

VÉNISSIEUX

# Quand Paul racontait l'aventure industrielle de Berliet

**Nécrologie.** Paul Berliet est décédé à l'âge de 94 ans. Il avait pris, en 1949, la direction de l'usine automobile, devenue Renault VI en 1978.

En 2004, Paul Berliet avait répondu à l'invitation de l'association d'histoire de Vénissieux, Viniciacum, et il avait 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.

## En 1895, M. Berliet construisait sa première voiture

Alors que nous venons d'apprendre le décès de Paul Berliet, nous publions le récit qu'il avait alors fait lui-même. Une cinquantaine de personnes assistaient à cette conférence : des retraités de Berliet pour la plupart, venus écouter leur ancien patron. « C'était une bonne boîte, moi, j'y ai travaillé toute ma vie », entendait-on ainsi bavarder les gens dans les rangs. De son côté, Paul Berliet semblait visiblement satisfait de se trouver parmi ses anciens employés. Chaque année, il participait d'ailleurs à la sortie de

l'Apervi, l'Amicale des anciens salariés de Renault VI, qui réunissait 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, a tenu à préciser Paul Berliet, « appartient à la Petite Église, cette fraction de catholiques qui n'a pas accepté les termes du Concordat de 1801 »<sup>(1)</sup>. 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 (SEPR). À 24 ans, Marius 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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.

### Un grand pari

Paul Berliet avait raconté, en 2004, comment son père, Marius Berliet, avait créé et développé l'entreprise familiale : « Il pensait qu'il fallait voir grand, et surtout voir à 20 ans. Les gens le traitaient de fou. »

### 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.



Photo d'archives Maxime Jegat

Marius Berliet réinvestit en totalité tout ce qu'il gagne. En 1913, l'usine de Monplaisir accueille 3 500 ouvriers dans 46 000 m<sup>2</sup>. 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 déménagement est mortel pour une entreprise, parce que ça coûte cher, on perd des ouvriers. Il pensait 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 fabriquer », dit Paul Berliet. L'usine crée sa propre gare, sa gare de triage, ses voies de desserte, ses égouts, 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. ■

**Laurence Loison**

<sup>(1)</sup> 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'État) et donne au chef de l'État le droit de nommer les évêques auxquels le pape accorde de l'institution canonique.



■ Paul Berliet présente le prototype trolleybus, le 1<sup>er</sup> juin 1976. Photo d'archives Le Progrès