition doit être la plus brève possible. C'est ce qui explique l'importance prise par le marché d'occasion des Vespas, due en partie à cette concurrence des voitures. En 1956 98 000 scooters neufs furent immatriculés (contre 110 000 en 1955) et 67 000 scooters d'occasion (contre 41 000 en 1955) : les scooters neufs ont diminué de 11 %, les scooters d'occasion ont progressé de 62 % ; dans les douze départements où on a vendu plus de 2 000 scooters neufs, c'est-à-dire les départements à forte population, on a immatriculé 3 scooters d'occasion pour 4 neufs, contre 2 pour 3 dans toute la France. L'importance de ce marché d'occasion — qui semble mal connu — est sans doute une des causes principales de la crise.

On ne saurait trop souligner le rôle des prix du scooter dans la chute des ventes : la Vespa coûtait 137 000 F en 1951-1952, 142 000 de décembre 1952 à décembre 1954 ; de 1955 à 1958 elle remonte de 132 000 F à 157 000 F de façon presque continue, soit une hausse de 18 % or les débours de l'acheteur comprennent également le permis, les accessoires, l'assurance, des frais divers, et la mise de fonds atteint presque 200 000 F. Les fluctuations du pouvoir d'achat de la clientèle de scooters - clientèle jeune, classes moyennes et ouvrières - n'ont pas favorisé les ventes ; la hausse des prix alimentaires freinait la formation de l'épargne nécessaire et les enquêtes sur l'évolution de la consommation ouvrière indiquaient nettement la chute probable des ventes.

Face à la mévente et en dépit de la concurrence, le modèle de l'A.C.M.A. avait très peu changé, les perfectionnements techniques avaient été minimes : routine, inertie de l'entreprise ? Assurément la décision prise par la société de s'orienter vers la fabrication de petites voitures n'est pas étrangère à cet immobilisme.

La chute des ventes s'aggrava à l'automne 1957 et au printemps 1958, de janvier à juin on commercialisa 11 700 scooters contre 30 800 l'année précédente pendant la même période. Les stocks atteignaient officiellement 20 000 scooters, soit cinq mois de production. La durée de travail fut ramenée en juin de 48 à 40 heures. En juillet, la direction de l'A.C.M.A. annonça sa décision de fermer les portes de l'usine de scooters après les congés payés, jusqu'à résorption des stocks ; 1 250 ouvriers sur 2 512 seraient conservés pour les chaînes de fabrication de la Vespa 400. L'usine licencia d'abord les femmes mariées, les ouvriers âgés de plus de 65 ans, les retraités, puis les manœuvres, les ouvriers les plus récemment entrés à l'usine. En octobre 1958, pour les 1 450 ouvriers restants, la semaine était ramenée à 32 heures, et on ne prévoyait pas de reprise de la fabrication avant mars 1959.

La crise était générale dans l'industrie nivernaise : la fabrique de réfrigérateurs de la Thomson-Houston, atteinte elle aussi par les restrictions de la vente à crédit, dut réduire la durée du travail et diminuer son effectif de 1 000 personnes. La Fonderie Faure ne travaillait plus en octobre 1958 que 24 heures par semaine. Aussi le reclassement des licenciés de l'A.C.M.A, apparaissait-il assez difficile; cependant la main-d'œuvre rurale recrutée récemment par l'usine semble avoir pu retrouver sa place dans les exploitations agricoles.

En dépit de tous les licenciements, il n'existait en octobre 1958 que 600 demandes d'emploi (dont 244 hommes) non satisfaites pour toute la Nièvre.

La crise avait des origines profondes et l'intervention de l'Etat qui abaissa la TVA n'y pouvait rien. La désaffection vis-à-vis du scooter était générale. La fermeture temporaire de l'usine de Fourchambault ne faisait que reculer le problème, qui apparaissait sous une forme triple :

- commerciale : le marché paraît durablement saturé ;
- financière : les prix du scooter Vespa sont trop élevés par rapport aux prix de ses homologues, Vespas italienne ou belge de qualité identique ;
- technique : la concurrence de nouveaux modèles (tels le Manurhin) rend nécessaires des améliorations techniques, qui exigent d'importants délais.

On pouvait se demander dans ces conditions si l'arrêt de la fabrication des scooters, présenté par la Société comme provisoire, ne prenait pas le caractère d'une mesure définitive. L'A.C.M.A. n'avait-elle pas l'intention de « décrocher » et de se consacrer exclusivement à la fabrication de Vespa 400 ? L'outillage devait facilement se reconverter pour des chaînes automobiles; rappelons que les bénéfices réalisés sur les scooters avaient servi principalement à financer le démarrage des chaînes de voitures. On aurait donc assisté simplement à un transfert d'investissement et à une reconversion en fabrique d'automobiles. Les meilleurs ouvriers auraient été gardés pour les chaînes de voitures. Il paraissait difficile de tenter des améliorations du scooter sur un marché en crise, et la libération des échanges de décembre 1958, qui atteignait 100 % pour les scooters, n'était pas faite pour encourager de nouveaux investissements.

LE CHOIX DE L'ENTREPRENEUR

On peut s'étonner qu'une fabrique de scooters se soit orientée vers la fabrication de voitures de faible cylindrée. L'exemple de l'A.C.M.A. n'est pas unique : on trouverait de telles conversions en Allemagne. L'A.C.M.A. bénéficiait des expériences et recherches menées par la firme Piaggio depuis plusieurs années : c'était un atout considérable. Piaggio craignait de lancer un modèle de petite voiture sur le marché italien, par crainte de la Fiat qui annonçait depuis longtemps son intention de lancer une voiture de petite cylindrée (Fiat 500). La Société Piaggio décida de réaliser

son modèle en France, et la perspective de l'ouverture du Marché commun ne semble pas étrangère à cette décision.

Le calcul des entrepreneurs était simple : il existait une demande potentielle de petites voitures qui n'avait pu être satisfaite par les voiturettes existantes, Isetta, Mochet ou Goggomobile. Un modèle intermédiaire entre la voiture et la voiturette avait des chances de s'imposer à une clientèle sensible au bas prix d'achat de la voiture, aux économies de parking, d'entretien et de consommation qu'elle permettrait de réaliser. Il s'agissait essentiellement d'une clientèle jeune et principalement urbaine : le calcul de la Vespa était assez identique à celui sur lequel reposait le succès de la 2 CV Citroën. Mais une telle clientèle est exigeante sur les qualités techniques de la voiture, robustesse, nervosité, sur la présentation et surtout, en période de récession et d'instabilité des prix, sensible aux prix : le modèle prévu ne devait pas dépasser les 400-450 000 F de ses concurrents les plus proches.

Il fallait donc atteindre une couche d'acheteurs qui n'avait pas encore pu être touchée par l'automobile, et non de concurrencer (au moins en principe) les firmes traditionnelles. Or en dépit d'une certaine lourdeur, le marché offrait des perspectives intéressantes. En 1958 les modèles 4 CV Renault et 2 CV Citroën dataient de 10-11 ans. Le renouvellement du parc automobile ancien devenait une nécessité, 30% du parc dataient d'avant 1939... L'on pouvait escompter l'arrivée proche d'une nouvelle clientèle jeune, celle des vingt ans en 1960-1965 : le jeune homme qui aurait eu sa Vespa à 16 ans en 1956, calculait-on, achèterait sa Vespa 400 en 1960-1962. Enfin, l'usage de la «seconde voiture», à la ville comme à la campagne, devait se répandre de plus en plus dans les années à venir et amener au nouveau modèle une nouvelle clientèle féminine.

Entre le scooter et la « Dauphine », une place était donc à prendre. Or le marché semblait s'orienter vers la « petite voiture » : le salon de 1957, où fut présentée la Vespa 400, fut baptisé Salon de la voiturette.

Dans la lutte qui s'annonçait, la firme A.C.M.A. possédait de sérieux avantages. Elle avait commencé ses recherches très tôt, dès 1952 et elle «prenait le virage» dès la fin de 1955. L'usine devait être jumelée avec la fabrique des scooters : nombre de machines-outils, de méthodes de travail étaient identiques, certaines pièces interchangeables. Au moment où s'annonçait une crise du marché du scooter, il pouvait paraître tentant de «reconvertir» l'usine au moins partiellement; les bénéfices réalisés sur les scooters permettaient de réaliser les premiers investissements : pour une capacité de 100 voitures par jour, il faut compter deux milliards d'investissements. Enfin la Vespa 400 devait bénéficier du réseau commercial du scooter (concessionnaires de vente, réparations, clubs Vespa) et de l'aura publicitaire de la marque Vespa; elle ne serait pas limitée comme le scooter par l'interdiction d'exporter hors de l'Union française.

Fourchambault devait être seul à fabriquer la 2 CV Vespa, et le Marché commun, pensait-on, ne pouvait que lui profiter.

Ces éléments expliquent la rapidité de la mise en route de la fabrication. Dès 1955-1956 la plus grande partie des investissements de l'entreprise sont consacrés à la construction — près de l'usine de scooters — de la nouvelle usine d'automobiles. En juin 1957 la première chaîne commençait à fonctionner, en 1958 une seconde est mise en activité; on prévoyait une sortie de 100 Vespa 400 par jour, on annonçait le doublement de la production pour un proche avenir.

En fait la direction de l'usine dut faire face à un certain nombre de problèmes difficiles à résoudre. Localisation de Fourchambault, coût élevé des frais de transport, manque de main-d'œuvre, obligation de recourir à des sous-traitants éloignés, autant de facteurs qui limitaient le développement de l'usine. En particulier, il fallait recruter la main-d'œuvre au loin, la former, la fixer : on craignait fortement d'en manquer, et en mars 1958 on calculait que pour dépasser 3 000 ouvriers, l'A.C.M.A. devait recruter à 100 kilomètres à la ronde.

En second lieu, l'A.C.M.A. n'avait aucune expérience en matière de fabrication ou de vente d'automobiles : or il faut du temps pour lancer un modèle d'automobile, et l'on sait les difficultés rencontrées au début par la 4 CV Renault ou la 2 CV Citroën. Dans les premiers mois de la fabrication, il y eut maintes déceptions et les modèles vendus en 1957 et 1958 manquaient, semble-t-il, de la finition nécessaire.

Heureusement la firme honorait « avec une exceptionnelle libéralité » sa garantie.

En troisième lieu, même en tenant compte de l'arrivée de nouvelles couches de consommateurs et de la hausse du pouvoir d'achat, une production de 200-300 voitures par jour (soit 70 à 100 000 voitures par an) devait conduire rapidement, semble-t-il, à une saturation du marché potentiel. La concurrence provoquait un problème de prix : ceux de la Vespa 400 (350 000 et 375 000 F) demeuraient élevés, la diminution de la cylindrée n'entraînant pas une diminution proportionnelle du prix de revient : la Vespa 400 représentait 60 heures de travail, presque autant qu'une automobile classique, et compte tenu de l'amortissement des installations et de l'importance des capitaux engagés, il paraissait difficile de réaliser une baisse importante des prix.

La vie des affaires est trop complexe pour que l'on puisse prévoir une évolution certaine : limitée à une entreprise, la prévision a des bornes étroites. La croissance d'une entreprise comme l'A.C.M.A. obéit à des règles organiques. Sa rentabilité est étroitement liée à un marché mal connu et fortement concurrentiel, et son développement, à sa capacité d'autofinancement, le recours au marché financier étant pour le moment écarté. La stratégie de l'entreprise semble donc se heurter à d'étroites limites. Mais précisément l'exemple de la conversion de l'A.C.M.A. vers la voiturette nous montre combien la liberté de jeu de l'entrepreneur échappe à la prévision, combien la décision de l'investisseur, apparemment, est indépendante de tout déterminisme.

Décembre 1958 - Extraits de : Croissance de la grande entreprise et décentralisation industrielle. Un exemple nivernais (1952-1958)

Guy Thuillier - Revue économique, 1959 – Volume 10, numéro 3 / pages 404 à 427





La S^{té} **A. C. M. A.**
dans ses usines de
FOURCHAMBAULT
produit dès maintenant
en grande série

le
SCOOTER Vespa
de renommée mondiale

USINES A FOURCHAMBAULT (NIEVRE)
SIÈGE : 5, RUE DE TILSITT - PARIS-VIII*

- Moteur 2 temps
(125 cm³)
- 3 vitesses
(commande au guidon)
- Suspension élastique AV & AR
- Vitesse maximum 70 km/h
- **SANS PERMIS DE CONDUIRE**

Ets SUFFREN, 40 ter, Avenue de Suffren — Ets S.N.A.C., 152, Avenue des Champs-Élysées
GRAND GARAGE DIDEROT, 60, Bld Diderot — GARAGE BOCQUET, 62, Bld Magenta
Four la Province : S'adresser à la Sté A.C.M.A., 5, Rue de Tilsitt - Tél. WAGram 49-54



L'usine A.C.M.A. de Fourchambault, une filiale de Piaggio Vespa à Pontedera

L'ACMA.

VA FERMER SES PORTES

Plus de 300 ouvriers au chômage

- Après les licenciements de 1958 et les départs volontaires de nombre d'ouvriers, les travailleurs de FOURCHAMBAULT vont une nouvelle fois subir les conséquences de la fermeture de l'usine.

LES CAPITAUX FUIENT DEVANT LE DANGER DE LA MÉVENTE,
LES HOMMES RESTENT !

Est ce Juste ? NON !

- Car certains se trouvent sans travail, perdant là une qualification professionnelle spéciale à l'entreprise.

C'est la souffrance de ce vieil ouvrier, très bien qualifié chez VESPA, qui perd sa valeur professionnelle. Il avait mis tant de cœur et de conscience dans son travail. C'est une partie de lui-même que l'on a arrachée !

ON MUTILE DES HOMMES, ON LES AMPUTE DE LEUR DIGNITÉ.

D'autres devront, après une sévère sélection, s'embaucher en-dessous de leur qualification.

- La vie même des familles sera compromise dans son aspect le plus vital.

Pour tous ceux qui sont engagés dans des dépenses :

- . soit pour l'accession à un logement convenable,
- . soit pour l'aménagement de leur intérieur,
- . soit pour l'instruction de grands enfants,

ce sera les privations ou la remise en cause de ces objectifs légitimes.

LEUR SOUFFRANCE, C'EST AUSSI LA NOTRE !

"Portez les fardeaux les uns des autres et accomplissez ainsi la "loi du Christ" (St-Paul)

Aussi, devant ce désordre, cette atteinte à la dignité des travailleurs, et à cause des valeurs fondamentales qui sont en jeu, les militants et militantes de l'Action Catholique Ouvrière de Fourchambault :

- DÉNONCENT le système capitaliste qui fait passer l'ARGENT avant les HOMMES,

- et AFFIRMENT :

- . que le travailleur est une personne dont la dignité est inviolable parce que fils de Dieu,
- . que l'ouvrier a droit au travail,
- . qu'il doit pouvoir trouver son épanouissement total d'homme.

Nous proclamons avec Pie XII :

"que l'homme n'est pas une balle à jouer à la merci du capital".



Les Trente Glorieuses – Mots clefs

Mur de Berlin - Assassinat de Kennedy - Décolonisation - Marché commun - Club de Rome - Guerre du Viêt Nam - Crise de Bizerte - Crise de Cuba - Fidel Castro - Che Guevara - Baie des Cochons - Printemps de Prague - Guerre des Six Jours - Guerre froide - Conquête de l'espace - Youri Gagarine - John Glenn - Neil Armstrong - Telstar - Cinquième République - PSU - Avion Concorde - Brigitte Bardot - DS et 4L - Mini Jupe - Baby boom - Charles de Gaulle - Suffrage universel direct - Mai 1968 - A N P E - Hyper Marché - Loi Neuwirth - Cohn-Bendit - Paquebot France - Georges Pompidou - De Gaulle rejette la Grande-Bretagne de l'Europe - La France se retire de l'OTAN - Référendum sur l'autodétermination en Algérie...



La France des années 70

Georges Pompidou - Jacques Chaban-Delmas - Valéry Giscard d'Estaing - Pierre Messmer - Jean Royer - Arlette Laguiller - René Dumont - Françoise Giroud - Jean-Marie Le Pen - Jacques Chirac - Jean Lecanuet - Michel Jobert - Raymond Barre - François Mitterrand - Georges Marchais - Simone Veil - Michel Poniatowski - Jacques Duhamel - Alain Peyrefitte - Michel d'Ornano - Alain Krivine - Marie-France Garraud - Jean-Jacques Servan-Schreiber...

Création du Ministère de l'Environnement (1971) - du Front national (1972) - Programme commun - Mouvement de libération des femmes - Fin des Trente Glorieuses - Campagnes non-violentes du Plateau du Larzac - Création du RPR (1976) - Appel de Cochin - Congrès d'Épinay - Loi Veil - Loi Haby - Manifestation anti-nucléaire de Creys-Malville...

* * *



Les années soixante à Pougues-les-Eaux et les débuts de la Société Gerly

Pougues-les-Eaux qui se situe à 7 km de Fourchambault, à dix de Nevers, suit le mouvement des Trente Glorieuses et investit, sans oublier, comme de nombreuses communes, d'inaugurer et de commémorer.

Le 10 juillet 1960 la municipalité organise un Festival de Musique et accueille en gare le Capitaine Liesenfeld, directeur de la musique de l'Armée de l'air.

L'Harmonie municipale d'Imphy joue un morceau de bienvenue. Un dépôt de gerbe aura lieu ensuite au Monument aux morts par le Maire Émile Dayez avec, pour terminer, un grand défilé musical avenue de Paris et route de Guéringy.



Juin 1961, on inaugure le Casino après sa restauration





1961 - Bal dans la grande salle du Casino et récital Jean Doyen





Au cour du dernier week-end, les Nivernais ont redécouvert le Casino de Pougues qui prépare son gala inaugural du 17 juin. Dimanche, l'affluence était déjà considérable dans la station thermale où les danseurs avaient pris possession en avant-première du nouveau dancing, trois fois plus grand. Ils ont découvert un cadre des plus moderne, au goût du jour avec sa décoration soignée.





Après celle du Casino, le Promenoir du Parc Saint-Léger attend sa restauration





Toujours en 1961, c'est un concours hippique national qui est organisé





Le Gymkhana automobile et défilé de mode au Parc du Casino de Pougues en 1962 avec son jury





1962 - Départ de Pougues-les-Eaux pour une étape du Tour de France ou de Paris-Côte d'Azur. Paul Minot, ancien Président du Conseil de Paris en compagnie de la chanteuse Annie Flore.





1964 - Fête de la CRS à Pougues avec figures acrobatiques des motards





Intervilles et ses épreuves sportives, Pougues contre Guérigny en 1965
Avec Pierre Doris, Roger Couderc et Mrs Bellay, Bourdier, Dougny et Le Maire Émile Dayez

8 Août 1965, inauguration de la piscine municipale par le Maire Monsieur Dayez et le Secrétaire Général de la Préfecture.

Une des premières piscines du département avec celle de Saint-Benin d'Azy. L'installation de la filtration avait été assurée par les "Pompes Bobin" de Nevers, petite entreprise spécialisée dans les adductions, pompages et traitements des eaux.

Les technico-commerciaux de l'époque : messieurs Crochet, Arnold et Pinon.



En 1966 débutent les travaux de la Zone Industrielle.
Au premier plan le très actif Maire Émile Dayez



Douze entreprises ont doré et déjà retenu leur place sur les 25 hectares de la zone industrielle de Pougues-les-Eaux qui a été inaugurée officiellement en septembre 1967. Première en date du département, cette zone industrielle emploie en mars 1979 cinq cents personnes malgré une conjoncture économique qui devient désormais incertaine.





1967 - Visite du Pavillon des Sources et du Casino de Pougues par le Préfet Lambertin qui en profite également pour goûter l'eau de Pougues.





GERLY à Pouques-les-Eaux, un gros employeur des années soixante !

Présentation de la société :

SOCIETE GERLY, société à responsabilité limitée, immatriculée sous le SIREN 661880047, a été en activité pendant 19 ans. Implantée à Pouques, elle était spécialisée dans le secteur d'activité de la confection de vêtements.

La société a été fermée le 5 novembre 1986.

C'est la vie ! Images du quotidien, du travail...

Se rappeler, c'est autant de façons de prendre conscience de ce que l'on a été et de ce que l'on est devenu.

Se référer au passé permet aussi de se positionner dans le présent et d'anticiper peut-être le futur. Quel qu'il soit, heureux ou malheureux, le passé reste toujours un espace dans lequel on se reconnaît, avec ou sans nostalgie.

Lorsqu'elles sont chargées de sens et d'émotion, les photos se suffisent souvent à elles-mêmes, elles racontent bien des moments et n'ont guère besoin de légende. D'autres méritent d'être datées, expliquées et commentées.

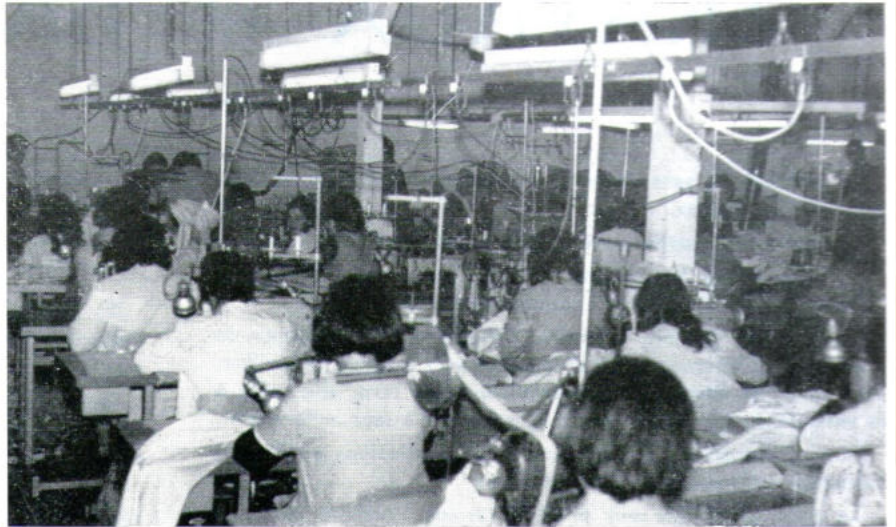
Sur les sites : <http://education-programme.over-blog.com/>

<https://travail-de-memoire.pagesperso-orange.fr/Mise-a-jour.htm>,

de nombreuses photos proviennent du Fonds du photographe Louis Morin de Pouques-les-Eaux ainsi que des albums de Suzanne Dayez, fille de l'ancien Maire de cette ville.

ENTREPRISES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

Etablissements Gerly, confection de vêtements de sports (pantalons, jupes, vestes...). Vue intérieure d'un atelier occupant actuellement 42 ouvrières. Cet établissement sera transféré prochainement dans la zone industrielle en cours d'aménagement (nombre d'emplois prévus : 100).



Etablissements Gerly.

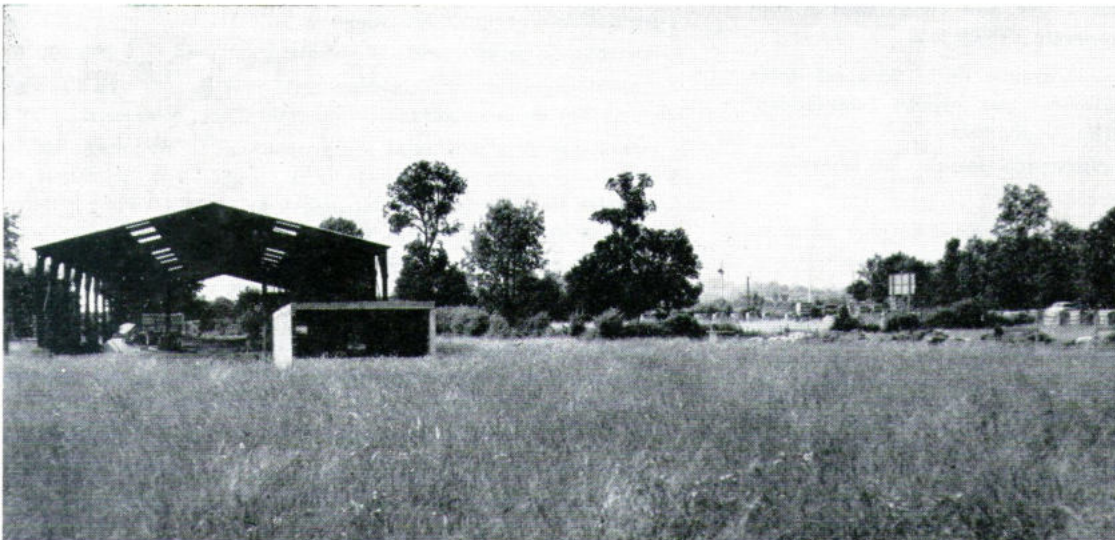
(Cliché X...)

Vue de l'atelier en construction et du dépôt de matériaux de la S.A.C.I. (Société Anonyme de Construction Industrialisée). Préfabrication de panneaux-murs destinés à la réalisation de pavillons individuels et de collectifs. Actuellement 8 ouvriers; 25 ouvriers en activité après l'installation complète.

— Un autre atelier s'implantera pour abriter la S.I.C.B.A. (Société Industrielle de Céramique et Bétons d'Auvergne). Tous les produits de céramique, planchers « RECTOR ».

Installations également prévues : Ets Jean Dayez, Entrepôt vente de meubles; Ets Daniel Petit, Electricité générale; Ets Lucien Beau, Entreprise de travaux publics (50 ouvriers).

L'implantation de cette zone industrielle entraînera la création de plus de 200 emplois nouveaux.



S. A. C. I.

(Cliché X...)

Société Parisienne pour l'Industrie Electrique

75, bd Haussmann - PARIS (8^e)

Région du Centre : 9, rue Jean-Desveaux - NEVERS

Tél. 61.27.23

LIGNES ELECTRIQUES
POSTES DE TRANSFORMATION
INSTALLATIONS INDUSTRIELLES

ECLAIRAGE PUBLIC
CANALISATIONS
FORAGES - VOIES FERREES



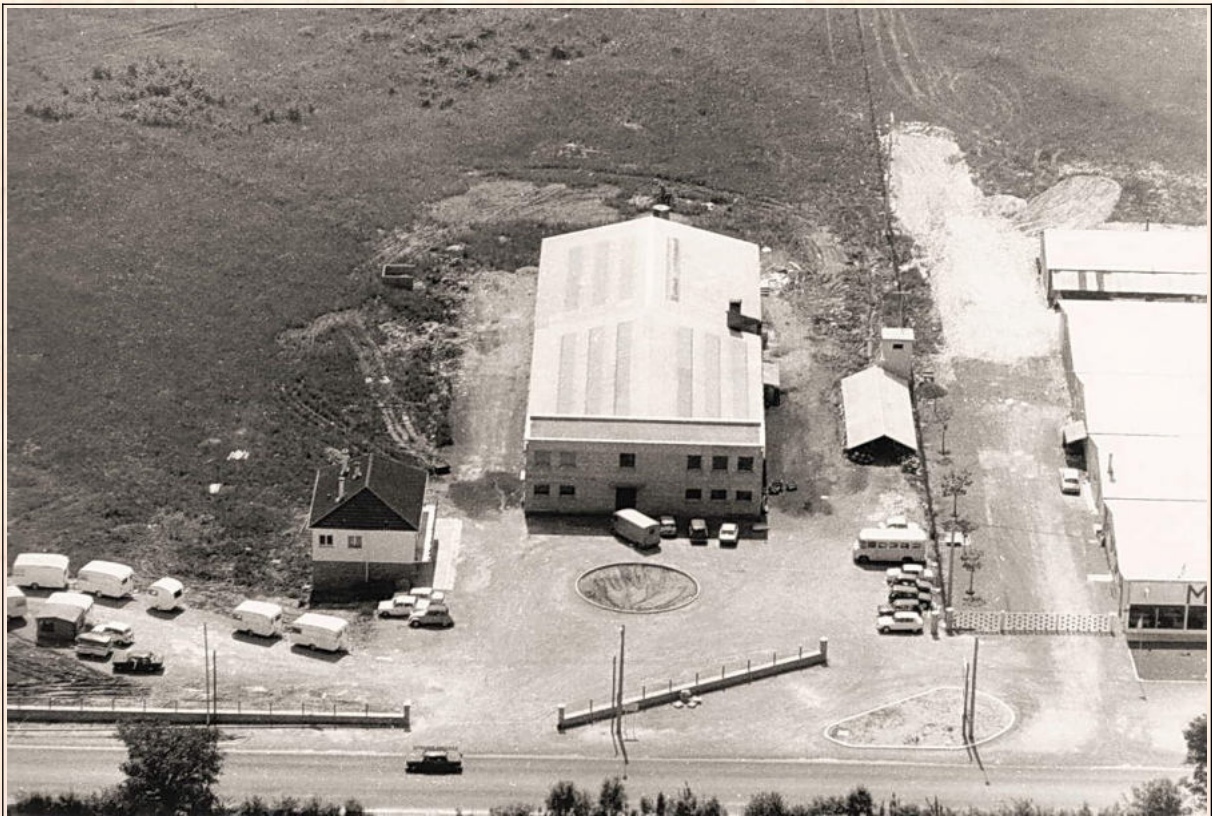
MOTOS - CYCLES **Michel MASQUELET**
Mécanicien spécialiste - Vespa - Motobécane - Peugeot
Tronçonneuse "STIHL" - Motoculteurs "BOUYER"
POUGUES-LES-EAUX - Tél. 68.21.15 - Service après vente assuré

LE COMMERCE DE POGUES-LES-EAUX EST FIER

D'ETRE AU SERVICE DU TOURISME !



1967, chaque jour, 2 500 pantalons sortent de l'atelier de confection de l'usine Gerly installé dans la toute nouvelle zone industrielle de Pougues-les-Eaux. Cet atelier spécialisé emploie 245 personnes, essentiellement des jeunes-femmes. C'est également le plus important employeur pouguois.





L'usine se construit





Germain Sellier, le directeur-gérant, commente les travaux au Préfet Lambertin

En 1971, l'entreprise Gerly qui fabriquait surtout des pantalons, notamment pour la marque Sym, comptait environ 520 salariés. Parmi les ouvrières, beaucoup étaient d'origine portugaise et habitaient Fourchambault. A cette époque, on travaillait 40 h par semaine. Les cadences étaient pénibles et difficiles, tant dans la confection des pièces que dans le repassage. L'entreprise avait instauré un système de ramassage en bus, matin, midi et soir pour les salariés qui n'avaient pas de moyen de locomotion personnel. Les bus étaient bien souvent surchargés et le nombre de places assises libres très rares. Les premiers licenciements pour motif économique eurent lieu en 1981.





Chaque jour, 2.500 pantalons sortent de l'atelier de confection de la zone industrielle.





Sainte-Catherine 1974 - Alicia Jurado, x, Mme Sellier née Ginette Lepaire,
Elisabeth Péricot-Gustin, x. Madame Sellier est décédée le 31 mars 1975
d'un accident de la route dans les virages de Cadoux près de La Celle-sur-Loire.



Pougues-les-Eaux 1976 - On fête la Sainte-Catherine chez Gerly en compagnie du patron Germain Sellier qui, semble-t-il, ne tarda pas à se consoler avec une de ses employées Solange Marnier.



Gerly le 3 décembre 1984, dernier jour avant la fermeture définitive.

La photo a été prise le matin même dans l'atelier, les machines à coudre sont recouvertes pour longtemps et les chaises rangées sur les tables. Au centre, Mme Notin contremaître, Mme Cloix responsable de la coupe, les soeurs Claisse et Marthe Zulacki.





Conseil d'État, 5 février 1988

Rapporteur : Teissier du Cros - Rapporteur public : Le Roy

Lien Légifrance : <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/CETATEXT000007625053>

Vu la requête enregistrée le 14 septembre 1983 au secrétariat du Contentieux du Conseil d'Etat, présentée pour la SOCIETE A RESPONSABILITE LIMITEE GERLY, immatriculée le 05/02/1966, radiée le 05/11/1986, demeurant zone Industrielle à Pougues les Eaux 58320, et tendant à ce que le Conseil d'État :

1°) annule un jugement, en date du 28 juin 1983, par lequel le tribunal administratif de Dijon a rejeté les conclusions de sa demande en décharge du rappel de taxe sur la valeur ajoutée et des pénalités correspondantes auxquelles elle a été assujettie au titre de la période du 1er janvier 1970 au 31 décembre 1972 relatives à l'imposition dont il n'a pas été accordé dégrèvement en première instance, soit 1 111 369,39 F en droits et 2 222 738,78 F en pénalités, et a mis à sa charge les frais de l'expertise ;

2°) lui accorde la décharge de l'imposition contestée, en droits et pénalités, et mette les frais de l'expertise à la charge de l'Etat ;

3°) ordonne qu'il soit sursis à l'exécution du jugement attaqué.

Vu la loi du 30 décembre 1977 ; après avoir entendu :

- le rapport de M. Teissier du Cros, Conseiller d'Etat,
- les observations de la SCP Lesourd, Baudin, avocat de la société "GERLY",
- les conclusions de M. Le Roy, Commissaire du gouvernement ;

Considérant que par un premier jugement en date du 21 juillet 1981, devenu définitif, le tribunal administratif de Dijon a jugé que la société à responsabilité limitée "GERLY" était en situation de rectification d'office pour la fixation de son chiffre d'affaires passible de la taxe sur la valeur ajoutée au titre de la période du 1er janvier 1970 au 30 septembre 1973 et qu'elle a la charge de prouver l'exagération des bases taxables.

Considérant, en premier lieu, que l'administration a arrêté d'office les minorations de recettes de la société "GERLY, qui exploite une entreprise de confection de vêtements, au titre de la période du 1er janvier 1970 au 31 décembre 1972, à un montant toutes taxes comprises ramené, après dégrèvement, à 5 943 470 F en utilisant une méthode de reconstitution qui a consisté à calculer, pour chacune des années civiles 1970, 1971 et 1972, après déduction des temps morts, le temps total de travail effectué sur l'ensemble des chaînes de fabrication de l'usine ; que le vérificateur a ensuite divisé ce "temps total" par le "temps de fragmentation", c'est-à-dire le temps moyen écoulé entre les sorties successives de deux vêtements d'une même chaîne, obtenant ainsi le nombre de vêtements fabriqués par l'usine pendant la période ; que ce nombre, multiplié par le prix de vente moyen des vêtements, a permis de déterminer le chiffre d'affaires réel ; que le service a utilisé en outre, à des fins de recoupement, deux autres méthodes, dont les résultats se sont avérés concordants, l'une se référant à une analyse, effectuée par les services du contrôle des prix, des quantités livrées à la société "Symtex", avec laquelle l'entreprise réalisait une part prépondérante de son chiffre d'affaires, l'autre établie à partir des bases de calcul des primes de production allouées au chef de fabrication ; que, dans ces conditions, la société requérante n'est pas fondée à soutenir que la méthode retenue par l'administration est viciée dans son principe ;

Considérant que l'ensemble des éléments d'évaluation ci-dessus mentionnés ont été communiqués, au cours de l'instance contentieuse, à la société requérante qui, dès lors, n'est pas fondée à prétendre que l'administration ne lui a pas fait connaître avec une précision suffisante la méthode qu'elle a suivie ;

Considérant, en second lieu, qu'il ressort des calculs effectuées en première instance par la société requérante, auxquels celle-ci se réfère dans sa requête, que les quantités produites, telles qu'elles les a elle-même reconstituées, ne diffèrent sensiblement de celles retenues par le service qu'en raison de sa propre évaluation du "temps de fragmentation" et des "temps morts", arrêtés tous deux à des durées très supérieures à celles qui ont été admises par le vérificateur ; qu'il résulte, toutefois, tant de l'étude du "centre d'études techniques des industries de l'habillement", faite à la demande de la société elle-même, que de l'appréciation de la majorité des experts désigné par le jugement susmentionné du 21 juillet 1981 que le "temps de fragmentation" à prendre en compte dans le calcul est, eu égard aux conditions d'exploitation de l'entreprise et aux constatations faites sur place en ce qui concerne les temps morts ralentissant les cadences de production, inférieur à celui qui a été finalement retenu par l'administration pour l'établissement de l'imposition ;

Considérant, en troisième lieu, que la société, en se bornant à présenter des calculs théoriques et sommaires, ne justifie pas que les prix de vente unitaires moyens retenus par le vérificateur à partir du dépouillement des factures comptabilisées dans le journal des ventes, soit respectivement 11 F, 14,02 F et 13,85 F, sont inexacts ou exagérés ;

Considérant, enfin, que, si la société requérante soutient que les calculs de l'administration aboutissent à des taux de marge brute excessifs, elle ne le démontre pas et ne propose pas elle-même une méthode de reconstitution de son chiffre d'affaires qui permettrait au juge de l'impôt de déterminer les bases d'imposition avec une meilleure approximation que par la méthode utilisée par l'administration.

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que la société requérante n'apporte pas, la preuve qui lui incombe ; qu'elle n'est, dès lors, pas fondée à soutenir que, c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Dijon a rejeté sa demande :

Article 1er : La requête de la société "GERLY" est rejetée.

Article 2 : La présente décision sera notifiée à la société "GERLY" et au ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la privatisation, chargé du budget.

Quelques témoignages et documents :

Respect des libertés syndicales dans l'entreprise ; 25 oct. 1977 - 3ème Commission

Rappel aux règles par le Conseil général à la Société Gerly de Pougues-lesEaux

Melle MICHARD a été désignée déléguée syndicale CGT par lettre du 7 avril 1977. La direction lui reprochait des malfaçons et l'a licenciée par lettre du 22 avril sans solliciter l'autorisation de l'Inspecteur du Travail, c'est-à-dire sans respecter l'article L 412-15 du code du travail ; ce dernier est intervenu pour faire annuler le licenciement (lettre du 27 avril 1977). La direction ayant saisi le service d'une demande d'autorisation de licenciement un refus a été signifié le 10 mai 1977.

Melle MICHARD ayant fait savoir par la suite que la direction ne tenait pas compte de cette décision, une enquête a été effectuée qui a permis de constater qu'effectivement elle n'avait pas été réintégrée. L'Inspecteur du travail a, en conséquence, dressé un procès verbal à l'encontre de l'employeur pour infraction à l'article L 412-15 du code du travail.

D'autre part, Melle MICHARD ayant assigné la société Gerly en référé, elle a été réintégrée le 1er juin 1977. Ainsi, sa situation est redevenue normale.

Une nouvelle enquête a été effectuée par l'Inspecteur du Travail le 20 juillet dernier et n'a pas constaté de mesures de mise à pied mais simplement la suppression du car de ramassage qu'utilisait effectivement l'intéressée. Il semble difficile d'établir à ce sujet qu'il s'agit d'une mesure de discrimination envers Melle MICHARD puisque cette suppression touche toutes les salariées qui utilisaient ce car. Toutefois, cette affaire est suivie de près par l'Inspecteur du Travail.

BULLETIN DE PAIE

N° S.S. : 2540318108013
 NOM : PRÉNOM :
 ADRESSE :
 N° POINTAGE : RESID. PRE DU BOURG POUQUES LES EAUX
 QUALIFICATION : 3
 MODE DE RÉGLEMENT : CONFECTION
 CODE : 1 CHEQUE

CODE	NOMBRE / BASE	TAUX	MONTANT
1	SALAIRE DE BASE		
2	169,75	14,85	2520,79
3	H. SUPPL. 25 %		
4	H. SUPPL. 50 %		
5	H. SUPPL. 100 %		
6	8,00	14,85	118,80
	HEURES TRAVAILLÉES	169,75	
7	AVANTAGES EN NATURE		
8			
9	TOTAL PARTIEL		2639,59
10	PRIME ASSIDUITE		160,00
11	PRIME VACANCES		
12	PRIME FIN D'ANNÉE		
13	PRIME ÉVÉNEM. FAMILIAL		
14	PRIME DIVERS		
15	TOTAL DES PRIMES		160,00
16	CONGÉS PAYÉS		
17	TOTAL BRUT		2799,59
18	2799,59	5,50	153,98-
19	2799,59	0,00	0,00-
20	2799,59	4,70	131,58-
21	2799,59	0,84	23,52-
22	2799,59	1,76	49,27-
23	CADRES		
24	RAPPEL COTISATION		
25			
26			
27	TOTAL DES RETENUES		358,35-
28	NET IMPOSABLE		2441,24
29	AVANTAGES EN NATURE		
30			
31	ACOMPTE		600,00-
32			
33	SAISIE ARRÊT		
34	NET A PAYER		1841,24

PAIE DU 01.12.80 AU 31.12.80 REMISE LE : 10.01.81

Société GERLY
 S.A.R.L. au capital de 200.000 F
 58320 POUQUES LES EAUX (Nièvre)

BULLETIN de PAYE							
M ^{le} S.S.	2 54 03 18 108						
NOM	83						
Prénoms	Nadine						
Emploi	En Formation ^{Catégorie}						
PUOGUES LES EAUX							
1	H.N. ou Appoint ^s	Nombre Taux Montant	85	50	#		
2			4	55	#		
3			389	03	#		
4	H. Suppl. à 25 %	Nombre Taux Montant	6	00	#		
5			5	69	#		
6			34	14	#		
7	H. Suppl. à 50 %	Nombre Taux Montant			#		
8			6	83	#		
9					#		
10	H. Suppl. à 100 %	Nombre Taux Montant			#		
11					#		
12					#		
13	Jours Fériés ou Dépla - cements	Nombre Taux Montant			#		
14					#		
15					#		
16	Total des heures travaillées		91	50	#		
17	Avantages en nature				#		
18	Paniers				#		
19	TOTAL PARTIEL		423	17	#		
20	Primes				#		
21	TOTAL BRUT		423	17	#		
22	Retraite Compl. 2 %				#		
23	Cadres ou ETAM				#		
24	Base après abattement		423	17	#		
25	Chômage 0,08 %			59	#		
26	Sécurité Sociale 1 %			423	#		
27	Base Séc. Soc. ou Plat.		423	17	#		
28	Sécurité Sociale 2,50 %			1058	#		
29	Sécurité Sociale 3 %			1270	#		
30	Autre Retenues				#		
31	Total Retenues		28	10	#		
32	NET		395	07	#		
33	Avantages en nature				#		
34	Déplacements				#		
35	Intempéries	Nbre. heures Taux Montant			#		
36					#		
37					#		
38	Acomptes				#		
39	NET à PAYER		395	07	#		
	Paye	du au remise le	1	01	73	#	
			3	10	17	3	#
			1	0	2	7	3
Société GERLY S.A.R.L. au Capital de 200.000 F. 58 - POUGES-les-EAUX (Nièvre) Tél.: 68.22.25 - R.C.: 66 B 4 Nevers U.R.S.S.A.F. - Nevers - N° 58 214 55 952 I.N.S.E.E. N° 492.58.214.0.002							

GERLY

PRÊT-A-PORTER • FEMMES ET ENFANTS

S. A. R. L. au Capital de 200.000 F.

SIEGE SOCIAL :

58320 POUQUES-LES-EAUX

(Nièvre)

Tél. (86) 88-82-22

R. C. 66 B 4 Nevers
N° SIRET 661880047 00013
Code APE 4702

POUGUES LES EAUX, 1^e 23 MARS 1981

C E R T I F I C A T

Je soussigné GERMAIN SELLIER - Directeur de la Société GERLY -
zone industrielle - 58320 POUQUES LES EAUX, certifie avoir employé dans
notre Etablissement , M
demeurant

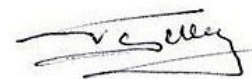
en qualité de O.S. CONFECTION, durant la période du 11 DECEMBRE 1972 au
23 MARS 1981 .

Cette ouvrière a été licenciée pour cause économique et nous
quitte, ce jour, libre de tout engagement.

SIE GERLY

S. A. R. L. au Capital de 200.000 F
58320 POUQUES-LES-EAUX
TÉLÉPHONE (86) 88-82-22
R. C. Nevers 66 B 4

Pour la Société GERLY
Le Gérant



L'engouement pour le jean était porteur, alors Danièle a été envoyée par les Lemaire chez Gerly, à Pougues-les-Eaux.

Un essai d'une semaine pour s'adapter à l'assemblage des pièces de jeans. Six personnes ont été dédiées pour l'apprentissage de cette nouvelle opération. Le rythme de croisière c'était une centaine de jeans chaque jour dans le petit atelier du bas. « La toile bleue était raide, dure à travailler », se souvient Danièle Lièvre.

Pour cette production, l'atelier était équipé de deux machines à coudre Durkopp : une pour les coutures des côtés et l'entrejambe, tâche assurée par Odette Lemaire ; l'autre, munie d'un coupe-fil, pour le montage des fermetures éclair, la phase la plus difficile. Ces Durkopp, étaient robustes et fiables, un vrai plaisir de travailler dessus affirme Danièle Lièvre, le regard troublé par les souvenirs ainsi remués.

Deux mille pantalons, jean et classique, par jour ! Là, l'activité était installée aussi dans le grand atelier.

lejdc.fr - Publié le 27/12/2016

Sur une idée de trois d'entre elles, avec l'aide appréciable des réseaux sociaux, plus de trente femmes se sont retrouvées et rassemblées autour d'un repas. Bien sûr, elles avaient un point commun. Non ce n'est pas l'école, mais une entreprise où elles ont travaillé ensemble sur plusieurs années, entre 1966 et 1984. C'est pour l'entreprise Gerly de Pougues-les-Eaux, une usine de couture, qu'elles ont donné de leur temps à cette époque. Évidemment, les retrouvailles ont été joyeuses ! Toutes ont remercié Jacqueline Caboche, Nicole Laurin et Clarisse Pingon, sans lesquelles jamais ces retrouvailles n'auraient pu avoir lieu.

lejdc.fr - Publié le 29/11/2017

Vendredi dernier, au restaurant le Brasero, quarante-sept femmes, qui ont été employées de l'Entreprise Gerly, de Pougues-les-Eaux (usine de couture) – soit quinze de plus que lors de la première fois en 2016 – se sont retrouvées dans une ambiance très animée pour partager, dans la bonne humeur, un repas franco-portugais composé, entre autres, d'accras aux gésiers, de morue à la crème, d'un pudding portugais et de bolboulaches.

Trois des participantes étaient à l'origine de cette rencontre et de l'organisation : Jacqueline Caboche, Nicole Laurin et Clarisse Pingon.

François Noizet le 15/05/2016 17:30

La sortie des filles en solex et mobylette ne manquait pas d'intérêt !

Marie-Claude DROUOT le 22/08/2016 19:30

Je ne sais pas qui a eu l'idée, mais très bonne initiative ! Que de bons souvenirs et de parties de rigolade ! MERCI ! Marie-Claude DROUOT-GUILLOTON

Boyer Jean-François le 02/04/2022 22:34

Monsieur Sellier était l'oncle de mon père, aujourd'hui ils sont décédés tous les deux. Comment était-il en tant que patron ?

Les confections GERLY reposaient sur des capitaux qui associaient ceux d'un gestionnaire-gérant, Monsieur Germain Sellier, et ceux de commanditaires parisiens, en provenance notamment de Mr et Mme Joseph, actionnaires majoritaires.

Germain Sellier, après la fermeture en novembre 1986 de la société GERLY, a vécu dans un des pavillons du lotissement des Peupliers de Pougues mais il n'en a pas toujours été ainsi.

Il a su profiter de moments favorables et d'une certaine qualité de vie avec ses amis Fitoussy et Morin, le photographe de Pougues.



Louis Morin dans le laboratoire photo
du Journal du Centre

STUDIO MORIN
86 route Nationale, Pougues-Les-Eaux
Entreprise Individuelle
créée en décembre 1987
SIREN : 340769538
PHOBOS STE IMAGE NOUVELLE
27 rue du Dr Léveillé à Nevers
du 15-07-1986 au 19-05-1997
Société à responsabilité limitée
SIREN : 338310576

Louis Morin est né à Saincaize le 18 juillet 1937 et décédé à Nevers le 5 avril 2010. Outre une clientèle de particulier, Louis Morin a effectué de nombreuses photos pour le Conseil Général et la ville de Nevers ; il était l'ami de Germain Sellier. Une partie de son Fonds, photos et négatifs, ont été acquis à Mr André Gudéfin, vente par automates et autres commerces de détail hors magasin, éventaires ou marchés, 51 bis rue des Tailles à Nevers.



Posséder une piscine, même à la fin des Trente Glorieuses, n'était alors pas chose courante ! La société BOBIN n'avait guère de concurrence dans l'installation et la maintenance des systèmes de filtration. Outre quelques municipalités, l'entreprise assurait l'entretien de quelques rares piscines privées nivernaises comme celle du Docteur Soulier, des familles Puleio, entrepreneur, et Sellier, gérant de la société Gerly. Le Groupe PULEIO, BP 2, RN7, s'est installé à Pougues-les-Eaux le 1er juin 1991 pour fermer 10 ans après. La construction de bâtiments était son domaine d'activité. Les locaux sont aujourd'hui occupés par les services techniques municipaux pouguois.



La rue Charles Roy proche du carrefour des Charmilles a bien changé, il ne subsiste rien du Comptoir Nivernais du Bâtiment, des Pompes Bobin ou encore de la graineterie Panetier.

Dans les années 60, Monsieur Guy Vêrat avait racheté la petite entreprise des Pompes BOBIN à la veuve de Mr François Bobin, décédé quelques temps avant et créateur de modèles de pompes à chapelets. La pompe BF, ses initiales, à moteur électrique donc plus moderne, fut également fabriquée dans les ateliers de la rue Charles Roy.

Madame Marsaudon, l'épouse du maire communiste de Varennes-Vauzelles, occupait alors un emploi de secrétaire et Monsieur Edmond Baillet était le technicien attiré avec sa 2 chevaux camionnette joliment estampillée "Pompes BOBIN".

Vers 1975 la fabrication des pompes cessa et quelques tours, servant à l'usinage des corps de pompes livrés bruts par la fonderie du Clos des Granges, furent cédés au Lycée professionnel Saint-Joseph, sur demande de Mr Jean Ponge ancien employé des Pompes BOBIN, devenu Chef des travaux dans cet établissement scolaire.

L'entreprise s'orienta ensuite, sous l'impulsion de Mrs Arnold et Gottieb, vers l'installation de piscines privées et municipales : Pougues-les-Eaux, Saint Benin d'Azy... Elle fut reprise au début des années 90 par Monsieur Christian Gentil et déménagea peu après à Varennes-Vauzelles.

A noter un fait singulier : Elisabeth, la fille du factotum des Pompes BOBIN, Jean-Pierre Bossut, fut élue miss Nièvre puis miss France.



Distributeur Pompes : **POMPES FLYGT**
POMPES GUINARD
POMPES SIHI

Pompes et Moteurs **JEUMONT-SCHNEIDER**
ATELIER DE REPARATION AGREE

Réservoirs : **CHARLOTTE**
PAUCHARD

Stations de Pompage et de Relevage

Adduction d'Eau - Irrigation
Fontaines **TELSTAR**

Traitement général des Eaux
Adoucisseur : **PERMO**

Installations - Entretien de Piscines
Privées et publiques

Vente Accessoires Produits **CRISTAL**
ET BACQUACIL

Société des Anciens Établissements des **POMPES BOBIN**

S. A. Capital : 500.000 francs

24, Rue Charles-Roy — **58000 NEVERS** — Tél. 86.61.10.91
Sirene N° 611 880 543 00016 — APE 2406 - 5570 — C.C.P. Paris 9972-96

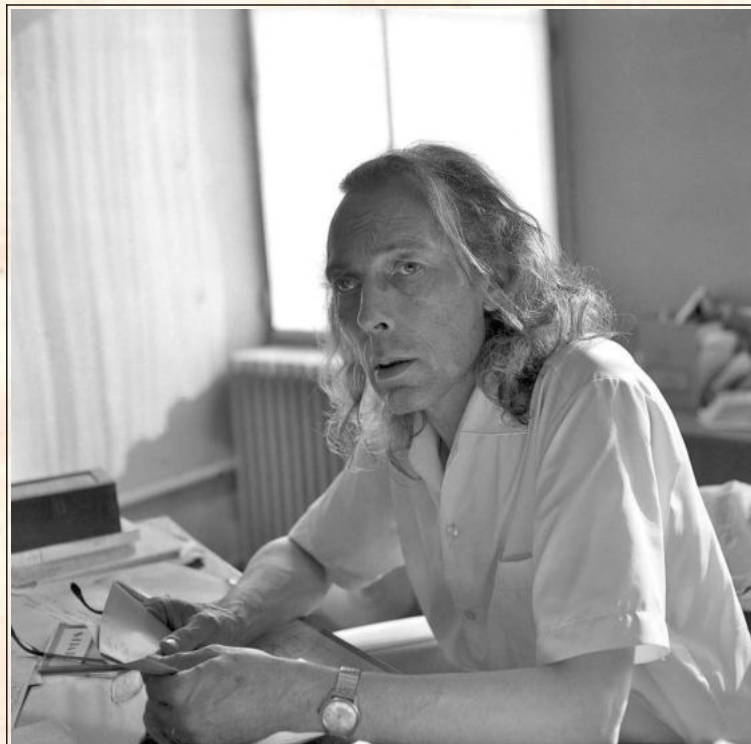
NEVERS, le

Le principe de fonctionnement de la pompe à chapelet est d'élever une colonne d'eau dans un tuyau, grâce à des tampons de caoutchouc de même diamètre que l'intérieur dudit tuyau. Elle est aussi appelée pompe à chaîne ou pompe à godets.

Ceux-ci sont entraînés par une chaîne qui est elle même actionnée par une manivelle. Les brides et autres montures étaient aussi fondues au Clos des Granges, une fonderie toute proche des Pompes BOBIN. L'assemblage et le montage se faisait au coup par coup, en fonction de la commande, puisque la longueur de la chaîne était forcément variable et en rapport avec la profondeur du puits. La maintenance, le démontage des crépines, des pompes immergées, demandait une certaine habitude puisque la nécessaire descente dans les puits, étroits et parfois profonds, s'effectuait au moyen d'une corde à nœuds.



Sur la page précédente, les bureaux ont été photographiés en février 1974 par René Guyot du JDC lors d'un reportage consacré au départ de Mr Guy Vêrat pour diriger l'usine de Peugeot en Argentine. Figurent également Mr Joël Gottieb qui assurera la continuité de l'entreprise Bobin et son fils Marc Vêrat.



René Guyot dit Pompone, journaliste au Journal du Centre et Elisabeth Bossut qui figure sur la pochette de son unique 45 tours

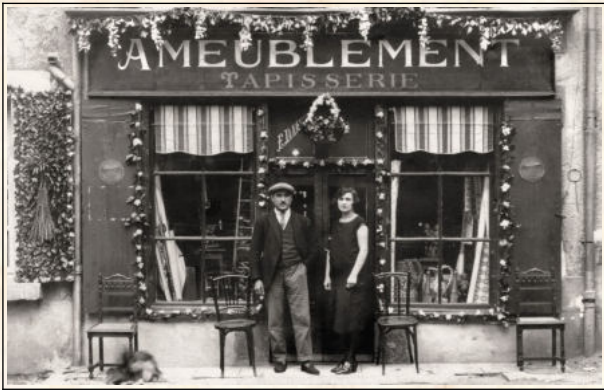




A droite, Suzanne Dayez et Melle Boucher, fille du pharmacien de Pougues

Les Meubles Dayez, gérés par le maire de Pougues Émile Dayez, élu en 1959 puis réélu en 1965, étaient proches voisins de la SARL Gerly et Madame Ginette Véron, sa première vendeuse pendant 25 ans, rapporte que les visites de Germain sellier étaient fréquentes et que l'on entendait aussi depuis le magasin les remontrances, pour le moins bruyantes, du contremaître.

Émile Dayez, a développé son magasin de meubles d'une superficie de 2.500 m², comme il se doit sur la Zone Industrielle qu'il a initié, ces zones étant alors à la mode et signe de dynamisme.





La Nationale 7 des Trente Glorieuses passe par Pougues-les-Eaux

La nationale 7 traverse le département de la Nièvre de Neuvy-sur-Loire à Tresnay en passant par les communes de Cosne-sur-Loire, la Charité-sur-Loire, Nevers et Magny-Cours.

Les ménages consomment plus, les vacances scolaires sont allongées et les belles plages du Sud font rêver de nombreux vacanciers. La guerre est finie, les gens ont envie de renouveau et de vacances.

C'est le début des Trente Glorieuses et l'essor de la mythique route du Soleil, la Nationale 7. Elle relie Paris à Menton, sur la côte d'Azur, d'où son surnom « la route bleue ».

On ne peut donc pas s'étonner des interminables embouteillages que les automobilistes ont supportés en empruntant la fameuse « route du bonheur », comme le chantait si bien Charles Trenet.

Des milliers de voitures avec caravanes sur la Route bleue, comme ici à Pougues !

Vers le milieu des Trente Glorieuses, la route nationale 7 entre dans la légende en même temps que ses célèbres bouchons et que se développe une automobile, désormais accessible à un grand nombre. La Porte de Paris et sa rue du Commerce, dans le centre-ville de Nevers, jusqu'à la création d'une première déviation dans les années 50, font partie des sérieux entonnoirs de la RN7.




BANQUE HERVET
Fondée en 1830
 SIÈGE SOCIAL A BOURGES
 S. A. AU CAPITAL DE 3 000 000 DE FRANCS

Votre banque privée
 Plus d'un siècle de tradition
 et d'expérience au service

**du COMMERCE
 de l'INDUSTRIE
 de l'AGRICULTURE
 de l'ARTISANAT**
 dans le centre de la France

48 agences dans le Cher, l'Indre, la Nièvre et Paris
 Succursale de Nevers 12, rue du Rempart (tél. 61.01.27)

*J'achète
 en confiance...*



AUX DAMES DE FRANCE

94, rue du Commerce, NEVERS Tél. 61.27.46

● HABILLEMENT
 ● AMEUBLEMENT
 ● CONFORT

LIVRAISONS A DOMICILE ● FACILITÉS DE PAIEMENT

Provenance des photographies et de leurs commentaires :

- En majorité du Fonds Louis Morin appartenant à Christiane Bondoux et Marc Vérat
 Le Fonds comprend un millier de photos et négatifs sur la Nièvre, en particulier des vues d'avion et, surtout, de nombreux clichés d'identité de Pougouises et Pougouais des années 70.
- De Suzanne Dayez, fille de l'ancien maire de Pougues-les-Eaux, Émile Dayez
- De Lydie Couthier, fille du responsable du personnel de l'ACMA, Raymond Violas
- De Ginette Véron, épouse de Jean Véron essayeur à l'ACMA
- De Jean-François Perret, journaliste au Journal du Centre

Un ouvrage référence récent sur l'ACMA :

David Nadjar, 2022 - L'Histoire Française Vespa

Par contre, peu de documents semble-t-il concernant l'entreprise Gerly

Aux Éditions du Puits du Bourg
 4 rue du Puits du Bourg à Nevers
 20 rue de Lourdes à Nevers

du même auteur :

Pierre Dancette - 100 tempéras, aquarelles et dessins - épuisé 2012

L'École de La Charité, autour d'Albert Drachkovitch - épuisé 2014

L'Art contemporain et ses Institutions, N° de dépôt légal : DLE-20200616-21096 - 2020

Je suis La Nièvre, N° de dépôt légal : DLE-20210111-2243 - 2020

Portes, N° de dépôt légal : DLE-20220607-37468 - 2022

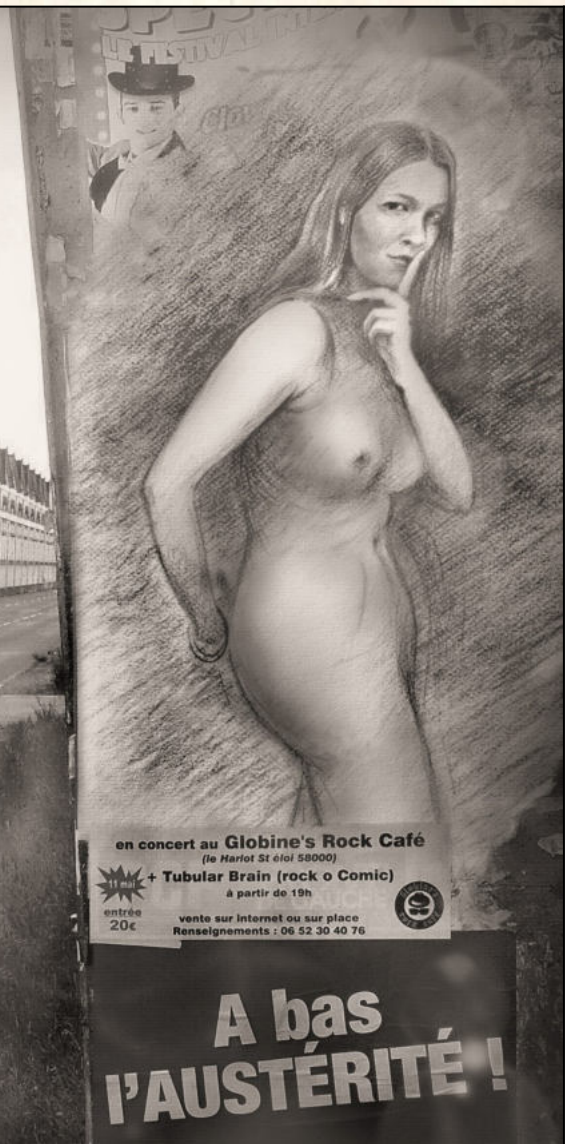
La Petite Histoire des Modèles, N° de dépôt légal : DLE-20220607-37459 - 2022

ACMA & Gerly, symbole des Trente Glorieuses dans la Nièvre - 2023

* * *



Le site ACMA, hier & aujourd'hui



Pontedera Fourchambault



Una memoria condivisa ♦ Une mémoire partagée

I burattini di Pougues les Eaux

(Ricordi di un'emigrazione 1950)

Athe Gracci



Les marionnettes de Pougues-les-Eaux

L'entreprise Piaggio et la Vespa au départ de Pontedera, et puis le Piémont, la frontière, la France, la Nièvre et, enfin, Fourchambault...

Le jeudi il n'y avait pas classe et, l'après-midi, nous allions à Pougues voir le spectacle de marionnettes à la salle communale ; « Guignol » pour les petits Français.

Ma petite fille était contente mais quelque peu désorientée devant cette boîte qui faisait bouger d'étranges personnages, très raides, en parlant une langue encore incompréhensible pour elle.

Le jeudi était un jour de fête, le jour de Guignol ! Les enfants attendaient avec impatience que le rideau violet de ce curieux petit théâtre se lève pour donner à voir décors, personnages, rêve et histoire.

1958 - Athe Gracci en compagnie de sa fille en Vespa 400



Athe Gracci est née à Livourne en 1922. Enseignante et écrivaine. Elle a étudié à Florence et a épousé en 1943 un officier de l'armée de l'air, Enolo Biasci. A la fin de la Seconde Guerre mondiale, de 1953 à 1969, elle s'installe avec son mari en France, à Fourchambault près de Nevers dans la Nièvre. Pendant qu'Enolo travaille à l'ACMA, la filiale nivernaise de Piaggio, elle enseigne l'italien dans les écoles locales, à Saint-Cyr notamment. Le souvenir de cette période surgit à travers des images, des sons et des petites histoires chargées de nostalgie. C'est alors qu'Athe fait l'actualité : après presque cinquante ans, elle revient visiter les mêmes lieux, accueillie par la communauté locale qui se souvient.

« C'est ainsi que je me rappelle du monsieur au troisième étage. Je l'entendais fermer la porte, descendre les escaliers en fredonnant doucement. Par un trou dans le rideau de ma fenêtre donnant sur la rue j'avais pu l'observer, ses yeux radieux sur son visage lisse, illuminé d'un sourire jovial. Lorsqu'à son tour sa compagne, je ne sais pas si c'était sa femme, descendait, elle chantonnait également en souriant.

Jusqu'à ce moment-là, je n'avais jamais chanté à haute voix. Cela n'aurait rien d'extraordinaire car je n'ai pas une belle voix. En plus, je n'avais aucune raison de fredonner. J'étais loin, mon mari était toujours au travail, je n'avais pas encore d'amis. J'ai commencé à penser et à « chanter », même si c'est à voix basse, dans ma tête. Je voulais aussi pouvoir marcher, descendre les escaliers, comme eux, joyusement. »

Il ne s'agit pas ici d'immigration d'ouvriers-maçons comme jusqu'alors, mais bien de cadres-techniciens qui n'appréciaient guère d'ailleurs le café amère français, selon eux à la turque. Dès que possible, ils firent équiper le bar du foyer-restaurant du Centre Social de l'ACMA d'une machine à café Gaggia.



EX-LIBRIS

Marc-Verat@wanadoo.fr