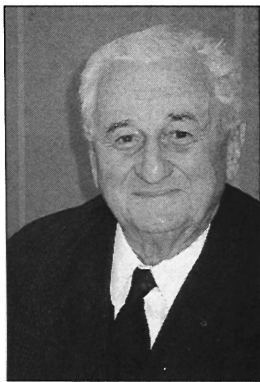


Berliet : une aventure industrielle

A l'invitation de l'association Viniciacum, Paul Berliet a récemment raconté l'histoire de la création de l'entreprise par son père, Marius Berliet. Où comment un tisseur croix-roussien devient un magnat du camion, en construisant un véritable empire industriel, qui employait plus de vingt mille personnes.



Paul Berliet : « Mon père pensait qu'il fallait voir grand, et surtout voir à vingt ans ».

Paul Berliet raconte sa guerre

On reproche aux Berliet leur collaboration active avec les nazis pendant la Seconde Guerre mondiale. « A partir de 1942, la puissance occupante exige des livraisons de matériels. Toutes les raisons sont bonnes pour refuser ou faire traîner : manque de personnel (1 500 prisonniers de guerre) et de matières premières », plaide Paul Berliet. « Sur les 116 917 véhicules livrés aux autorités allemandes, Renault représente 28,11 %, Citroën 27,58 %, Peugeot 19,37 %, Ford 9,1 % et Berliet 2,04 % ».

Le 4 septembre 1944, Marius Berliet et ses fils sont arrêtés, « par des hommes dont les armes servent de mandat d'arrêt », dit-il. L'usine est placée sous séquestre, et Yves Farge, commissaire de la République, veut y entreprendre « la première expérience de démocratie ouvrière au sein d'une entreprise industrielle ». Une gestion ouvrière se met en place, mais l'entreprise ne sera pas nationalisée.

Fin 1949, un arrêté du Conseil d'Etat rend l'usine à ses anciens propriétaires. Marius Berliet est mort quelques mois plus tôt. « Je fais mienne la recommandation de mon père : quand tu rentreras dans l'usine, fais comme si tu étais parti la veille et que rien ne s'était passé. »

UNE CINQUANTAINE de personnes assistaient récemment à la conférence organisée par l'association Viniciacum. Des retraités de Berliet pour la plupart, venus écouter leur ancien patron, Paul Berliet, raconter l'histoire industrielle de sa famille. « C'était une bonne boîte, moi j'y ai travaillé toute ma vie, je me suis fait une bonne place, j'ai bien gagné ma vie », entendait-on ainsi bavarder les gens dans les rangs. De son côté, Paul Berliet semblait visiblement satisfait de se trouver par-

mi ses anciens employés. Chaque année, il participe d'ailleurs à la sortie de l'APERVI, l'amicale des anciens salariés de Renault VI, qui réunit en juin plusieurs centaines de personnes.

Des cours du soir à la SEPR

L'histoire de Berliet commence donc avec celle de Marius, né en 1866 à la Croix-Rousse. C'est l'aîné de sept enfants, dans une famille qui, tient à préciser Paul Berliet, « appartient à la Petite Eglise, cette fraction de catholiques qui n'a pas accepté

les termes du Concordat de 1801 » (*). Après son certificat d'études, Marius Berliet entre en apprentissage comme ouvrier tisseur, puis rejoint l'atelier paternel, tout en suivant des cours du soir en mécanique et en anglais à la Société d'enseignement professionnel du Rhône.

A 24 ans, il crée un petit atelier textile, pour cuirs artificiels à chapeau et gaufrage des tissus. En 1894, il conçoit et fabrique son premier moteur à explosion. Un an plus tard, il construit sa première voiture dans une remise

adossée à la demeure familiale Petite rue d'Enfer, aujourd'hui rue Barodet. En 1897, il choisit de se consacrer à la mécanique et il loue un atelier de 90 m² aux Brotteaux, avec un premier employé. La production se développe. Trois ans plus tard, en 1900, 25 personnes travaillent avec lui dans un atelier de 450 m² et construisent trois voitures par mois.

En 1905, Marius Berliet vend une licence de fabrication pour quatre voitures à un conglomérat états-unien, un fabuleux contrat pour « le petit industriel de province » : 500 000 francs or et la construction d'une usine à Long Island qui fabrique des petites voitures Berliet.

La naissance d'une organisation industrielle

Il commence alors à avoir les moyens de ses ambitions et d'une organisation industrielle, avec des nouveaux bâtiments, des machines modernes. En 1906, il crée une école de chauffeurs et en 1909, une école d'apprentis. Le travail en usine devient moins astreignant, plus confortable que le travail à la campagne, et la main-d'œuvre ne manque pas. Marius Berliet réinvestit en totalité tout ce qu'il gagne. En 1913, l'usine de Monplaisir accueille 3 500 ouvriers dans 46 000 m². La Première Guerre Mondiale éclate en 1914. Berliet est le premier constructeur à créer une ligne de fabrication d'obus, à raison de 6 000 par jour.

En 1915, commence la construction de l'usine de Vénissieux, sur une centaine d'hectares. « Il estimait qu'un démantèlement est mortel pour une entreprise, parce que ça coûte cher, on perd des ouvriers. Il pen-

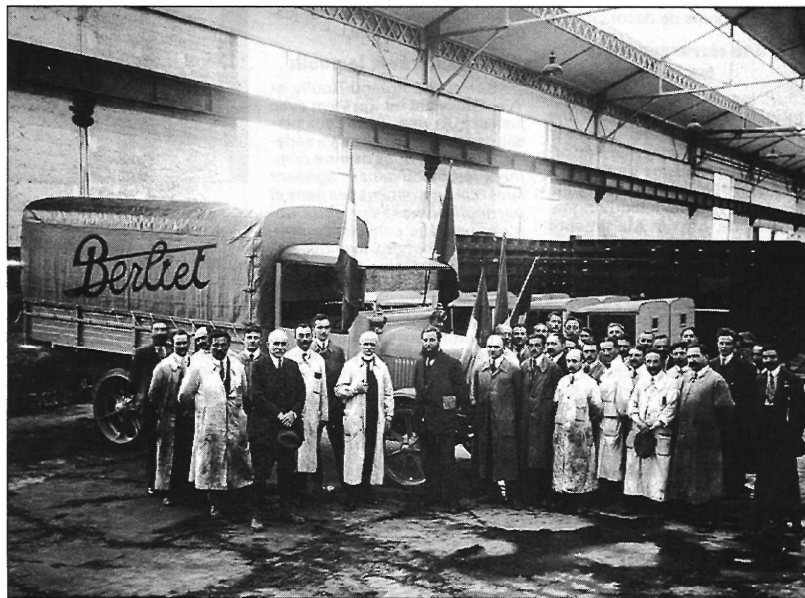
sait qu'il fallait voir grand, et surtout voir à 20 ans. Les gens le traitaient de fou, se souvient Paul Berliet, mais lui, il anticipait le gros développement de l'automobile. Et il était las de chercher des produits auprès de fournisseurs qui avaient toujours les bonnes excuses pour ne pas remplir leurs engagements. Il ne voulait faire appel à l'extérieur que pour l'accessoire, pour être maître en amont et en aval. » Selon lui, l'usine Berliet de Vénissieux est la première usine intégrée au monde.

Tout créer sur un site vierge

Marius Berliet choisit le site de Vénissieux/Saint-Priest, sur une terre agricole pauvre, à proximité de la voie ferrée Lyon-Grenoble qui peut recevoir les trains complets de bois et d'acier dont a besoin l'usine. Le site est vierge. « Nous étions isolés, nous devions tout créer », raconte Paul Berliet. L'usine crée sa propre gare, sa gare de triage, ses voies de desserte, ses égoûts, etc... Une ferme est construite en premier, sur Saint-Priest, pour abriter les chevaux qui charrient la terre. Ensuite un atelier bois, pour les carrosseries mais aussi pour édifier les bâtiments. L'aventure industrielle pouvait se poursuivre, et encore se développer.

PROPOS RECUEILLIS PAR LAURENCE LOISON

(*). Selon le Petit Larousse, le Concordat a été signé par les représentants du pape Pie VII et de Bonaparte. Il reconnaît que la religion catholique est celle de la majorité des Français (et non de l'Etat) et donne au chef de l'Etat le droit de nommer les évêques auxquels le pape accorde l'institution canonique.



Dans les ateliers de l'usine, dans les années 1920. (Archives DFI)

Expansion et échanges d'actions

APRÈS LA GUERRE, Berliet poursuit son expansion. Berliet-Algérie naît en 1957, avec une usine à Rouïba où travaillent 3 250 personnes. De nombreux partenariats sont signés au Brésil, en Chine, à Cuba, en Pologne... « Le développement à l'extérieur de l'Hexagone a été un objectif primordial », explique Paul Berliet. C'est pour favoriser ce développement mondial qu'en 1967, les Auto-

mobiles Berliet concluent un accord avec le groupe Michelin, par le biais d'échanges d'actions entre Berliet et Citroën. Berliet ne détient plus la majorité de son capital, mais connaît une croissance continue de 1967 à 1974, avec mille embauches supplémentaires chaque année. 50 % de ses ventes s'effectuent à l'étranger. Dans le même temps, « pour ne pas gonfler indéfiniment le site Vénissieux », l'entre-

prise décentralise ses activités dans d'autres bassins d'emplois de Rhône-Alpes : Bourg-en-Bresse, Saint-Alban-Leyse (Savoie), Andrézieux-Bouthéon (Loire). En 1974, l'effectif des entreprises Berliet, hors filiales à l'étranger, est de 21 400 personnes, dont 15 600 à Vénissieux/Saint-Priest (*).

En 1974, en proie à de grosses difficultés financières, Citroën cède ses ac-

tions Berliet à la Régie Nationale des Usines Renault. Dès 1975, le nouvel actionnaire conduit sa propre stratégie, avec des hommes à lui. Renault possède alors deux constructeurs de véhicules utilitaires, Berliet et Saviem. La fusion s'accomplit en 1978 et les deux marques disparaissent en 1980.

(*). 2 200 habitent Vénissieux, représentant 14,7 % de l'effectif du site.