

# **BERLIET, une histoire industrielle lyonnaise**

*Conférence du samedi 1er avril 2017 de Roland Racine*

Marius Berliet, né le 21 janvier 1866, était l'aîné d'une famille de sept enfants où il fut élevé dans les préceptes stricts de l'unité familiale et d'une certaine indifférence à l'argent. Il consacra sa vie à réinvestir tous les bénéfices dans l'entreprise qu'il a créée. Passionné de mécanique, il dévorait les articles techniques de la revue « La Nature » et s'intéressait aux prémices de l'automobile, déclarant même : « J'ai raté la bicyclette, je ne raterai pas l'automobile. » Mais tout d'abord, il se consacra à l'extension de l'entreprise familiale de tissage inventant notamment une machine à couper les rubans.

C'est le soir et les dimanches, dans l'atelier de son cousin Geay, qu'il va assembler sa première voiture qui, hélas, ne résistera pas au-delà de sa première sortie en débaroulant la descente de la Grand'Côte. Nouvelle tentative, nouvel échec avec la voiturette prévue pour effectuer le trajet Croix-Rousse - Neuville mais qui "rencontrera" une vache en cours de route. Tout en continuant son travail dans l'entreprise familiale, avec l'aide financière de son cousin il perfectionne sa voiture, installant un moteur cylindre à l'arrière et un radiateur à refroidissement à l'avant.

En 1899, il confie son entreprise à son frère Benoît et teste lui-même ses véhicules. L'année suivante, associé à monsieur Giraud qui lui apporte 50 000 francs, il s'installe rue Michel Perret près du parc de la Tête d'or, où il fabrique 12 véhicules avec une trentaine d'ouvriers. En 1904, aidé de l'ingénieur Pierre Desgouttes, il augmente la puissance des moteurs et produit une voiture de 22 cv à 4 vitesses. Il est alors considéré comme un constructeur de véhicules de haute gamme et intègre à Montplaisir l'usine Audibert et Lavirotte. Il emploie 250 personnes.

La concurrence lyonnaise est très active avec près de cent constructeurs et l'automobile française et européenne a acquis une réelle suprématie. Les américains pour rattraper leur retard décident d'acheter des licences et ainsi, le président d'ALCO (fabricant de locomotives) se rapproche de Marius Berliet. ALCO fabriquera des modèles sous licence Berliet, de 1904 à 1908. C'est en 1905 que la marque Berliet adopte le célèbre sigle de la locomotive à courte cheminée et chasse-bison qui évoluera et deviendra très stylisé en 1959.

Il crée en 1906 une école de chauffeurs. Parallèlement et pour se diversifier, il se lance dans le développement des véhicules utilitaires qui seront primés par l'armée parce que pouvant être transformés en transport de troupes.

En 1907 ce sera la construction d'omnibus et de véhicules de transport en commun urbain et de tourisme. En 1910 l'usine de Montplaisir s'agrandit ; elle passe de 10 000 m<sup>2</sup> à 26 000 m<sup>2</sup> et en 1913, ce sont 3150 ouvriers qui y travailleront. La firme comporte dès 1910, huit succursales et 41 agences sur le territoire national. 39 agents la représentent sur les cinq continents.

En 1907, Marius Berliet s'est marié avec Louise Saunière. Ils habiteront successivement cours Gambetta, rue de Bonnel, rue Viala. Puis, en 1911, il fera construire avenue Esquirol à Montchat, une maison de 650 m<sup>2</sup> agrémentée de trois pièces d'eau ornées de rocailles. Le jardin fera la joie de leurs huit enfants.

Au début de la Grande Guerre, Berliet adapte son usine de production. De nouveaux bâtiments sont construits pour la fabrication des obus, les camions primés par l'armée sont fabriqués en série et ils sont équipés de bandages de caoutchouc permettant de supporter de fortes surcharges. Les camions participent à la victoire par leur suprématie sur le rail du fait de leur mobilité et de leur fiabilité.

Le 11 novembre 1918, une fois l'armistice signé, il faut se reconvertir et s'adapter aux exigences de l'économie. Pour satisfaire aux besoins civils de voitures, la conception de la VB deux fois trop lourde et trop chère va compromettre l'image de la qualité Berliet. Les effectifs vont s'effondrer passant de 13 000 en 1919 à 2200 en 1921. Marius Berliet est contraint d'accepter un régime provisoire de règlement transactionnel. Il s'en suit une lente remontée où la diversification des productions et la stratégie commerciale agressive vont porter leurs fruits. La situation financière s'améliore, les dettes sont remboursées et les effectifs augmentent jusqu'à 5000 salariés. Marius Berliet redevient le patron de son entreprise avec la création de la Société civile Berliet. Il faut alors faire face aux nouveaux défis de 1930-1939. La firme va alors connaître des hauts et des bas avec une nouvelle chute des effectifs, des jours chômés et le conflit social de 1936. La rigueur de gestion, les ajustements de personnels, les mauvaises positions de la concurrence permettent à Berliet de se trouver à la veille de la guerre en position solide avec des effectifs stabilisés aux alentours de 6500. Débutent alors les années noires.

À la déclaration de guerre Berliet est chargé de fabriquer des obus. Marius Berliet s'y refuse ; il est écarté et remplacé par monsieur Roy, mais aucun obus n'est produit et l'usine de camions tourne à plein régime. Le 19 juin 1940, l'usine est occupée par les Allemands. Marius Berliet revient, secondé par ses fils. Berliet obtient le quasi-monopole de la fabrication des gazogènes exclusivement pour les populations civiles. Les autorités allemandes et françaises veulent imposer la reprise de la fabrication du porte-char, mais les outillages sont détruits. Sans personnel qualifié, seuls 2400 camions, soit 1/50e de la production française, seront livrés aux allemands et aucun matériel militaire ne sera fabriqué.

Les camions Berliet gazogènes participeront à l'approvisionnement de la ville de Lyon. Un bombardement américain endommagera les usines de Vénissieux et la cité ouvrière sera rasée. En septembre 1944, Lyon est libérée. Yves Farge, commissaire de la République fait interner Marius Berliet pour collaboration. En 1946, Il sera condamné à deux ans de prison et à la confiscation de ses biens mais comme ils appartiennent à ses fils, ceux-ci seront à leur tour emprisonnés.

La nationalisation de Berliet n'aboutit pas et le Conseil d'État récuse la confiscation des biens. La société est rendue à ses actionnaires fin 1949. Elle reprend la forme d'une société anonyme. Paul Berliet, amnistié en 1948, succède à son père décédé le 17 mai 1949 ; il entre à 30 ans au conseil d'administration. Émile Parfait, PDG, engage la firme sur la voie de la reconstruction. Il développe en 1950 une nouvelle gamme de véhicules avec des chaînes cinématiques modernes et met en place les investissements destinés à leur fabrication.

Revenu de missions en Afrique et en Amérique du sud, Paul Berliet nommé directeur général en 1957 succède à Émile Parfait en 1962. Tous ces efforts industriels font que Berliet construit en 1956 52% de la production de camions reprenant sa place de leader sur le marché français. La firme motorise également les groupes électrogènes, les péniches, les véhicules spéciaux. Berliet modernise ses gammes de transports en commun urbains. La société réussit son implantation en Afrique notamment en Algérie et au Maroc. En 1965, c'est avec la Chine qu'un accord de fabrication, sous licence, de camions est signé. Suite à un voyage aux Etats-Unis Berliet décide de rationaliser la fabrication des autocars et autobus. En juin 1962 la firme se dote d'un centre " Études et recherches " à Saint-Priest et jusqu'en 1971, l'entreprise poursuit son extension sur le plan national comme à l'international. L'accord capitalistique qui la liait à Michelin et donc à Citroën depuis 1967 prend fin en 1973. Vient alors l'association avec Saviem au sein de la Régie Renault. Ce qui conduit en 1978 à la nouvelle entreprise "Renault Véhicules Industriels". Mais la marque Berliet continue d'orner les véhicules jusqu'en 1980. RVI intègre Volvo en 2001 et la société prend le nom de Renault Trucks.

Depuis 1982, la Fondation de l'automobile Marius Berliet a pour objectifs la valorisation du passé de l'automobile de la région lyonnaise et la sauvegarde et la valorisation de l'histoire du camion, car et bus de l'ensemble des marques françaises. Dans la maison du fondateur, elle possède un centre d'archives de 30 000 documents. Elle a restauré 170 véhicules représentant 27 marques.

Voici le condensé de cette grande et belle histoire contée avec passion par notre conférencier, chaleureusement applaudi pour sa prestation tirée de son livre richement illustré qui mérite de figurer dans nos bibliothèques.

Michel Grange