



3 rue Victor Hugo
GENNEVILLIERS

<http://www.ccpq.eu>

Sommaire:

- Pages 1 à 3 :
« *Chausson Genevilliers, une histoire ouvrière* » à l'occasion de l'installation de la presse Bliss
- Page 4 Brèves

NOUVEAU

Les informations
Les activités
Le journal
Les expositions
Le patrimoine
Les archives

Sur notre site:

<http://www.ccpq.eu>



L'entreprise Chausson a marqué durablement la mémoire des Genevillois par son emprise sur la ville et par les luttes nombreuses menées par ses travailleurs.

Le CCPG a œuvré avec d'autres pour la conservation d'un témoin marquant de cette forteresse ouvrière. Ainsi sera installé le 23 septembre prochain la presse Bliss dans un espace qui fit partie de l'usine Chausson de Genevilliers. **Le CCPG y participera à travers une exposition de panneaux, documents d'archives, photos et objets.**



Chausson Genevilliers une histoire ouvrière

1935 - années 1970 : les années fastes



Si l'entreprise Chausson naît à Asnières en 1907, l'usine de Genevilliers s'implante au cœur de la ville en **1935** en rachetant Chenard et Walcker, déjà un grand de l'automobile française.



Regroupant à partir des années 1940 Chausson, Chenard et Walcker et la SECAN, elle va occuper un espace important dans la ville par sa surface (plus de 20 ha) et son nombre d'ouvriers (près de 10 000 en 1955).



L'usine fabrique des carrosseries pour des constructeurs automobiles, des carlingues d'avions et surtout dans les années 1950 des cars urbains et de tourisme.



La Floride Ford 1960

A partir des années 1960 elle se spécialise dans les carrosseries de voitures de tourisme ou d'utilitaires légers.



NOUS VOUS INVITONS A L'INAUGURATION DE L'EXPOSITION DU CCPG

« Chausson Genevilliers, une histoire ouvrière »

Le vendredi 23 septembre à 17H30 au 3 rue Victor Hugo Genevilliers



Beaucoup de travailleurs immigrés de Chausson habitent le foyer musulman.

Chausson au cœur de la ville

L'usine de Gennevilliers est dans les années 1950 le plus gros employeur de la ville. On y trouve beaucoup d'OS, en grande partie des immigrés, marocains surtout.

Beaucoup d'ouvriers habitent la ville et tout un quartier vit au rythme de Chausson...



L'ancien « 74 »



Le foyer Sonacotra occupé essentiellement par les « chausson » .

Les « bagnards de l'automobile » en lutte

Les conditions de travail sont éprouvantes

Dans les années 1950 les semaines de travail sont de 45, 48 et parfois 50 heures. A la fabrication, depuis 1949, les ouvriers travaillent au « boni » (le salaire est lié au temps de fabrication des pièces), les ateliers sont en général sales, mal éclairés, les accidents fréquents.

« Il faut dire que les conditions de travail étaient terribles, on travaillait dans la crasse. Question sécurité ça forçait sur les cadences, c'est sûr. »
André Bréant (*« Chausson une dignité ouvrière »* Grason - Massera)

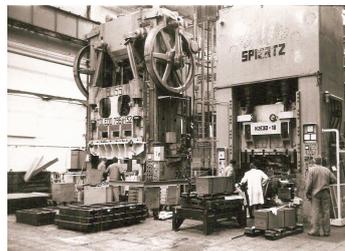
Les travailleurs sont organisés : les organisations syndicales sont très présentes, la CGT surtout, qui compte 2000 syndiqués ouvriers en 1955, mais aussi la CFDT.



La soudure



L'emboutissage, le travail aux presses
A gauche l'atelier des petites presses
A droite la presse Bliss



La mobilisation ouvrière est permanente

1975 : les « 55 jours de Chausson », pour la prise en compte des revendications des OS.

L'usine est occupée pendant 8 semaines. La municipalité apporte comme toujours son soutien. Les CRS interviennent.

Après un dur conflit la direction accepte de négocier et concède : une augmentation de 250 F pour tous, l'amélioration des conditions de travail et diminution des cadences aux chaîne, l'égalité des droits entre travailleurs français et immigrés, le paiement des heures de grève.



Mai 1968

Les travailleurs participent au grand mouvement de grève. La municipalité apporte son soutien à la lutte. Après plus d'un mois de lutte les travailleurs de Chausson reprennent le travail en ayant obtenu des avantages importants.



Janvier 1983
5 semaines de grève, surtout des OS pour une augmentation de 300F pour tous. Ils remportent un important succès.

Trois grèves emblématiques

1980—2007 : Déclin et fermeture de l'usine malgré la mobilisation des travailleurs

A partir des années 1980 c'est le déclin de l'entreprise malgré les nombreuses batailles menées par les travailleurs.

Les plans sociaux se succèdent.

Chausson ne produit plus que des utilitaires : le J9 et la carrosserie des Trafic Renault. Sa production n'est plus qu'un complément de celle de Renault et PSA ses principaux actionnaires.



Fabrication des J9



Destruction de l'îlot H

Les licenciements s'accroissent sur fond de recomposition industrielle.

Les effectifs de l'entreprise passent de 17000 en 1978 à 6000 en 1990.

En 1988 139 emplois sont supprimés à Gennevilliers.

En 1990 Chenard et Walcker cesse son activité et l'îlot H, le premier noyau, disparaît.

En 1991 Peugeot décide d'arrêter la fabrication des J9.

En 1993 c'est la mise en liquidation judiciaire et en 1995 Chausson Gennevilliers devient ETG (Emboutissage Tôlerie de Gennevilliers) filiale à 100% de Renault SA.

L'usine de Gennevilliers produit essentiellement des Trafics pour Renault.



2004 ultime lutte contre les licenciements

Novembre 2000 : arrêt de la production du Trafic à Gennevilliers, les effectifs diminuent et la fermeture progressive du site est engagée.



2000 Le dernier trafic

2004 il ne reste plus que 146 employés

La fermeture définitive intervient en 2007.

En 2011



Il reste la SECAN



A la place de l'îlot H (Chenard et Walcker), la coulée verte.



L'îlot G a été démoli



Quant à la presse Bliss elle restera comme un des témoins de l'histoire ouvrière de notre ville.

A ce jour le CCPG s'était investi pour présenter dans ses différentes expositions les richesses du patrimoine, telles les constructions, les monuments ou autres objets anciens.

Certains membres se sont interrogés sur une possible exposition du patrimoine humain.

L'idée serait de mettre en valeur des femmes et des hommes ayant eu un impact certain sur la ville de Gennevilliers, toutes activités confondues.

Si vous avez des idées, des suggestions, voire une participation à ce projet, vous êtes invités à venir en parler au local du CCPG 3 rue Victor Hugo à nos réunions du mercredi après midi (14H - 18H) et du samedi matin (10 H - 12 H)

Vous pouvez aussi téléphoner au CCPG (aux heures de permanence) ou à Mr Jean Delestre 01 47 33 80 77 ou jean.delestre@orange.fr

Jean Delestre

RENDEZ VOUS AUX SECONDES

« RENCONTRES D'HISTOIRE CRITIQUE »

elles se dérouleront Les 25 et 26 novembre 2011 à l'Espace Grésillons à Gennevilliers sur le thème :

Etre d'ici et d'ailleurs

Vous y trouverez des éditeurs de livre d'histoire, vous pourrez assister à des conférences et participer à des débats.

En 2012 une exposition sur le tramway

Au printemps prochain sera inauguré le nouveau tramway. C'est une étape importante pour l'histoire des transports dans notre ville, mais cette histoire commence au premier tramway, en 1876. Tiré par deux chevaux il relie alors la place Moncey (place Clichy actuelle) et la place Voltaire. Il est prolongé en 1877 jusqu'au Village, est mécanisé en 1895. Deux nouvelles lignes sont créées au début du 20ème siècle.

Ce siècle et demi d'histoire du tramway sera raconté dans une exposition au printemps 2012.

Nous recherchons des « témoins du tram » ou de proches de traminots et des documents, photos... sur ce sujet.

Si vous pouvez nous aider contactez

Claude Desmazure au 06 12 37 62 89

ou par courriel claudedesmazure@hotmail.fr

Ce numéro a été réalisé et mis en forme par Hélène COMITO

Permanences d'animation et d'accueil à la salle du CCPG - 3 rue Victor Hugo

Le mercredi de 14 H à 18 H

le samedi de 10 H à 12 H

Contacts : Téléphone du CCPG (pendant les heures d'ouverture) 01 55 02 10 54

Hélène Comito 01 47 94 20 86 helcomi@yahoo.fr

René Jallu 01 47 33 05 70

Centre Culture et Patrimoine Gennevillois 3, rue Victor Hugo 92 230 GENNEVILLIERS

BULLETIN D'ADHESION Année 2012

Nom..... Prénom.....

Adresse.....

Code postal et ville.....

Téléphone..... E.mail (courriel).....

Adhère au CCPG et règle ma cotisation annuelle (10 euros)

(Espèces ou chèque au nom du CCPG)

Date et signature :