

HISTORIQUE JOUEF

C'est en 1944 que le parisien Georges crée « LE JOUET FRANÇAIS » sous le sigle JF. La conjoncture économique de cette époque ne permettait pas d'offrir des jouets de luxe aux enfants. L'idée fut donc de fabriquer des jouets de bazar à bas prix appelés bimbeloterie.

La période euphorique de l'après-guerre et le génie de cet industriel firent de JF la première entreprise de France productrice de jouets. Ces jouets tels des voitures, des avions, mais aussi des cuisinières ou des boxeurs étaient principalement en tôle.

En 1950 « LE JOUET FRANÇAIS » devient JOUEF par contraction et le premier autorail créé par Pierre Pailleux arrive. C'est l'ALGER-TOMBOUCTOU. Il est en tôle lithographiée et son moteur est d'abord activé par un élastique avant de passer à une version ressort. L'échelle judicieusement choisie est le HO et le restera pour les trains à venir.

Georges Huard a de solides relations avec les entreprises comtoises. En 1947 les entreprises BUATIER et MARGERIE de Foncine Le Haut commencent à produire pour lui.

La production JOUEF Champagnole sera confiée ensuite à Georges Bugnet. D'abord dans un garage de 90m², avec l'aide de sa femme, puis, alors que 46 employés s'entassaient dans cet espace, JOUEF achète les bâtiments de l'usine RENOLUX et lui loue pour répondre aux nouveaux besoins.

Sans prétendre au modélisme ferroviaire, G. Huard se plaît à dire qu'il veut vendre les trains les moins chers du monde.

La gamme des trains en HO va s'amplifier entre 1950 et 1959. D'abord avec la loco vapeur nommée « DIABOLIC » et habillée pour la première fois d'une carrosserie plastique. La première locomotive électrique sortira dès Noël 1954. Il s'agit de la BB 9003, équipée de son moteur saucisson. Profitant d'un record du monde de vitesse en 1955, JOUEF la remplace rapidement par la BB9004.

Vient la 020TX. Un modèle d'entrée de gamme complètement imaginaire qui voit le jour en 1956. Son prix imbattable la fera vendre à plus de 2 millions d'exemplaires. Cette même année les premiers bâtiments viendront agrémenter les réseaux.

L'évolution de JOUEF vers le modélisme est marquée en 1960 par les new rails qui remplaceront les rails en laiton sur ballast plastique. Alors que ce n'était qu'un rêve pour eux, la politique bas prix va enfin permettre aux enfants de jouer au train électrique.

En 1962, JOUEF rachète la SOFAMO au très respecté R. Bugnet et le nomme directeur. Épaulé par ses 2 fils, cet ingénieux trio familial offrira à JOUEF ses plus belles années jusqu'en 1970. Les voyageurs de cette époque se souviennent qu'il fallait slalomer dans la gare entre les cartons d'expédition aux couleurs tricolores de JOUEF.

En 1971 JOUEF compte 11 usines dans le Jura et une à Mouthe dans de DOUBS pour un effectif de 1200 personnes complété par 300 femmes à domicile. C'est le deuxième employeur du Jura après SOLVAY à TAVAU.

Malgré cette belle dynamique, c'est à Paris que les grandes décisions sont prises. Le modéliste Pierre Baguelin et le documentaliste Pierre Pichon contribuent au succès de l'entreprise au sein du bureau d'études. L'ingénieur Paul Trouvé est également embauché et met au point le JOUEFMATIC qui permettra aux voitures des circuits routiers de faire la course. Architecte de la plupart des maquettes, Alain Pras entrera au bureau d'études en 76.

En 1972 G. Huard prend sa retraite et vend JOUEF à une filiale du Crédit Lyonnais. Celui-ci crée le groupe LE JOUET FRANÇAIS dirigé par Léo Jahiel et qui englobera JOUEF, DELACOSTE, HELLER et SOLIDO. En 73, R. Bugnet part également en retraite.

L'apogée JOUEF est atteinte dans les années 76-77. Le Président Giscard d'Estaing remettra même parmi les 25 meilleurs patrons de France, la légion d'honneur à Léo Jahiel.

Le ciel s'assombrit soudain. Au sein du personnel, la nostalgie des G. Huard et R. Bugnet s'installe. La hiérarchie est désorganisée et l'ambiance se détériore. C'est la politique du « chacun pour soi ».

Et voici le défilé des dirigeants en cravate.

1977 : Les circuits de voitures et les coffrets de trains ont du mal à trouver preneur. Le chiffre d'affaires est en chute libre. Une première « charrette » de 200 licenciements a lieu, touchant principalement les travailleurs à domicile. La morosité s'installe, mais on ose encore y croire.

1978 : LE JOUET FRANÇAIS achète l'usine HDI en Irlande, et on ne veut plus du moteur JOUEF fabriqué à Foncine Le Bas. Trop cher !

1979 : Léo Jahiel démissionne. LIP vient de fermer ses portes à Besançon et JOUEF y recrute de nouveaux cadres, augmentant l'effectif des travailleurs indirects. Puis de nombreuses malfaçons s'accumulent, conduisant trop de pièces au rebut.

1980 : JOUEF PARIS ferme ses ateliers et quatre sites sont fermés.

1981 : JOUEF compte encore 413 employés quand LE JOUET FRANÇAIS dépose le bilan.

PERSONNE NE VEUT Y CROIRE !

Le personnel et les Champagnolais sont traumatisés par cette annonce. Le 22 mai, alors que des enseignants font grève et que les commerçants baissent leurs rideaux, un grand moment de solidarité s'installe, soutenu par les personnalités locales. Derrière le délégué CGT Jean Board, 2000 personnes s'engagent rue de La République, scandant à l'unisson : « JOUEF VIVRA, JOUEF VAINCRA ».

Datée du 27 mai, chaque employé recevra la lettre fatale se terminant par « *Nous avons le regret de vous notifier par la présente votre licenciement pour motif économique de la société JOUEF dans laquelle vous êtes salarié* »

1982 : Le groupe CEJI REVELL France rachète la marque et JOUEF se retrouve sous la tutelle JOUSTRA avec 400 salariés. Mais de nombreux employés qualifiés ont déjà retrouvé du travail.

1985 : Alors que l'entreprise semble remise sur rails, la CEJI dépose son bilan et entraîne JOUEF dans sa chute.

1986 : JOUEF repart finalement avec 86 salariés sous l'enseigne JOUEF INDUSTRIE dirigée par Jacques Barret et Jean Pierre Corron. Par comble de malchance, J Barret, ancien patron de TREDI décède en mars 87 et JP. Corron reprend le flambeau en achetant la marque YANQUEE qui produit des maquettes auto. Il intègre ses 3 fils dans l'entreprise pour créer « LE CLUB JOUEF LOCOMOTION » et « JOUEF EVOLUTION » avec des voitures haut de gamme et des voitures thermiques radiocommandées.

1989 : Avec 170 salariés JOUEF montre à nouveau son savoir-faire en s'attaquant au haut de gamme avec la SYBIC et la CC72000. Mais le projet d'une poupée sophistiquée, articulée et qui parle est lancé avec une promesse commerciale pour la sortie en fin d'année. Alors que toute l'électronique est approvisionnée la dernière partie du projet qui promettait une peau souple recouvrant les articulations n'aboutit pas dans les délais convenus, et toutes les commandes sont annulées. Ce fiasco va coûter très cher.

1996 : Suite à sa liquidation en 95, JOUEF est racheté par RIVAROSSO. Le groupe s'endette et en 2001 la fermeture de JOUEF CHAMPAGNOLE est annoncée avant d'être délocalisée en Italie. Les salariés dénoncent un véritable holdup au vu des machines et du matériel qui quittent le JURA.

61 LICENCIEMENTS LES PORTES SE FERMENT JOUEF France N'EST PLUS