

Peugeot et le foyer automobile lyonnais

Dominique Lejeune

► **To cite this version:**

Dominique Lejeune. Peugeot et le foyer automobile lyonnais. Licence. Université ouverte de Besançon, France. 2016, pp.45. <cel-01626377>

HAL Id: cel-01626377

<https://hal.archives-ouvertes.fr/cel-01626377>

Submitted on 30 Oct 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

PEUGEOT ET LE FOYER AUTOMOBILE LYONNAIS

par Dominique Lejeune, Prof DrDr

La région parisienne automobile est bien connue (Billancourt, le Quai de Javel, etc.), mais Lyon et sa région ont traversé une Grande Aventure automobile lyonnaise (Pierre-Lucien Pouzet ¹), Berliet n'étant pas le seul constructeur lyonnais. Il faut citer également Luc Court, Rochet-Schneider, Vermorel, et tant d'autres... À la Belle Époque, la région lyonnaise s'est découverte une nouvelle richesse industrielle et elle devient progressivement **l'un des centres européens de l'automobile**.

Une dynastie dont l'histoire se déroule presque entièrement non loin de Besançon, au pays de Montbéliard ? Peugeot bien sûr ! L'activité métallurgique essaime tôt à Valentigney, Pont-de-Roide, etc. Elle s'adapte à la mode, ce que montre bien la production de cerceaux d'acier pour crinoline. La maison Peugeot diversifie sa production dans le dernier tiers du XIXe siècle : moulins à café, tondeuses pour chevaux ou militaires, fourches, pince-nez, montures de parapluies, ressorts pour phonographe, mais en conservant les productions traditionnelles ayant toujours un débouché, comme les buses de corset. C'est Armand Peugeot (1849-1915) qui lance, en 1885, la maison dans l'aventure du vélo. À la Belle Époque le lion est adopté comme symbole de la marque, c'est le lion de Franche-Comté, mais également le patriotique lion de Belfort. Dans ces années 1900 naît la Société anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot, avec cinq usines, Beaulieu, Audincourt, Valentigney, Lille et, la toute dernière, Sochaux. Les années 1950 voient la fabrication de vélomoteurs, de moulins électriques, la montée des exportations automobiles, la croissance des effectifs... Les années 1960 voient la quatrième gamme Peugeot (404, 204, 104, 604), la construction de l'usine de Mulhouse, hors donc du pays de Montbéliard. Le dernier tiers du siècle : rachat de Citroën et de Simca, donc de l'usine de Poissy ; Peugeot devenant un « groupe », le deuxième de France, avec un rôle amoindri de la famille.

I. PEUGEOT, **UNE DYNASTIE DONT L'HISTOIRE SE DÉROULE PRESQUE ENTIÈREMENT AU PAYS DE MONTBÉLIARD**

□ Une dynastie dont l'histoire se déroule presque entièrement au pays de Montbéliard.
Nom de métier : le **peugeot** est le vendeur de poix, dit aussi **pageot** ou **peugeot** ou

¹ P.-L.Pouzet, *La Grande Aventure automobile lyonnaise*, La Taillanderie, 2006, 239 p.

peulgeot en pays de Montbéliard, **pegeaud** en Limousin, **pegeot** en Franche-Comté. Berceau de la famille : Vandoncourt, la famille, protestante, ne se dispersant guère (Audincourt, Hérimoncourt...), sauf un Regnault Peugeot, expatrié aux États-Unis au XVIII^e siècle et dont les descendants s'orthographieront Puget.

□ Le sort industriel de la dynastie se fixe par un mariage aux moulins **d'Hérimoncourt**, l'ancien et le nouveau (1793), le dernier, alimenté par un canal de dérivation permettant d'aborder la métallurgie. Entre-temps, une autre branche Peugeot s'est lancée dans les indiennes et, à la Révolution, l'ensemble des Peugeot touche aux cotonnades, à la teinturerie, au lin et au chanvre. La Révolution rattache à la France le Pays de Montbéliard et ouvre aux Peugeot des perspectives de fabrications, par la crue des effectifs militaires à habiller et le blocus. Un Peugeot va apprendre le textile au Conservatoire des Arts et Métiers, il s'ensuit une filature à Hérimoncourt (1805), ruinée par la concurrence anglaise sous la Restauration.

□ Entre-temps les Peugeot sont devenus propriétaires terriens, et un Jean-Pierre Peugeot (1768-1852) transforme le moulin à grains en moulin métallurgique, avec des martinets, des filières pour étirer l'acier, des laminoirs et des meules à polir, le « créneau » choisi étant celui des produits de qualité, puis, sous la Restauration, des produits finis : lames de scie, ressorts de montre, buses de corsets...

□ **L'activité métallurgique essaime**, toujours dans le pays de Montbéliard, à Valentigney, Pont-de-Roide, etc. **Elle s'adapte à la mode**, ce que montre bien la production de cerceaux d'acier pour crinoline (environ 300 gr par crinoline, avec une production de 300 000 « cages » par an sous le Second Empire).

□ La maison diversifie sa production dans le dernier tiers du XIX^e siècle : moulins à café, tondeuses pour chevaux ou militaires, fourches, pince-nez, montures de parapluies, ressorts pour phonographe, mais en conservant les productions traditionnelles ayant toujours un débouché, comme les buses de corset. La maison est paternaliste, construisant pour fidéliser son personnel des logements ouvriers, un restaurant populaire, des écoles, des centres de lecture et de jeux, subventionnant des sociétés de gymnastique et des fanfares.

□ **C'est Armand Peugeot (1849-1915)** qui lance, en 1885, **la maison dans l'aventure** du vélo, avec le bicycle, le tricycle et le quadricycle, vite avec pédalier et chaîne. Les Peugeot adoptent les perfectionnements venus d'ailleurs, roue libre, freinage par câble, cadre à tube, pneu à chambre à air, ils sont à l'affût des débouchés, en s'intéressant aux courses et en présidant la Chambre syndicale des Fabricants de Vélocipèdes (premier : Armand). Armand Peugeot songe à installer un moteur sur un quadricycle, il ne se lance pas dans le cul-de-sac du moteur à vapeur, ni dans le risque

de la conception et de la fabrication d'un moteur Peugeot : il achète le brevet du moteur Daimler, qu'il a vu fonctionner (sur un canot) à l'Exposition universelle de 1889, et fait fabriquer les moteurs par Panhard et Levassor. Les deux premiers véhicules, à moteur à l'avant, sont construits et vendus en 1890. La production (à Beaulieu d'abord) augmente lentement (5 en 1891, 29 en 1892, 40 en 1894, 72 en 1895, 92 en 1896...), elle permet de participer aux premières courses (Paris-Brest en 1891 avec un véhicule Peugeot, Paris-Rouen en 1894 avec trois Peugeot dans les cinq premiers, Paris-Bordeaux en 1895...). La conjoncture économique générale devient favorable à partir de 1896 et le premier modèle pour « classe moyenne », la « Bébé Peugeot » est lancé en 1901.

□ Pierre & Yves Guédon, *Manuel pratique du conducteur d'automobiles*, J.Fritsch, 1897, 316 p. : description de la « voiture Peugeot » : « La maison Peugeot, longtemps tributaire du moteur Daimler, s'est affranchie depuis quelques mois de ce tribut onéreux. Elle a retrouvé les succès qui ont toujours accompagné sa carrière industrielle avec le nouveau modèle à pétrole pour voitures qu'elle a fait breveter et dont le succès s'est affirmé à la course de Marseille. [...] Nous pouvons ajouter que si les différents types de voitures Peugeot sont légers, ils sont également d'une carrosserie très élégante. »

□ **À la Belle Époque le lion est adopté comme symbole de la marque, c'est le lion** de Franche-Comté, hérité des Flandres, mais également le patriotique lion de Belfort, aussi symbole de résistance et de puissance. À la Belle Époque naît la Société anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot, avec cinq usines, Beaulieu, Audincourt, Valentigney, Lille (où Armand s'était un temps installé car ne s'entendant pas avec ses neveux) et, la toute dernière, Sochaux. En 1913, 5 000 salariés, 10 000 voitures, 80 000 vélos, avec toujours des outils, des montures de parapluies, etc. Les prix des voitures s'étagent de 4 250 F (12 750 €) pour une deux places à 11 000 F (33 000 €) pour une quatre places dotée d'un éclairage.

□ La Première Guerre mondiale fait fabriquer des obus et des camions, mais toujours des voitures, elle fait appeler la main-**d'œuvre féminine**, jusque là absente. Les innovations de l'entre-deux-guerres : les lames de rasoir, des modèles de voiture à succès, avec l'invention du zéro central avec la 201 en 1929, complétée par des modèles plus puissants (301, 401 et 501), l'invention des gammes renouvelées (la 202, « populaire », apparaît en 1938, elle est en famille avec une 402 et une 302), mais aussi la crise, provoquée par les conditions générales, mais également le départ de l'ingénieur Rosengart et la faillite de la banque Oustric.

□ **La Seconde Guerre mondiale provoque l'occupation des sites industriels**, leur sabotage autorisé et leur bombardement partiel en juillet 1943 par les alliés sur

demande de la famille Peugeot (!), leur pillage en 1944 (on verra sur ce sujet **François Marcot, professeur à l'Université de Besançon** ¹). Inquiète de voir ses usines lui échapper au profit des Allemands, la famille Peugeot donne toutes indications utiles pour bombarder son propre patrimoine. Mais le bilan est lourd dans les cités ouvrières voisines, près de 120 morts et plus de 250 blessés. La 1^{ère} Armée française, **aux portes de Sochaux dès le 6 septembre 1944, n'entre dans la ville** que le 14 novembre. « Ce sont autant de jours supplémentaires pour poursuivre le pillage systématique des usines entrepris depuis le mois d'août, où un train complet de machines et d'approvisionnements part chaque jour pour l'Allemagne : 1 545 machines, 586 éléments mécaniques, 2 155 moteurs électriques, 282 soudeuses, soit près de 90 % du potentiel industriel de Peugeot, disparaissent en l'espace de dix semaines. » ² La loi du 8 septembre 1945 assimile les pillages aux destructions de guerre.

□ ravages de la guerre : usure, par manque de bons matériaux, de lubrifiants et de pièces de rechange, comme pendant la Première Guerre mondiale, 2 000 machines volées, pillage systématique avant la Libération, outil industriel réduit à presque rien : une certaine signification du mot « reconstruction »

□ aide américaine importante pour le redémarrage des usines Peugeot

□ Peugeot accueille bien le Plan Pons, qui réserve à Peugeot les voitures de 6 à 8 CV, les véhicules utilitaires légers, les camions de deux tonnes (à charge de s'entendre avec Latil, Saurer et Hotchkiss) et les camions de plus de 5 tonnes (même remarque)

□ pénurie de matières premières et de main-d'œuvre

□ La fin des années 1940 signifie les missions de récupération du matériel en Allemagne, dans les trois zones d'occupation, mais aussi aux Pays-Bas et même en Tchécoslovaquie. Les machines sont retrouvées chez Daimler-Benz et surtout chez Volkswagen. Elle voit également beaucoup d'improvisation pragmatique et le lancement **d'un véhicule qui copie les silhouettes américaines, la 203, qui amorce la troisième gamme Peugeot (il n'y a pas de 103).**

- une nouvelle stratégie après-guerre, reposant sur un modèle unique et « moyen », solution pas nouvelle (cf. Ford) et préparée (difficilement) pendant la guerre : l'étude de la 203 est lancée à la fin de 1944
- la durée du projet 203 : manque de personnel pour suivre les études, volonté de présenter un véhicule moderne utilisant des matériaux légers, équipée d'une

¹ *La Franche-Comté sous l'Occupation : 1940-1944*, Cetre, 1985-1987.

² J.-L.Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Histoire de stratégies d'entreprises*, réédition, ETAI, 1999, 415 p., p. 31.

mécanique (culasse hémisphérique en alliage léger) et d'une carrosserie (monocoque) originales, le refus de la collaboration proposée par Jean-Albert Grégoire, l'apôtre de la traction avant. Conséquence : la 203 n'est présentée qu'à l'été 1948

- pourquoi « modèle moyen » ? Les voitures américaines ne sont que des exemples, pas du tout à copier ; Peugeot depuis les années 30 se refuse à fabriquer des petites voitures et à la Libération est persuadé que Renault et Simca vont prendre tout l'espace de la petite voiture
- concrètement, la 203 sera une 7 CV, située entre la 4 CV Renault et la TAV Citroën
- dernier choix : la robustesse, pour créer un marché de l'occasion concurrentiel, le rêve de Peugeot étant que la 203 d'occasion soit moins chère qu'une petite Renault ou Simca neuve !
- rationalisation, favorisée par le modèle unique, le break étant peu différent de la berline : chasse aux frais inutiles ou excessifs, achat de machines-outils aux États-Unis, compression des prix de revient, réduction progressive du travail manuel et des autres frais de main-d'œuvre,
- grosses difficultés de trésorerie de Peugeot à la fin des années 40
- les problèmes sociaux : grande grève de septembre 1948 (un mois sans interruption, du 31 août au 3 octobre), sur les salaires. Cette grève s'inscrit dans un vaste mouvement social national. Elle surprend la direction

□ Les années 1950 voient la fabrication de vélomoteurs, de moulins électriques, la montée des exportations, la croissance des effectifs (30 000 en 1960)...

- Les années 1955-1965 sont « les années de croissance », avec une « pause » en 1964-1965. Des choix de types de modèles, un outil industriel qui passe de 30 voitures par heure en 1959 à 150 en 1964, une concurrence intensifiée.
- Des modèles moyens, avec abandon du modèle unique, avec la naissance de la 403, conçue d'abord comme la remplaçante de la 203. Elle est d'emblée un important succès commercial, mais la 203, après avoir fléchi, remonte en commande et entame une deuxième carrière. Discussions quand même au sein de l'état-major Peugeot, François Gautier, ingénieur des Mines, chez Peugeot depuis 1930, voulant faire de la 403 un modèle unique. Mais faut-il faire des versions différentes de ce modèle unique ?
- Choix de l'élargissement de la gamme vers le haut, avec les études de la 404, qui sort en 1960. Un modèle plus petit que le « milieu de gamme », la 204,

ne verra le jour qu'en 1965, après des années d'attente de la part de la clientèle et des années d'études de modèles qui ne verront jamais le jour. Mais Peugeot a considéré que le Salon de 1961 avait vu, de la part de la concurrence, la mise en commercialisation de nombreuses bonnes petites voitures, la Simca 1000, la R4 et l'Ami 6. Peugeot s'est hâté lentement.

Un exemple de projet, lancé en 1954, « **l'étude D** », qui donnera naissance à la 204 en 1965 ¹ :

Solution n° 1, modifier simplement la 203 : solution la plus chère, faisant gagner très peu en poids et en argent

Solution n° 2, refondre la 203 pour en faire une voiture nouvelle, mais toujours en propulsion arrière et en gardant les accessoires de la 203 : on gagne davantage en poids et en argent

Solution n° 3, concevoir une TAV ou une tout-à-l'arrière (comme Renault) : on gagne beaucoup en poids et encore un peu en argent.

- Scepticisme, longtemps, de Peugeot devant les innovations techniques, qui, à son avis intéressent peu le client si elles ne sont pas visibles dans l'usage quotidien, d'où la longue fidélité à la propulsion. Mais le lancement par Citroën de la DS, en 1955, pousse Peugeot à augmenter les budgets des bureaux d'études
- Les durées de fabrication des modèles Peugeot dépassent alors toutes les dix années : 13 ans pour la 203, 12 ans pour la 403 et même 18 ans si l'on compte les versions utilitaires assemblées en Argentine jusqu'en 1972, 15 ans pour la 404, mais plus de vingt ans grâce aux dérivés montés en Amérique du Sud et en Afrique.
- Les études (et la publicité) insistent sur la robustesse, le coût d'utilisation, la qualité, et émerge la notion de « qualité Peugeot », associée consciemment ou inconsciemment à celle de la qualité « franc-comtoise ». les journalistes feront fréquemment le parallèle 403 (et même plus tard 504) / horloge !
- Mais, en interne, une recherche de la rentabilité, avec la recherche de la réduction des coûts de fabrication. La caricature, ce sont les couleurs des voitures Peugeot, noir et gris moyen à 70 % en moyenne jusqu'en 1960. Le rouge est alors une couleur chère à produire et appliquer, chère aussi en garantie car elle est peu stable. Dans les études, Peugeot commence par

¹ J.-L.Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Histoire de stratégies d'entreprises*, réédition, ETAI, 1999, 415 p., p. 173.

calculer la marge bénéficiaire. Les marges dégagées dans les années 1950-1965 sont nettement plus importantes que dans les années d'avant-guerre et une constante, en interne, est de se moquer de Renault, jugé peu rentable par définition à cause de ses petits modèles et ne survivant que grâce à la mythique « aide de l'État »

□ Les années 1960 voient la quatrième gamme Peugeot (404, 204, 104, 604), la construction de l'usine de Mulhouse, hors donc du pays de Montbéliard. Le dernier tiers du siècle : rachat de Citroën et de Simca, donc de l'usine de Poissy ; Peugeot devenant un « groupe », le deuxième de France, avec un rôle amoindri de la famille. Un nouvel organigramme en 1987 : PSA avec toute l'activité automobile, Aciers et Outillage Peugeot.

- Exemple de modifications-année, celles de la 404 pour le Salon 1962 : les améliorations qui coûtent à Peugeot représentent 41 francs, mais changer les sièges, les panneaux de porte et les tapis de sol permet de gagner de l'argent et la voiture ne coûte que 29 francs de plus à produire.
- Deux bureaux d'études, l'un à Sochaux, l'autre à La Garenne, travaillent de façon indépendante, La Garenne étant en gros le bureau qui élabore les nouveaux modèles et Sochaux celui qui finalise.
- La notion de « niche » est aperçue au début des années 60 : les coupés et cabriolets 404 sont étudiés et commencés en fabrication à Turin
- Mise au point d'un moteur Diesel de voiture en 1958, sans succès commercial immédiat. C'est avec la 404 Diesel que Peugeot va devenir pour longtemps le leader du Diesel de tourisme.
- En matière d'appareils de production et de distribution, les originalités de Peugeot : seulement la localisation des usines, avec l'importance du site sochalien et les « Usines du Doubs » du vocabulaire Peugeot officiel, mais des implantations nouvelles : la grande usine de Lille, Mulhouse, et disparition de l'usine de La Garenne, où les coûts de fabrication étaient exorbitants. Les usines de Sochaux sont, inconvénient célèbre, gênées par la Nationale 463 (Montbéliard-Belfort), dont il faut, par exemple arrêter le trafic routier lors de la traversée des convois de caisses automobiles entre les usines d'Emboutissage et de Carrosserie. Construction d'une passerelle aérienne en 1957. Pendant longtemps, Peugeot propose en vain de dévier la nationale à l'ouest des usines, sur un terrain lui appartenant, ce qui n'aboutit qu'en 1977
- L'écart entre la croissance de la production et celle des effectifs est très spectaculaire

- Politique d'éclatement des fabrications d'amont qui consiste à produire à l'extérieur des usines de Sochaux une partie des ensembles et sous-ensembles mécaniques
- La main-**d'œuvre nouvelle** est de moins en moins originaire du pays de Montbéliard, mais vient du reste de la France, peu de l'étranger. L'accroissement des effectifs est beaucoup plus rapide que l'effort de construction de logements, d'où un célèbre ballet d'autocars
- La vente de véhicules d'occasion ne prend dans le réseau de l'ampleur qu'à la fin des années 50, le stock devenant hétéroclite avec l'apparition de la 205, en 1965, qui mord sur la clientèle des autres constructeurs
- Faible dynamisme commercial du réseau Peugeot
- Dans les années 50 et 60 le Salon de l'Auto représente la moitié du budget publicitaire !
- Longtemps Peugeot exporte peu, un temps exportations aux États-Unis en s'appuyant sur Renault ! De grosses difficultés sur ce marché ! Mais des usines de montage de CKD (puis de SKD) à l'étranger : Afrique du Sud (1950), Australie (1951), Belgique (1953), Irlande (1956), Mexique (1960), Argentine (1961), Uruguay (1962), Nouvelle-Zélande (1963), Chili (1964), Canada (1966)

□ Peugeot, longtemps méfiant vis-à-vis de la concentration et de l'État, passe des accords avec Citroën (1963-1966) puis s'associe avec Renault à partir de 1966 (il y a exactement 50 ans !) : politique d'achats en commun, fabrications communes, puis constitue une filiale commune pour les boîtes automatiques. Puis c'est le fameux cartel PRV

□ effondrement puis réorganisation de Citroën

□ Une nébuleuse dans le pays de Montbéliard (Sochaux, Audincourt, Pont-de-Roide, Férimoncourt, Valentigney, etc.), en France et même maintenant dans le monde !

Un peu de social...

□ S.Beaud & M.Pialoux, **Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard**, Fayard, 1999, 479 p., compte rendu dans **Revue d'histoire moderne et contemporaine**, avril-sept. 2001, pp. 380-383, réédition en 10/18, 2004, 480 p., réédition, La Découverte, 2012, 492 p. :

- expansion de l'usine dans les années 1960 et 1970 ; elle embauche jusqu'en 1979 des jeunes sortant du système scolaire

- dégradation dans les années 1980
- culture d'atelier : surnoms, efforts pour s'appropriier l'espace, « guéguerre » quotidienne avec les chefs, les « hein-hein » (ceux des OS qui affectent de ne rien comprendre aux ordres), freinage
- fin du XXe siècle : introduction du « juste à temps », des moniteurs, des dépanneurs ; oppositions entre générations devient très nette
- modernisation et résistances ouvrières dues au transfert des ateliers de carrosserie de finition (montage des vitres, des faisceaux électriques, des pare-chocs, etc.) vers l'usine « Habillage caisse », entre juillet 1989 et juillet 1994. Grève de l'automne 1989, très nombreuses pannes, multiples « défauts »
- blocage de la mobilité ouvrière à la fin du XXe siècle
- l'enseignement professionnel se « désouvriérise »
- hostilité des jeunes à l'égard des syndicats
- Hatzfeld pas du tout cité

□ Nicolas Hatzfeld, *Les gens d'usine. 50 ans d'histoire à Peugeot-Sochaux*, Éditions de l'Atelier, 2002, 598 p. L'auteur est un ancien ouvrier de chez Peugeot, devenu Maître de Conférences d'histoire à l'Université d'Évry :

- introduction : « Une puissance impressionnante. [...] Une vitalité surprenante. [...] Une société devenue floue. [...] L'usine ne peut se séparer de Sochaux. »
- Trois parties : « Travailler à l'usine. Expériences de chaîne. » ; « Développer l'usine. La croissance et ses méthodes (1948-1970). » ; « Changer l'usine. Refabriquer le travail ? (1970-1992) »

□ **Depuis 2014 l'État français et le chinois Dongfeng ont chacun 14 % du capital**, autant que la famille Peugeot, une double révolution, d'autant plus que la famille avait auparavant 25,4 % et que les deux nouveaux venus avaient 0 %. Il reste 58 % pour d'autres actionnaires.

□ production (d'après Pierre Dumont, *Peugeot sous le signe du lion*, E.P.A., 1976, 424 p.) :

1905 : 1 261 véhicules

1906 : 2 966

1907 : 1 657

1911 : 3 190

1912 : 1 128

1913 : 9 338

1921 : 6 327

1922 : 7 615

1923 : 10 996

1924 : 14 832

1928 : 25 652

1930 : 43 303

1931 : 33 322

la 201 : 142 309

la 301 : 70 497

la 401 : 13 545

la 402 : 58 748 (sans les « légères »)

la 302 : 25 083

la 202 : 104 126

la 203 : 685 828

la 403 : 1 214 121

la 404 : 2 416 733

D.Lejeune, "Peugeot et le foyer automobile lyonnais" :

Théodore Schneider, à Besançon, transition entre Peugeot et Lyon ?

À la Belle Époque, beaucoup de villes moyennes ont eu leur chance dans le domaine de la construction automobile. Certaines villes de province ont connu un essor important grâce à la floraison de petits ateliers mécaniques qui se sont transformés par la suite en de véritables entreprises automobiles, comme Peugeot à Sochaux, Rolland-Pilain à Tours ou Turcat-Méry à Marseille. Ce fut aussi le cas de Besançon, grâce à Théodore Schneider, qui avait déjà eu une première expérience industrielle en 1889, avec son ami Édouard Rochet et la Société de Construction vélocipédique du Rhône, devenue en 1896 Société Lyonnaise de Vélocipèdes et Automobiles Rochet & Schneider, lorsque les deux acolytes s'étaient attaqués à la construction de voitures. La qualité de leur production et un palmarès sportif élogieux avaient assuré à la toute jeune marque un essor et une popularité exceptionnels. Mais le transfert des capitaux de la société de Lyon à Londres avait fini par ternir son image et Théodore Schneider s'éloigna petit à petit. En 1909, Schneider reprend sa liberté et s'accorde avec Louis Ravel, patron des carburateurs Zénith, avec qui il partage la passion de la course automobile. C'est tout naturellement que les deux hommes s'associent pour créer, le 16 juin 1910, la société en commandite par actions « Automobiles Théodore Schneider », dont le siège social est implanté à Besançon, dans les anciens ateliers Ravel. L'ingénieur Antoine Jaubert se joint à eux, ainsi que Louis Adenot et Henri Juvanon, respectivement ancien directeur de l'usine Rochet de Lyon et représentant lyonnais de la marque.

Moins de six mois seront nécessaires à la petite équipe pour développer leur première automobile. Théodore Schneider, lui, s'occupe du développement des versions sportives, engage immédiatement des voitures dans de nombreuses épreuves et, s'il est hors de question de renouveler les errements anglais de Rochet-Schneider, le conseil d'administration donne son aval pour l'ouverture d'une concession et d'un bureau dans la capitale britannique. Progressivement, la marque s'affirme, grâce aux qualités de robustesse, d'endurance et de fiabilité de ses modèles, appuyée par un sérieux réseau d'agents et un important effort publicitaire. Les modèles de tourisme rencontrent un tel succès que les commandes dépassent les prévisions les plus optimistes. Des succursales sont ouvertes à Lille, Alger, Bruxelles et des agences fleurissent dans toute la France, ainsi qu'à Buenos-Aires, Madrid ou Lausanne. Mais, revers de la médaille, l'usine de Besançon ne peut assurer à elle seule la totalité de la production et le conseil d'administration se penche sur l'éventualité d'implanter une

nouvelle usine dans la capitale. Théodore Schneider tente de reprendre les Automobiles Mors qui disposent d'un vaste complexe, mais André Citroën s'oppose farouchement aux transactions et c'est sur les ateliers de construction aéronautique REP (Robert Esnault-Pelterie), situés à Boulogne-sur-Seine, que se replie Schneider, cette usine étant utilisée pour le montage des châssis et la fabrication des moteurs. En cette période d'avant-guerre, environ 250 voitures sortent chaque année des usines de Besançon et de Boulogne-sur-Seine, qui emploient près de 500 personnes, des chiffres honorables pour l'époque, quand la production en série n'est encore qu'une lointaine perspective. Théodore Schneider fait plus ou moins figure de pionnier dans ce domaine en organisant et séparant déjà en plusieurs ateliers la fabrication des différents éléments de chaque véhicule. Cela permet à la marque d'augmenter sa cadence de production alors que le nombre d'agents et de succursales ne cesse de croître.

Pendant la guerre, l'usine de Besançon, avec un effectif réduit, fabrique des obus, des camions de petit tonnage, des camionnettes et des ambulances. La société en commandite est transformée en société anonyme : Louis Ravel donne sa démission et construira, toujours à Besançon, des voitures sous son propre nom. Théodore Schneider et Ferdinand Montjardet, carrossier à Besançon, prennent alors les affaires en main. Et en 1916, ils revendent l'usine de Boulogne aux frères Farman, un choix dicté par la raison mais qui se révélera, une fois l'armistice signé, une très mauvaise opération. À la fin du conflit, le temps est aux économies et l'activité reprend doucement avec au catalogue seulement deux châssis tourisme et une camionnette 14 HP de 1 500 kg de charge utile avec des roues jumelées à l'arrière. En 1920, on a cette fois quatre modèles, dont un superbe châssis sport de 26 HP. En fait les ventes de la société sont insuffisantes, si bien qu'elle est déclarée en faillite au mois de novembre 1921, avec une liquidation judiciaire treize mois plus tard. Toutefois Théodore Schneider réussit à négocier un concordat qui lui permet de poursuivre la production : un miracle s'est entre-temps produit, avec la sortie de la nouvelle 10 HP de deux litres de cylindrée, cheval de bataille de la marque pendant presque cinq années, un véritable succès en dépit de l'archaïsme de sa conception, compensé il est vrai par un niveau de finition bien au-dessus de la moyenne. Le succès de la 10 HP incite la direction à augmenter le capital et à faire appel à des fonds extérieurs. C'est ainsi que Robert Poirier, directeur de la société « Paris-Nord-Automobiles » devient le principal actionnaire et le nouveau dirigeant de l'entreprise, qui conserve cependant la raison sociale antérieure. Elle connaît, à nouveau et comme beaucoup d'autres entreprises automobiles françaises de cette fin des années 1920, des difficultés financières et, le 5 mars 1929, elle est une nouvelle fois déclarée en faillite. La

dernière voiture sort des chaînes en 1930, avant que l'usine ne ferme ses portes. Malgré un second concordat, accordé en janvier 1931, l'entreprise est définitivement placée en liquidation le 31 juillet de cette même année. Cependant, des voitures Theodore Schneider continuent d'être fabriquées... outre-Manche. En effet, le concessionnaire londonien de la marque a racheté tout le stock de pièces et monte des châssis habillés de caisses anglaises. Quant à l'usine de Besançon, elle est rachetée par la SADIM, la Société anonyme d'Instruments de Motoculture, dont le conseil d'administration est présidé par Pierre Tabourin, pilote Schneider aux 24 heures du Mans de 1927, et Ferdinand Monjardet, actionnaire de la SADIM mais également actionnaire de Schneider depuis la création. Des tracteurs à chenilles — dessinés par le bureau d'études Schneider — sont fabriqués, ainsi que des tracteurs pour les vignes, avec un certain succès, avant que n'éclate la Seconde Guerre mondiale.

II. LE FOYER AUTOMOBILE LYONNAIS

□ **Lyon est un berceau de l'automobile en France.** Dans les années 1890, Lyon connaît un **foisonnement d'ateliers qui se lancent dans la construction de cycles puis d'automobiles.** La situation est comparable à celle des années 1830 où le même phénomène s'était produit autour de la construction de machines à vapeur. Ce pullulement concerne évidemment le département du Rhône mais aussi la Loire (35 marques !), l'Isère (25 !) et également l'Ardèche, l'Ain, la Haute-Savoie, la Savoie et même la Drôme (une marque !).

□ Les causes : ...

□ La décennie 1890 est très féconde : 1889 voit les débuts de Rochet-Schneider, **1892 de Luc Court, 1893 de François Pilain, 1894 de Marius Patay, 1896 d'Audibert** et Lavirotte, enfin 1899 de Marius Berliet, au total 150 constructeurs pour le département du Rhône. Cela change du tout au tout le visage industriel de la métropole des Gaules. **L'industrie automobile lyonnaise a connu ses heures de gloire durant le premier quart du XX^e siècle,** avec plus de 220 constructeurs qui se sont laissés emporter, avec des fortunes diverses, par l'engouement général que suscitait ce nouveau moyen de locomotion. Parmi elles, 150 environ dans le département du Rhône. Comme l'écrit la **Revue française de Construction automobile** dans son numéro du 5 août 1907 en éditorial : « Nous avons déjà pu nous rendre compte que les constructeurs lyonnais rivalisaient avec les parisiens en tant que fini d'ajustage et mise au point de leurs véhicules. Plusieurs de ces marques de la région lyonnaise ont pris une importance insoupçonnée ; nos lecteurs ont pu le voir par celles que nous avons examinées. »

□ La construction des premières automobiles est moins exigeante que celle des locomotives : elle n'exige pas de très grosses pièces de fonderie ou de mécanique, et les constructeurs s'adressent à des spécialistes pour la fourniture de pièces en fonte ou en aluminium. **Deux futurs grands noms de l'automobile ont débuté dans l'industrie du cycle : Rochet et Patay.**

□ **Dans l'entre-deux-guerres,** la construction automobile lyonnaise oscille, comme la construction électrique, entre croissance et crises. Mais attention : Berliet est au bord de la faillite dans les années 1920, alors que la décennie suivante est celle d'un nouvel essor qui impose Berliet comme numéro un dans le domaine des poids lourds. Les transports urbains de l'agglomération sont nourris des productions locales, camions, autobus, trolleybus, etc.

□ La Foire de Lyon expose toujours largement les productions automobiles lyonnaises

□ ne pas oublier l'énorme masse des carrossiers, des sous-traitants, etc.

ROCHET-SCHNEIDER

□ L'histoire de Rochet-Schneider commence à la fin du XIXe siècle lyonnais. Jean-François Rochet est issu d'une longue lignée de tailleurs de pierres du Bugey. À seize ans (il est né en 1831), il part à Lyon pour apprendre un métier du fer : il sera successivement mécanicien, forgeron et ferronnier. En 1862, il est embauché par la Compagnie du Chemin de fer de Genève — qui fusionnera avec le P.L.M. — puis, quatre ans plus tard il reprend un fonds de serrurerie dans le quartier, très artisanal, de Saint-Paul et étend progressivement ses activités aux travaux de ferblanterie, forge et mécanique, s'essayant, à temps perdu, à la construction d'un vélocipède. En 1869, il met au point un bicycle à grande roue, qu'il surnomme « le Grand Bi » et est primé à l'Exposition universelle de Lyon en 1872. Ce constructeur ouvre le premier commerce de cycles du centre de Lyon, place des Jacobins. La construction de cycles a joué un rôle important dans la région lyonnaise et a permis à la construction automobile de bénéficier de méthodes industrielles éprouvées. Deux futurs grands constructeurs automobiles lyonnais ont débuté dans le cycle : Rochet et Patay. Les fils Rochet font leurs études à l'École de la Martinière où ils côtoient Louis Lumière. En 1882, Claudius Rochet obtient son certificat d'études et est associé à son père. L'affaire familiale est en plein essor, les clients se multiplient, dont Marius Berliet, qui acquiert en 1889 un Grand Bi, dont **une réplique à l'identique est toujours visible dans la salle à manger de la villa Berliet**. Cet essor conduit à rechercher des locaux plus vastes, le quartier de Saint-Paul est quitté pour la rive gauche du Rhône, dans le quartier de la Part-Dieu. En quelques années, l'entreprise déborde le simple cadre de Lyon pour rayonner dans toute la région.

L'autre fils de Jean-François Rochet, Édouard, né en 1867, entre, lui, aux ateliers PLM d'Oullins où il rencontre Théodore Schneider, une grosse fortune issue d'une famille de filateurs de Bourg-Argental. Schneider, séduit par les créations des cycles Rochet, propose d'abord au père une association en commandite, refusée pour sauvegarder la dimension familiale de l'entreprise. Si le père refuse l'offre, Édouard rejoint en 1889 Schneider pour fonder dans le quartier des Brotteaux la Société de Construction vélocipédique du Rhône, concurrente de la société de son père. La nouvelle entreprise se développe vite et devient, en 1892, la société en nom collectif « Édouard Rochet et Théodore Schneider », dont les capitaux vont rendre possible de **passer à l'automobile**. Édouard Rochet se lance dans la réalisation de ce qui sera la première voiture du futur constructeur. De son côté, Théodore Schneider s'est mis à la recherche d'un emplacement, indispensable à la construction d'une usine qui devra produire, en un grand nombre d'exemplaires, ce nouveau véhicule. Les associés voient

large et forment en 1894 la « Société lyonnaise de Construction de Vélocipèdes et d'Automobiles Rochet-Schneider ». Parmi les premiers souscripteurs se trouvent Auguste et Louis Lumière, aux côtés de magistrats et de négociants.

□ La société s'installe au début de 1895 rue Paul Bert, à Lyon. C'est de là que sortira, au printemps 1895, une automobile à pétrole — alors que la concurrence opte pour la vapeur — qui n'est pas sans ressembler à celle de Karl Benz. Quelques mois plus tard, un deuxième prototype est réalisé, qui abandonne les roues « charrettes » pour des roues plus légères, façon bicyclette, équipées de pneus Dunlop. Et, avant la fin de l'année, un troisième modèle fait son apparition, doté d'un système d'éclairage constitué de deux lanternes à bougie : il atteindra la vitesse record de 35 km/h. Les deux associés participent à des courses : pour leur première tentative, le jour de la Pentecôte 1896, ils s'offrent le luxe d'arriver en haut du col du Galibier, à 2 642 m, malgré la neige, ce qu'aucune voiture sans chevaux n'avait jamais réussi auparavant. **L'essor** est très rapide — en 1897, 45 voitures sont fabriquées et deux d'entre elles sont exportées aux États-Unis — et Rochet-Schneider — comme le dit l'usage courant — procède à deux augmentations de capital.

□ Grâce à elles, la famille gréco-marseillaise des Zafiropulo entre dans le capital et devient le principal appui financier de Rochet-Schneider. C'est une famille originaire d'Épire et fixée à Marseille au milieu du XIXe siècle. Démétrius et Georges Zafiropulo avaient rallié en 1898 Marseille à Constantinople au volant d'une Rochet-Schneider, sans le moindre incident mécanique, aucune des pièces de rechange emportées n'ayant été utilisée. L'exploit avait alors enthousiasmé les richissimes aventuriers, à tel point qu'ils acquièrent 11 % du capital de la société Rochet-Schneider. Les commandes affluent en tel nombre que l'entreprise est condamnée à stopper la fabrication de bicyclettes pour se consacrer exclusivement à la nouvelle activité !

□ **L'année 1899 marque un tournant important pour la société.** C'est d'abord le démarrage de la construction d'une nouvelle usine, plus spacieuse et plus moderne, qui est inaugurée le 29 mai 1900 dans le quartier de Monplaisir. C'est ensuite la réalisation de la première Rochet-Schneider à moteur à l'avant, protégé par un carénage. C'est enfin le début des études d'un tout nouveau groupe 4 cylindres, le premier de la société, qui sera au point dès l'année suivante, alors même que sortira le 400^e véhicule de la marque ! La firme américaine Alden Sampson fabriquera des voitures Moyea sous licence Rochet-Schneider. D'autres licences sont également accordées à la firme suisse Martini, ainsi qu'à des sociétés belges, italiennes et anglaises.

Entre-temps, **Rochet père et fils (Claudius) s'étaient eux aussi lancés dans** la construction automobile, mais dans la voie de la vapeur : un tricycle puis des voiturettes, mais la production représente seulement cinq ou six exemplaires l'an. En 1899, le père, Jean-François, se retire et Claudius s'associe avec un troisième fils, Francisque, fondant une société en nom collectif, Rochet Frères, qui produit une trentaine de voitures en 1900 et 1901. Le décès de Jean-François et de Francisque laisse seul Claudius, qui dissout la société et se replie sur un petit atelier de construction et de réparation de bicyclettes, avec un peu de mécanique générale.

Mais, pendant ce temps, Rochet-**Schneider est la société qui connaît l'essor** le plus prodigieux, elle est la seule maison lyonnaise capable à la Belle Époque de rivaliser avec les grandes maisons parisiennes telles que Panhard ou de Dion-Bouton. La marque s'impose dans les épreuves sportives, à partir de 1904 est même créée une coupe Rochet-Schneider, organisée par l'Automobile-Club du Rhône. Puis elle part à la conquête du marché américain en signant des accords de licence aux États-Unis comme partout en Europe. La production passe de 100 voitures par an en 1901 à 250 en 1904. La suite continue de succès de Rochet-Schneider commence à monter à la tête d'Édouard Rochet qui, contre l'avis de Théodore Schneider, transfère le siège social de l'entreprise à... Londres ! Pour le nouveau directeur général de la **Rochet-Schneider Ltd**, il s'agit, avant tout, de réaliser une opération de capitalisation juteuse par l'émission massive d'actions, c'est alors très en vogue : le capital a été multiplié par 7,5 ! Le président est britannique, Rochet restant directeur général. Le siège est à Londres, l'usine et les bureaux restent à Lyon (Monplaisir). Entre les deux associés de la première heure, le désaccord est si profond que Schneider, même s'il conserve sa place au conseil d'administration, est écarté du pouvoir et ne sera même plus consulté lorsque des décisions importantes devront être prises. Cependant, si les ventes se poursuivent sur un rythme soutenu, et même si de nombreuses personnalités françaises et étrangères continuent à acheter les voitures de la marque, des difficultés apparaissent : des constructeurs sous licence abandonnent, les nouvelles actions sont peu souscrites et la « Rochet Schneider Ltd » est dissoute à la fin de 1907, à peine plus de deux ans après sa création. Pourtant, la gamme est alors conséquente mais l'aventure anglaise a laissé de profondes traces et, en cette année 1908, seuls 140 châssis sont fabriqués. Entre-temps, la « Société Anonyme des Établissements Lyonnais Rochet-Schneider » revient s'installer à Lyon. L'affaire repart grâce à l'**achat** (en 1906) des brevets des carburateurs Zénith, qui va donner lieu à la constitution d'une société distincte, dite « Société du Carburateur Zénith ».

La gestion catastrophique de l'image de l'entreprise a profondément marqué les esprits et la production est au plus bas. Malgré l'apport de crédits bancaires, il faut se résoudre à faire appel à de nouveaux investisseurs, quitte à perdre de cette indépendance si chère à Édouard Rochet. Une nouvelle fois, Théodore Schneider s'y oppose et se retrouve encore écarté, au profit des Zafiropulo, vers lesquels Édouard Rochet se tourne pour recapitaliser sa société au bord de l'asphyxie. La famille Zafiropulo, sans se faire tirer l'oreille, accède à la demande, non sans exiger qu'un des siens soit nommé président du conseil d'administration pour veiller sur ses intérêts. Théodore Schneider a beau refuser cette association qu'il juge peu conforme aux intérêts de l'entreprise, Édouard Rochet accepte toutes les conditions ; l'éphémère société anglaise est littéralement liquidée en 1909, Georges Zafiropulo est nommé à la tête du conseil, alors que les ventes sont au plus bas : onze châssis par mois et, en septembre 1909, aucune commande n'est enregistrée. Mais le nouveau capital est de 2 500 000 francs : une succursale est conservée à Paris. On liquide les gros châssis de reste ; on refuse tous les projets peu rentables de Rochet, qui a le poste de directeur général ; un nouveau directeur commercial est engagé, ce qui provoque, dans un premier temps, le retrait de Théodore Schneider qui perd ses dernières responsabilités ¹ et ses ultimes illusions. Il démissionnera finalement en avril 1910, pour créer sa propre entreprise. Si le redressement attendu a finalement lieu dès le début 1910, avec un rythme mensuel moyen de 45 châssis produits pendant l'année 1910, la situation financière de la société est chaotique, les Zafiropulo essaient d'entrer plus en nombre dans le conseil : un Démétrius Zafiropulo y est élu le 20 septembre 1910. Les séances du conseil d'administration sont mouvementées, les clients se plaignent à plusieurs reprises du personnel de l'usine et Édouard Rochet présente même sa démission, qui est refusée.

À partir de 1911, les ventes, qui marchent bien, concernent surtout les châssis moyens, de 12 et 18 HP. Lorsque la guerre éclate, Rochet reprend la direction de l'entreprise, qui se tourne vers la fabrication de camions **2 destinés à l'armée** (1 363 sont construits pendant la durée du conflit), fabrique aussi des obus, et est obligé par l'administration militaire d'accueillir Renault qui produit des moteurs d'avion sur les chaînes lyonnaises. Les problèmes de main-d'œuvre liés à la guerre obligent à établir plusieurs mesures sociales, avec regret : « les allocations [aux pères de famille et aux

¹ Sa voix n'était que « consultative » au conseil et ses propositions (de création d'agences) sont jugées « inacceptables » par le conseil le 28 septembre 1909. Il est, brièvement, administrateur.

² Avant le conflit, Rochet-Schneider en fabriquait de façon marginale. Les « probabilités de la longue durée des hostilités » sont clairement notées au procès-verbal du conseil d'administration du 29 octobre 1914.

femmes en couches] ont un caractère de gratification bienveillante et ne peuvent être considérées comme un supplément de salaire. Nous nous réservons de les modifier suivant la marche des affaires », déclare le conseil d'administration du 19 septembre 1916. Dès le 12 novembre 1918, il est adopté le jugement de Démétrius Zafiropulo qu'il est « absolument nécessaire d'entrer dans l'ère des économies ».

□ La guerre terminée, la production de voitures redémarre lentement avec trois modèles, mais les autos Rochet-**Schneider sont trop chères pour l'après-guerre** (6 à 8 fois plus qu'une voiture moyenne !), qui n'est plus la Belle Époque, d'autant que Rochet-Schneider assemble désormais ses véhicules avec un soin et une minutie extrêmes, ce qui nécessite une main-d'œuvre considérable. La fin de la prospérité **s'amorce avec les années 30, les exercices étant déficitaires à partir de 1931. En 1931, c'est l'arrêt total de la fabrication de voitures de tourisme.** Édouard Rochet quitte ses fonctions en 1936, alors que l'entreprise qu'il avait fondée quarante ans plus tôt s'est **reconvertie dans la fabrication d'autobus et de poids lourds.** Partent avec lui les autres représentants de la génération de la Belle Époque, son neveu et le directeur technique.

□ Mais il est difficile de rivaliser avec Berliet, la situation financière est catastrophique, les frais généraux sont beaucoup trop élevés, de sorte que les financiers Zafiropulo songent de plus sérieusement à une liquidation de la société. Dans le plan de mobilisation industrielle élaboré par le ministère de la Guerre en 1938, les camions seront achetés aux États-Unis, alors que Rochet-Schneider en a fourni de nombreux à la fin des années 30 : il faut usiner des bombes, dès 1939, sans espérer vendre des utilitaires pour la Défense nationale... L'occupation provisoire de Lyon à partir du 19 juin 1940 se traduit par la réquisition des lieux de production stratégique pour les Allemands. Dès ce premier jour, Rochet-Schneider est réquisitionné par l'armée allemande, qui prend possession de tous les véhicules, pneus et pièces détachées se trouvant dans les ateliers et magasins, pour un montant de près de 8 millions de francs. Dès septembre 1940 est signé **avec l'Allemagne un contrat de livraison de véhicules industriels,** fixés à 15 puis 30 camions par mois. De manière paradoxale, c'est en 1943 que s'interrompt ce travail de collaboration, l'évolution de la guerre conduit les Allemands à diminuer puis à supprimer les camions chez Rochet-Schneider.

□ **Dans les années d'après-guerre, on assiste à l'agonie de Rochet-Schneider.** Depuis les années trente, la société semblait en sursis : par deux fois, en 1935 et en 1938, les Zafiropulo avaient évoqué l'éventualité d'une liquidation et en 1943 une entente avec Berliet avait été envisagée. C'est à une mort lente que l'on assiste après

la Libération, bien que la société ait été peu touchée, paradoxalement **1**, par l'épuration. La construction de véhicules est arrêtée à la fin de 1950, la production limitée à la mécanique générale, et Rochet-Schneider disparaît définitivement en 1960, racheté par son voisin Berliet, qui installe dans les usines Rochet-Schneider son service de pièces de rechange, mais le nom Rochet-Schneider est conservé jusqu'en 1964 **2**.

¹ Paradoxalement, en raison de l'intensité de la collaboration de Rochet-Schneider avec les Allemands. Mais celle-ci était devenue de faible intensité après 1943 et deux fils Zafropulo ont été tués, l'un à Cassino, l'autre lors de la libération de Paris.

² Dossiers de la Fondation Marius Berliet, dont les monographies par P.-L.Pouzet, *Histoire de la marque automobile lyonnaise Rochet-Schneider*, et *Histoire du carburateur Zénith*, avec un répertoire établi en 2000 par Guillemette Besson ; B.Angleraud & C.Pellissier, *Les dynasties lyonnaises. Des Morin-Pons aux Mérieux, du XIXe siècle à nos jours*, Perrin, 2003, 830 p., pp. 150-153, 157-158, 187, 235-236, 628-629, 637-638 et 688.

FRANÇOIS PILAIN

□ D'autres pionniers se lancent directement dans la construction automobile. Ainsi François Pilain. Des automobiles Pilain furent construites à Lyon, entre 1894 et 1925 ¹. **L'histoire débute en 1893 lorsque François Pilain, l'oncle d'Émile Pilain fonde à Lyon la société des « Voitures François Pilain et Cie ».** François Pilain était né en Saône-et-Loire en 1859 dans une famille de meunier. Ce n'était pas sa première expérience dans le domaine de l'automobile, car, après avoir commencé comme dessinateur au sein de la société Pinette à Châlon-sur-Saône, François Pilain travaille à partir de 1887 chez Léon Serpollet, spécialiste de la chaudière à vaporisation instantanée, comme chef des études. Dès 1889, des voitures à vapeur sont produites et la petite société est reprise par Armand Peugeot. En 1890, François Pilain est détaché à Lyon pour superviser la construction, sous licence, des premiers tricycles à vapeur Peugeot-Serpollet par la « Société nouvelle des Établissements de l'Horme et de La Buire », une société jusqu'alors réputée pour sa fabrication de matériel ferroviaire mais qui avait décidé de se diversifier.

□ L'année suivante, François Pilain quitte officiellement Serpollet pour La Buire, afin de développer son nouveau secteur automobile. Mais, conscient que l'avenir de ces « voitures sans chevaux » passe par le moteur à pétrole, il préfère démissionner en 1893 pour se mettre à son compte et fabriquer des moteurs à essence. Il fonde sa propre société, Voitures automobiles F. Pilain et Cie, installe un bureau d'études à Lyon, quartier de Monplaisir, et commence la construction de moteurs dans un petit atelier adjacent. Très vite, il envisage de passer à l'étape supérieure avec la fabrication d'une voiture, et un prototype est terminé au début de l'année 1894. Progressivement, la gamme s'étoffe, les modèles sont régulièrement améliorés et Pilain publie le premier catalogue automobile de la région lyonnaise au mois de juillet 1896. La qualité de fabrication et la multiplicité des innovations ont vite fait de séduire la clientèle, mais également des commanditaires, à tel point que la petite société de François Pilain devient en 1897 la « Société des Voitures Automobiles et Moteurs François Pilain et Compagnie ». Mais, au bout d'un an, François Pilain dissout son entreprise pour rejoindre Victor Vermorel, à Villefranche-sur-Saône, ce dernier ayant réussi à le convaincre de créer et diriger un département automobile. Spécialisée dans les machines agricoles et les appareils pour les vignes (principalement un pulvérisateur pour le sulfatage), la firme caladoise compte, en effet, investir le secteur automobile qu'elle devine lucratif.

¹ Les raisons sociales furent multiples : Automobiles F. Pilain et Cie, Société des Automobiles Pilain, Automobiles S. L. I. M. Pilain, Société Rolland-Pilain...

Après un peu moins de quatre années de collaboration avec Vermorel, François Pilain préfère voler à nouveau de ses propres ailes : il quitte Vermorel pour revenir s'installer à Lyon au mois d'août 1901, avec son neveu Émile. Il loue un atelier et fonde la « Société des Automobiles Pilain », plus connue sous le nom de « SAP », qui ne produit sa première voiture qu'en 1904. La décision est prise de faire construire une grande usine, employant 300 personnes, à Monplaisir (toujours à Lyon), ceinturée par une piste d'essais. Des agences ont été ouvertes à Londres et New York, Pilain obtient en 1906 une commande des PTT pour des camionnettes. Mais plusieurs actionnaires se dressent en décembre 1907 contre François Pilain, accusé de dépenses inutiles et progressivement consigné dans des tâches subalternes, d'autant que son neveu Émile est parti pour Tours fonder sa propre société de construction automobile ; seuls trois modèles sont maintenus au catalogue en 1909, dernières voitures réalisées par François Pilain, contraint de quitter la société qu'il avait créée sept ans plus tôt ¹. François Pilain a tout perdu dans cette affaire car il n'a même plus la possibilité de disposer des brevets dont il est à l'origine, puisqu'ils appartiennent à la SAP comme le stipulaient les termes du contrat. Après trois années de silence, il revient sur le devant de la scène en ouvrant un petit bureau d'études. Quelques mois plus tard, il présente un nouveau et intéressant châssis à traction avant ². Malheureusement, la Première Guerre mondiale coupe court à tous les projets et condamne la nouvelle « Société des Automobiles François Pilain » qu'il venait de fonder grâce à l'attribution de sa prime de licenciement de la SAP.

La Grande Guerre met aussi un terme provisoire à l'activité automobile de la SAP. Durant le conflit, les ateliers participent à l'effort de guerre en produisant **des mitrailleuses à tir rapide Hotchkiss dont l'usine**-mère de Saint-Denis a été transféré à Lyon sur ordre du gouvernement. Lors d'une réunion extraordinaire du conseil d'administration au mois de mai 1918, la « Société des Automobiles Pilain » est dissoute, au profit de la « **Société lyonnaise d'Industrie mécanique** », la SLIM, dirigée par l'ingénieur Adenot, et installée à Caluire, dans la banlieue Nord de Lyon (août 1919) : les voitures perdent le nom de Pilain, au profit du seul sigle SLIM. Après un ultime déménagement dans une nouvelle usine, à Villeurbanne cette fois, la société est

¹ M. Cote, successeur de M. Diederichs à la tête du conseil d'administration, ne juge en effet pas nécessaire de reconduire le contrat de Directeur Général et Technique de François Pilain arrivé à expiration. Et de le remplacer dans la foulée au poste de Directeur technique par son propre fils, Georges Cote.

² Si le principe de la traction avant date de 1897/1898, lorsque le jeune ingénieur marseillais Georges Latil construit plusieurs voiturettes adoptant ce système, le châssis de François Pilain est encore une fois avant-gardiste puisqu'il faudra attendre 1926 et le joint homocinétique de Pierre Fenaille et Jean-Albert Grégoire pour que soit véritablement applicable le principe de la traction avant.

déclarée en faillite et arrête définitivement toute production en 1925. Un an plus tôt, François Pilain avait trouvé la mort en tombant d'un tramway en marche **1**.

¹ Éric Favre dans *Gazoline*, août-septembre 1997, pp.45-47, dans *Gazoline*, mai 1999, pp.48-51, B.Angleraud & C.Pellissier, *Les dynasties lyonnaises. Des Morin-Pons aux Mérieux, du XIXe siècle à nos jours*, Perrin, 2003, 830 p., pp. 153-154 et 158-159.

AUDIBERT ET LAVIROTTE

□ **L'entreprise Audibert et Lavirotte (1894-1896) a la particularité d'associer à l'automobile deux constructeurs venus du monde de la soierie** ¹, dont la société, en une existence très courte, passa des tricycles aux véhicules de transports en commun, puis aux utilitaires, aux voiturettes et enfin aux véritables voitures automobiles. En 1892, alors qu'il effectue son service militaire à Grenoble, Émile Lavirotte (1870-1944) se passionne pour la mécanique, et profite de ses permissions pour construire un petit moteur dont il a dessiné les plans lui-même. Il fabrique aussi un petit bateau à vapeur, qu'il fait naviguer sur la pièce d'eau de la propriété familiale des Quatre Maisons, à Monplaisir (à la périphérie est de Lyon). Le hasard lui permet de secourir un automobiliste en panne d'essence qui, pour le remercier, l'emmène faire un tour sur son tricycle Peugeot à moteur Daimler. Pour le jeune conscrit, cette balade à 15 km/h est une véritable révélation, si bien qu'il décide sur le champ de s'orienter vers la carrière de constructeur automobile. Ce fils de notaire se destinait pourtant à... la soierie, la grande spécialité de la capitale des Gaules. Dès sa libération, en 1893, il entraîne **dans l'aventure son camarade de l'école Ozanam, cet établissement secondaire catholique si prisé des élites de la ville** ², Maurice Audibert (1867-1931), diplômé **de l'École centrale de Lyon, comme Luc Court, et qui vient de décliner une offre de situation chez Peugeot**. Les deux jeunes gens louent un local et se lancent immédiatement et sans grandes connaissances techniques spécifiques dans la construction de leur premier modèle ³.

Mais, pour s'assurer des rentrées d'argent, Audibert et Lavirotte assemblent et vendent des omnibus et « trains routiers » Scotte à vapeur. Au mois de janvier 1895, Joanny Scotte cède à Maurice Audibert, pour une période de quatre ans, le privilège exclusif de la fabrication d'un système de véhicules à vapeur sur route dont il est l'inventeur. Mais des divergences de vues surgissent entre les deux parties quant à l'interprétation du contrat, qui fut dénoncé au bout de six mois. Entre-temps Maurice Audibert avait fabriqué et livré quatre véhicules neufs et il restait libre de construire des véhicules, à condition qu'ils ne fonctionnent pas à la vapeur. C'est pourquoi, il crée avec Lavirotte, le 16 avril 1896, la société en nom collectif des « Automobiles Audibert & Lavirotte ». Ils poursuivent la diversification de leurs propres véhicules, à Monplaisir, à

¹ Le premier tricycle a circulé en 1894, la société a été officiellement créée en 1896.

² Et par Marius Berliet, passé, lui, par le lycée, qui y envoie ses fils à partir de l'âge de huit ans.

³ Il s'agit d'un tricycle à moteur monocylindre horizontal sans carter, très inspiré de celui fabriqué par Benz. La transmission est à courroie et l'embrayage est à... poils (!), c'est-à-dire constitué de deux pièces garnies de crins qui s'entremêlent l'une dans l'autre. Sur les modèles suivants, plus puissants, le dispositif est remplacé par une courroie plate tendue par un galet.

côté de la propriété de la famille Audibert — qui considère les deux associés comme des traîtres à la cause de la soie lyonnaise — devenant ainsi le premier constructeur au monde à proposer un véhicule de transport en commun animé par un moteur à pétrole. Le 13 décembre 1896, la « Société des Automobiles Audibert et Lavirotte » devient une société en commandite simple, c'est-à-dire que les deux fondateurs deviennent des commandités, fournis en capitaux par des commanditaires, dix en l'occurrence. La marque est enfin lancée sur ses rails, les ateliers, situés dans le quartier lyonnais qui va devenir celui de l'industrie automobile, peuvent tourner au maximum, l'outillage ultramoderne est importé des États-Unis, une filiale a été créée à Saint-Chamond, dans la Loire, pour la fabrication de certains éléments. Du châssis au moteur, en passant par la carrosserie, tout est en effet conçu et fabriqué par Audibert & Lavirotte, qui se passe ainsi de sous-traitants et soulage sa trésorerie. En 1898, année où la société devient une société anonyme, la clientèle, dans laquelle le monde de la soie lyonnaise est copieusement représenté, peut choisir dans un catalogue qui compte sept modèles, dont la toute première conduite intérieure au monde **1**.

Un dépôt a été ouvert à Paris, place Saint-Georges ; à Lyon les journées de travail sont de 17 à 18 heures ! En 1898 Audibert et Lavirotte invente une boîte de vitesses à engrenages logés dans un carter étanche en aluminium (quatre vitesses avant et une arrière). La boîte est commandée par un deuxième volant, situé sous le **volant de direction. C'est le « système Audibert et Lavirotte »** du Guide Michelin 1900 **2**. Pour trouver des capitaux, la société poursuit à bonne allure les étapes classiques des changements de statuts : le 3 août 1898, elle devient « Société Anonyme des Anciens Établissements Audibert & Lavirotte », le capital est porté à 1 200 000 F, mais un quart seulement de cette somme est réuni lors de la constitution de la nouvelle société, ce qui n'est pas illégal mais inquiétant pour l'avenir... La trésorerie — le **cash-flow** si l'on veut employer une expression moderne – surtout fait défaut, comme chez beaucoup de petits constructeurs. Une voiture de course (80 km/h !) est lancée en 1900. Les caisses sont vides, une assemblée générale extraordinaire, le 27 novembre 1901, décide de ne pas poursuivre la fabrication des voitures et de dissoudre la société sur le champ. Marius Berliet propose, le 20 juin 1902, de payer comptant le rachat de la société, en laissant une année à Audibert et Lavirotte

¹ Il n'est pas rare de lire ou entendre dire que ce privilège revient à Renault, mais ce n'est qu'en 1899, soit une année plus tard, que Louis Renault sortira sa conduite intérieure qui, curieusement, était absolument carrée de profil, soit aussi longue que haute.

² Page 302. Mentionné dans Dominique Lejeune, *La France de la Belle Époque*, Armand Colin, coll. "Cursus", plusieurs rééditions dont en *e-book*, p. 130.

pour écouler le stock de voitures et de pièces détachées. Par la suite, Émile Lavirotte et Maurice Audibert seront tous les deux engagés comme directeur commercial, le premier chez Berliet, le second chez Rochet-Schneider, puis (en 1904) La Buire. Maurice Audibert mit aussi au point, avec Rodolphe Berthou, un procédé trichromatique de cinéma en couleurs. Il se fit construire en 1920, sur un châssis Packard, une « roulotte », ancêtre de **camping-car**. La rue de l'usine sera rebaptisée rue Audibert et Lavirotte (8^e arrondissement), en hommage à ces pionniers de l'industrie automobile lyonnaise, qui ont dû fabriquer entre 200 et 250 voitures **1**.

¹ Trois modèles subsistent : l'un au Musée du Mans, un deuxième au Musée Henri Malartre et un troisième aux pays-Bas. Sources : dossiers de la Fondation Marius Berliet de Lyon ; Michel Audibert, *Automobiles Audibert et Lavirotte. 1894-1901*, multigr., 68 p. ; Jacques Burel-Audibert, *Les voitures Audibert et Lavirotte ou quand les chevaux à avoine regardaient passer les chevaux à pétrole*, 1996, dactyl., 23 p. ; Éric Favre, *Gazoline*, décembre 1999, pp. 56-59 ; B.Angleraud & C.Pellissier, *Les dynasties lyonnaises. Des Morin-Pons aux Mérieux, du XIXe siècle à nos jours*, Perrin, 2003, 830 p., pp. 154-155 & *passim*.

LUC COURT

□ Luc Court, constructeur automobile d'il y a un siècle, s'est avéré aussi conformiste qu'innovateur, éclectique et brillant. Il a déposé de nombreux brevets et plusieurs de ses inventions ont contribué à l'essor de l'industrie en général, et de l'automobile en particulier. Installée à Lyon, **sa société n'ira que rarement aux Salons de Paris, préférant s'imposer dans la** « capitale des Gaules », longtemps l'une des métropoles de l'automobile française. Né en 1862 à Renages (Isère) où son père possède une papeterie qu'il a fondée **1**, Luc Court fait l'École centrale de Lyon **2** et en sort avec un diplôme d'ingénieur. Il travaille d'abord chez un spécialiste de brevets et en dépose une quarantaine, puis il s'intéresse à l'électricité et à ses applications. À trente ans, il crée, avec un associé toutefois et grâce aux fonds (180 000 francs, soit l'équivalent de plus d'un demi-million d'euros...) apportés par son beau-père courtier en soie, sa propre affaire, « Luc Court et Cie », spécialisée dans la fabrication d'accumulateurs. La société, avec ses bureaux de la Presqu'île et son usine du quartier des Brotteaux, n'a rien d'un atelier artisanal. Par la suite, il développe et commercialise des transformateurs, dynamos et moteurs à courant continu. Il dépose un brevet pour un système de climatisation, avant d'équiper en éclairage électrique urbain plusieurs agglomérations importantes du Midi de la France **3**, il installe des systèmes d'éclairage pour grands magasins, et ensuite s'intéresse aux problèmes de manutention mécanique. Il excelle immédiatement dans ce nouveau domaine, développant des palans électriques à chaîne ou à câble, des treuils de levage, des cabestans, des ponts roulants ou bien encore des monte-charges. Le glissement à l'automobile était inévitable : après le projet (1897), vite abandonné, d'une voiture électrique, un brevet de changement de vitesse « progressif avec possibilité de marche arrière » et le brevet d'un moteur à essence deux cylindres qui « évite les trépidations », Luc Court construit aux Brotteaux sa première voiture **en 1899. Il s'agit d'une deux cylindres, avec une boîte deux vitesses**, conduite en vis-à-vis, pneus à bandage plein, allumage du moteur par brûleurs, installation sous le volant de l'ensemble des commandes. Cette voiture est en fait une ébauche, qui aboutit

¹ En s'intéressant au secteur de la construction mécanique et électrique, Luc Court va laisser sans successeur, alors qu'il est fils unique, la papeterie paternelle, qui remonte au XVIIe siècle.

² Son programme et ses méthodes d'enseignement semblent particulièrement bien adaptées aux besoins des jeunes industries. Elle allie des connaissances générales et théoriques en sciences à un enseignement plus pratique et technique ; les études, qui durent trois ans, alternent cours magistraux et travaux pratiques. Le diplôme d'ingénieur délivré en fin de cycle sanctionne de solides connaissances scientifiques et une bonne maîtrise de la technologie.

³ En 1897, il motorise des usines et, surtout, dépose un nouveau brevet pour un changement de vitesse progressif, qui peut également être utilisé comme frein, doublé d'une possibilité de marche arrière. Un système qui trouve de nombreuses applications, notamment dans l'automobile, et Luc Court pourrait bien être l'inventeur de la marche arrière, s'il y en a un.

en janvier 1900 à la présentation de la première véritable voiture Court destinée à être produite en petite série. De nombreuses commandes sont enregistrées, malgré un prix de vente assez élevé par rapport à la concurrence. En effet, converti à la construction automobile, ayant transformé en 1901 sa société en société anonyme — Société anonyme des Anciens Établissements Luc Court et Compagnie — Luc Court continue ses recherches pour la mise au point de voitures qui se caractérisent par leur robustesse, leur fiabilité mais aussi leur prix de revient élevé. Pour compenser la modicité des bénéfices dégagés par une production automobile limitée, Luc Court conserve un secteur de manutention mécanique, fabriquant toujours des appareils de levage équipés de moteurs électriques de sa fabrication. Pour encourager les ventes, Luc Court crée une société de crédit en 1907, « L'Auto lyonnais » ¹.

Comme beaucoup de constructeurs, Luc Court fait courir ses voitures et... court lui-même dans des compétitions ; les modèles de tourisme sont élégamment habillés par des carrossiers indépendants lyonnais. L'année 1905 est surtout marquée par le châssis 18/24 HP qui peut être disponible en... deux parties ! Luc Court a en effet acheté le brevet d'un ingénieur parisien, Lacoïn, qui a mis au point un double châssis constitué à l'avant d'un « faux châssis » qui comprend le moteur et la direction, et à l'ancien régime d'un châssis carrosserie modifiable suivant les désirs en torpédo, limousine ou bétaillère ². Plus sérieux et plus fonctionnel, le nouveau châssis de 1906 est rétréci à l'avant pour faciliter le braquage et il est doté d'un pont arrière en tôle emboutie. Une conception nouvelle signée une fois de plus Luc Court en personne, généralisée ensuite par l'ensemble des constructeurs automobiles. **En 1908 l'entreprise** devient une S.A., elle sort son premier véhicule utilitaire, malgré la concurrence très proche de Berliet. Dans le même temps, une succursale est ouverte sur le très prometteur marché nord-africain, à Alger, initiative judicieuse puisque cette agence se montre rapidement très dynamique et, après avoir distribué de nombreuses voitures, se spécialisera dans les cars et camions qui seront produits ultérieurement par la marque. La gamme se développe mais reste obstinément attachée à la transmission par chaîne. Pour les camionnettes, elle est remplacée par un arbre de roue qui part d'un carter différentiel fixé contre l'essieu arrière. Le catalogue 1912 montre que la société Court s'est recentrée sur la production de camionnettes et d'une quantité non négligeable de

¹ Le masculin de l'époque.

² D'après la publicité de l'époque, la métamorphose demande trois à quatre minutes (!) et l'assemblage des deux châssis s'effectue en quatre points, tout jeu et matage étant impossibles. Un système également utilisé par le constructeur Charles Pantz, installé à Pont-à-Mousson, qui a commercialisé toute une gamme de véhicules sur le même principe.

groupes électrogènes qui continuent d'être fabriqués en complément de la production automobile, notamment pour le ministère de la Guerre.

Pendant la Grande Guerre, la direction continue à privilégier la fabrication **des camionnettes. À la fin des hostilités, l'usine reprend immédiatement ses** anciennes activités. La production de camionnettes est bien sûr poursuivie et augmentée, complétée par celle de camions légers et des voitures particulières, mais progressivement, les véhicules utilitaires retrouvent une place prépondérante dans la gamme Luc Court, reléguant au second plan les automobiles. Pour les voitures particulières, il est en effet impossible pour la firme de s'aligner sur les méthodes et les capacités de production des grands constructeurs français et elles sont arrêtées en 1935. La production de camionnettes, camions de différents tonnages et cars de 22 à 32 places prospère : à Lyon, les Postes commandent plusieurs dizaines de camionnettes, en Algérie, des cars Luc Court assurent la majorité des liaisons entre les villes et bourgs de campagne ¹.

La crise économique du début des années 30 donne un coup de frein à **l'industrie automobile française, particulièrement aux petits constructeurs comme** Luc Court. **La situation se dégrade, l'entreprise ne peut faire face aux difficultés.** Luc Court se concentre sur la fabrication de véhicules utilitaires et étudie des moteurs diesel. Après avoir déposé plusieurs brevets, l'entreprise vend le « Diesel-Luc Court. Le plus simple des Diesel » (à injection semi-directe) puis présente en 1938 le premier camion diesel à injection directe de la marque, et le premier de France. En effet, **Luc Court peut se targuer d'être le seul constructeur ayant créé et réalisé dans** ses usines un moteur diesel de conception entièrement française, de surcroît performant et à injection directe, solution très rare pour l'époque. Certes Berliet, l'éternel rival, fabrique des moteurs diesel, mais sous licence et d'après le système conçu par l'anglais Ricardo. Baptisé le MC4, le camion Luc Court rencontre en France et en Algérie un succès immédiat qui relance la firme. Dès les années 1930, Luc Court, s'associe son fils, Paul (né en 1898), ingénieur de l'École centrale de Lyon lui aussi.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, plutôt que de travailler pour **l'occupant, Luc Court laisse son usine plus ou moins à l'abandon.** Malade, il décède des suites d'une intervention chirurgicale en 1942. À la fin du conflit, c'est son fils Paul qui reprend le flambeau et tente de relancer l'entreprise. Mais, confronté à une pénurie de matières premières, à un outil de production désuet et à une faible capacité de production, il devra se contenter de fabriquer le moteur diesel, monté uniquement sur

¹ Dans ce pays, les camions (tout comme les voitures) se vendent également très bien.

deux châssis et la production stagnera à environ une quarantaine d'exemplaires par an, des véhicules municipaux pour la plupart : une bonne partie de l'activité est de la maintenance des camions et autocars Court qui roulent encore. À la fin de 1950, la fabrication de camions et autocars est définitivement stoppée, quatre années **après celle des voitures si l'on tient compte des fabrications ponctuelles**. La société anonyme ayant pour terme ultime la date de 1951, elle est, le 6 novembre 1950, courageusement prorogée jusqu'en 2050... L'usine continue à assurer la maintenance de ses produits, avant de fermer définitivement ses portes en 1952. Elle continuera néanmoins d'exister, se consacrant à la fabrication de palans électriques et de pont roulants. Une activité commencée au début du siècle, et poursuivie en permanence, parallèlement à l'automobile. La société a dû déménager à Villeurbanne en 1952, jusqu'à sa disparition en 1972. Le nom de Luc Court est alors peu à peu tombé dans l'oubli **1** !

¹ Paul Court est décédé en 1981. Dossiers de la Fondation Marius Berliet ; B.Angleraud & C.Pellissier, *Les dynasties lyonnaises. Des Morin-Pons aux Mérieux, du XIXe siècle à nos jours*, Perrin, 2003, 830 p., pp. 155-156, 159, 236, 481, 687 & *passim* ; Éric Favre, *Gazoline*, mars 1998, pp. 45-47.

BERLIET

□ Avec Marius Berliet, on aborde **l'histoire d'une société qui a été un des fleurons de l'économie lyonnaise au XXe siècle et on retrouve le mythe fondateur de bon nombre d'entreprises qui ont commencé petitement pour parvenir ensuite à dominer un secteur.** On retrouve aussi le foisonnement d'ateliers automobiles lyonnais qui se sont lancés dans la décennie 1890 : Rochet-Schneider, Luc Court, François Pilain, Marius Patay, Audibert et Lavirotte... Les entrepreneurs qui, à la fin du XIXe siècle, se lancent dans l'aventure automobile se recrutent peu sur la place lyonnaise ; au contraire, nombre de futurs dirigeants viennent de zones proches, les départements voisins du Rhône où, à la fin du XIXe siècle, l'amélioration des communications, jointe aux difficultés de l'agriculture, fait augmenter le nombre de candidats à l'exode rural. **Marius Berliet est issu d'une modeste famille de paysans de Décines, dans la grande banlieue est de Lyon.** Vers 1830, les revenus de l'exploitation de suffisant plus, son grand-père doit partir pour Lyon où il devient manœuvre chez un fabricant de tulle. Son fils Joseph apprend le métier de tullier puis le tissage en rubanerie. En partie grâce à la dot de sa femme, Joseph Berliet s'installe à son compte, dans un atelier de la Croix-Rousse doté de deux métiers où il tisse le satin. Quand Marius Berliet naît, en 1866, sa famille s'est donc fait une **place dans le monde de l'artisanat textile lyonnais.** La famille appartient à la Petite Église, qui s'est créée en 1801 dans le refus du concordat ; Marius Berliet fréquente donc l'école de la Petite Église, avant de rejoindre le lycée Ampère. Mais ses études sont arrêtées alors qu'il a seize ans, car il est l'aîné de sept enfants et doit rejoindre la fabrique paternelle ¹. Le certificat d'études en poche, il fait un an d'apprentissage puis travaille chez son père. Très tôt, Marius Berliet conçoit et développe de nouvelles machines qui accroissent la production familiale. En 1884, alors qu'il fête ses 18 ans, il aurait confié à un cousin (ou à son père) : « j'ai raté la bicyclette, je ne raterai pas l'automobile » ! Mais son père, dont la réussite artisanale est une formidable avancée sociale par rapport à son milieu paysan d'origine, **s'oppose farouchement à son désir de se lancer dans l'aventure automobile.** En ne travaillant que les week-ends, Marius Berliet réalise néanmoins son premier moteur en 1894 — à partir d'un plan qu'il a vu dans la revue **Nature**, qui traite de l'application des sciences à

¹ Certes, mais il a quand même reçu un enseignement très supérieur à ce qui a été dispensé aux autres enfants de l'artisanat lyonnais : l'école de la Petite Église et non l'école communale, le lycée surtout, auquel n'accèdent que très peu d'enfants de la toute petite bourgeoisie. Marius Berliet a un fort bagage culturel, qui ne lui donne pas le soubassement technologique nécessaire à sa future activité, mais qui joue sans doute un rôle dans son acharnement à vouloir compléter sa formation par des cours du soir où il acquiert des rudiments d'anglais et des connaissances techniques.

l'industrie **1** — et sa première voiture en 1895, une deux places avec les sièges disposés l'un derrière l'autre qui finira... dans la vitrine d'un charcutier !

Nullement découragé — cette biographie est décidément très édifiante ! — il construit un **second moteur en 1896 et une nouvelle voiture l'année suivante**, toujours une deux places, mais cette fois côte à côte et le véhicule marque sa véritable entrée dans le monde de la construction automobile. En mars 1899, après le décès de son père, Marius Berliet peut réaliser enfin son rêve, aidé financièrement par sa mère, un de ses frères reprenant l'affaire paternelle. Il loue un petit atelier, se fait aider de l'ingénieur Pierre Desgouttes, engage un ouvrier et il commence la fabrication de voiturettes, alors que, le 10 de ce même mois, le terme « automobile » apparaît pour la première fois dans le texte officiel du « certificat de capacité ». À la fin de l'année 1899, il a construit six voiturettes et emploie quatre ouvriers. Douze voitures seront produites l'année suivante. Ses différents modèles — 10 et 16 chevaux — rencontrent un certain succès car, dès le début, Marius Berliet se distingue en proposant des véhicules simples et robustes. À la fin de l'année 1902, l'usine — Marius Berliet a racheté l'usine Audibert et Lavirotte, pionniers de l'industrie automobile lyonnaise, de Monplaisir et engagé Émile Lavirotte comme directeur commercial — sort dix à quinze voitures par mois et emploie 250 personnes. Dès 1903 sortent des usines Berliet de grosses voitures à quatre places capables de rivaliser avec les Rochet-Schneider.

L'année 1904 voit les premières participations des voitures Berliet en compétition 2. Elles glaneront, en 1905, plus de 25 premiers prix, auxquels s'ajoutent différents prix d'élégance. Cette même année, une entreprise américaine de locomotives à vapeur — l'**American Locomotive Corporation (ALCO)** — acquiert la licence Berliet pour fabriquer des châssis outre-Atlantique en échange de 500 000 F. Cette somme (à peu près un million et demi d'euros...) sera immédiatement investie par Berliet dans la construction d'une usine ultramoderne à Vénissieux, l'achat de machines-outils haut de gamme et l'embauche de personnel. En souvenir de cette transaction... la locomotive **devient en 1907 l'emblème Berliet.** Les banquiers lyonnais, rassurés, ouvrent du crédit à Berliet, devenu grâce à la lecture régulière des revues techniques anglaises et américaines, qui sont ses livres de chevet depuis les cours du soir de sa jeunesse, grand admirateur des États-Unis et des méthodes modernes d'un Ford et d'un Taylor, auteurs qu'il lit et relit fréquemment. Marius Berliet va s'inscrire en rupture par rapport

¹ Toute sa vie, avec sans doute une dose certaine de coquetterie, Marius Berliet dira ne pas chercher à faire œuvre d'inventeur et exaltera la copie, c'est le conseil qu'il donnera sur le tard à ses fils.

² Lors de l'entretien que j'ai eu avec lui le 27 octobre 2006, Paul Berliet m'a affirmé que jamais, à cause des risques encourus, Berliet n'avait fait de compétition !

aux pratiques des autres constructeurs. Quant au marché, alors que ses concurrents proposent des modèles uniques, faisant du « sur mesure » pour quelques clients fortunés, Marius Berliet se lance dans la production en grandes séries. C'est ainsi que, de 250 ouvriers en 1905, l'usine passera petit à petit à 4 000 ouvriers en 1913. À la Belle Époque, la région lyonnaise s'est découverte une nouvelle richesse industrielle et elle devient progressivement **l'un des centres européens de l'automobile**. La notoriété de Marius Berliet ne cesse de s'affirmer. Il perfectionne toujours la qualité mécanique de ses modèles, s'engage dans une course à la puissance, sans jamais perdre de vue l'esthétique. À partir de 1905, il est le premier constructeur à vendre des voitures entièrement terminées. Jusqu'en 1905, les automobiles Berliet étaient réalisées selon les désirs du client. Le châssis et la mécanique étaient fabriquées à l'usine de Monplaisir, mais, une fois assemblés, ils étaient confiés à un carrossier, qui finissait la voiture. À partir de 1905, tout se passe à Monplaisir : Marius Berliet est un des premiers constructeurs automobiles à vendre des automobiles complètes, « terminées », **selon un principe, qu'il invente** : « le client paie et emmène sa voiture de mon choix » ! Pour augmenter la production et réduire les coûts, il faut rationaliser la production en spécialisant chaque atelier dans une tâche particulière. Enfin, cette stratégie suppose de rendre l'entreprise indépendante des sous-traitants, à un moment où ceux-ci ont peine à suivre le rythme de développement des constructeurs. Marius Berliet a fait de son usine un ensemble intégré, forgeant, usinant, emboutissant et assemblant. C'est l'année suivante, en 1906, qu'il entrevoit les diverses possibilités que peuvent offrir les camions qu'il considère comme le prolongement logique du chemin de fer. Un deux tonnes d'aspect très rudimentaire sort des ateliers, suivi de près par un premier autocar ; il donnera naissance aux premiers voyages touristiques, entre Grenoble et le col du Lautaret, qui donne accès à la vallée de la Guisane et Briançon. Si, à la Belle Époque, plus de 1 200 voitures sont produites annuellement, dont le dernier modèle, une 6 cylindres dépasse les 100 km/h, Marius Berliet intensifie la production de camions et se positionne comme le spécialiste du « poids lourd » **avec plusieurs modèles disponibles. C'est l'originalité** fondamentale, historique, de Berliet. Entre-temps, malgré de nombreux succès internationaux, il renonce à la compétition qu'il estime trop onéreuse, trop risquée et trop contraignante, ce qui ne l'empêche pourtant pas d'affirmer : « Berliet ne court pas et gagne, quand même ». C'est sa deuxième grande originalité. En 1913, Marius Berliet emploie 3 500 ouvriers, dans une usine devenue gigantesque (47 000 m² d'ateliers) qui utilise des machines-outils anglaises, américaines et allemandes, un système de feuille de route qui suit le véhicule en fabrication d'atelier en atelier et produit cette

année-là 3 000 véhicules. En amont, une école d'apprentissage, dans l'usine même, une école de chauffeurs ; en aval sept succursales — dont une à Alger et une à Lisbonne — pour vendre les véhicules. En 1914, Marius Berliet se détache nettement du milieu des constructeurs lyonnais par ses méthodes, déjà tendues vers la série, la rationalisation et une relative démocratisation de la clientèle. Il se distingue également de la haute bourgeoisie lyonnaise, qui aurait bien voulu, semble-t-il, intégrer comme gendre ce célibataire endurci mais sérieux et fortuné, en épousant (en 1907) Louise Saunière (1881-1973), une Parisienne fille d'un entrepreneur en plomberie. Son mariage est **l'occasion d'affirmer son indépendance par une sorte de défi qu'il lance à la** bonne société lyonnaise : il a jeté son dévolu librement sur une Parisienne, **catholique romaine, donc d'une religion « différente »**, et dont la dot est dérisoire. **Marius Berliet entend montrer qu'il ne fait pas partie du patriciat lyonnais et qu'il n'ambitionne pas d'y entrer.** Par cet acte de défi à l'égard des grandes familles lyonnaises du négoce et de l'industrie qui étaient prêtes à l'accueillir, le constructeur automobile entend marquer sa différence et son indépendance, ne devant sa réussite qu'à lui seul. Son mariage avec l'élue de son cœur ou de sa raison est un des premiers actes qui affirment une personnalité hors pair. À partir de 1910, il fait construire, à mi-chemin de son usine et de Vénissieux, où il rêve de faire construire une deuxième usine, encore plus grande, la « villa Berliet », décorée Art nouveau (Jacques Grüber, Louis Majorelle...) et maintenant Monument historique (siège depuis 1982 de la Fondation Berliet).

Alors que la marque connaît une prospérité sans précédent, survient le premier conflit mondial. La France a besoin d'obus, de camions et de chars. Marius Berliet joue un rôle considérable durant cette période. Il transforme notamment ses machines pour tourner des tourelles de char au lieu de roues de voiture. Surtout, il se met totalement au service des productions de guerre et construit un énorme appareil de production usinière. Depuis 1912, il fournissait des camions au ministère de la Guerre, bénéficiant dès 1914 de sous-traitants. Grâce à ses capacités et à la rationalisation de ses productions, Marius Berliet fait figure de partenaire privilégié pour la défense nationale. En 1918, mille chars sortent en neuf mois des ateliers, ainsi que des automitrailleuses et de nombreux camions militaires dont le célèbre type 22 CBA, qui ravitaille Verdun par la Voie sacrée en 1916, devenant ainsi le « camion de la Victoire ». Pendant la Grande Guerre, ce sont également quelques 6 000 obus qui sont fabriqués chaque jour : dès 1915, Berliet a égalé la production des arsenaux de l'État. Ce sont aussi de très nombreux sous-traitants qui travaillent pour un Berliet voué à la défense nationale. La Grande Guerre contribue à donner une autre dimension au secteur

automobile, qui élargit son champ d'action, en valorisant les véhicules utilitaires, qui s'imposent aux côtés des voitures de tourisme ou de sport. Marius Berliet est sans aucun doute le constructeur lyonnais qui a su le mieux exploiter cette situation. Il va connaître grâce à la guerre les transformations les plus marquantes : les besoins suscités par le conflit ont confirmé Berliet dans ses projets de rationalisation du travail et de gigantisme. Dès avant la guerre il était à la recherche de terrains pour y construire une usine qu'il voulait totalement intégrée. Marius Berliet va jeter son dévolu sur des espaces aux confins des départements du Rhône et de l'Isère, « là où nul de ses pairs de l'industrie lyonnaise n'imagine qu'on puisse faire naître une grande industrie des ronces et de l'argile », écrit son lyrique biographe Saint-Loup ¹. À partir de 1915, sur les 212 hectares acquis à Vénissieux les travaux peuvent commencer. Marius Berliet construit une véritable cité usinière, les 23 hectares de bâtiments industriels sont séparés les uns des autres par des « avenues » larges de trente mètres et se recoupant à angle droit. Un réseau ferré de 28 km de longueur dessert l'ensemble ; toutes les opérations de fabrication sont intégrées, de la production d'acier sur place dans une aciérie à la finition des véhicules ; l'usine est autonome en matière de gaz, d'eau et d'électricité. La disposition des bâtiments obéit à la logique de la production ; à l'intérieur règnent ou peuvent régner la chaîne et la division du travail. La rationalisation appelle la standardisation, qui s'opère, en matière de camions, par exemple, sur un seul type, le CBA. Le contexte de guerre ainsi que la situation alors excentrée de Vénissieux fait naître une véritable politique sociale, visant à fournir aux ouvriers les services dont ils sont privés par l'éloignement de la ville : crèche (1917), nécessaire car le personnel est alors à 20 % féminin, ferme, jardins ouvriers, cité ouvrière, pour laquelle est choisi le modèle des villages ouvriers américains formés de maisons jumelles ou quadruples, coopérative, et plus tard bibliothèque, assurances sociales, école primaire, école ménagère, école professionnelle. En 1917, pour faire face à la nouvelle dimension des activités, la société Berliet devient une société anonyme, la « S.A. des Automobiles Berliet », au capital de 50 millions de francs répartis en 50 000 actions, dont 35 000 sont possédés par Marius Berliet ². Marius Berliet est parvenu à égaler son modèle Henry Ford, voire à le dépasser : l'usine de Vénissieux dépasse en superficie de 30 % les usines Ford de Detroit. L'établissement industriel est un des premiers à appliquer en France le travail à la chaîne. La première tranche de

¹ Saint-Loup, *Marius Berliet l'inflexible*, Presses de la Cité, 1962, p. 108. Saint-Loup est le pseudonyme de Marc Augier, ancien collaborateur de Léo Lagrange, qui fait dès 1941 au plus tard l'apologie de la collaboration avec l'Allemagne nazie et s'engage dans la LVF, .

² Les participations extérieures sont faibles et disséminées : la banque Guérin ne possède que 600 actions et les Gillet 1 000.

l'usine de Vénissieux étant prête en 1918, elle se met aussitôt au service de la défense du territoire, en cette année décisive, développant et accélérant toutes les productions, à l'instigation du ministre Loucheur : en novembre 1918, ce sont dix chars et 45 camions qui sortent tous les jours de l'usine. Dès avant 1914, Marius Berliet avait conçu le projet d'une usine intégrée, mais **c'est l'énorme** marché ouvert par la guerre **qui lui a donné l'élan financier et industriel décisif** et l'a décidé à franchir le pas pour mettre en place une gigantesque « usine à l'américaine », projet qui semblait insensé aux contemporains.

L'armistice signé, Berliet, célébré par l'État républicain pour avoir fourni le « camion de la victoire », se retrouve à la tête d'un gigantesque complexe industriel voué à la guerre et centré sur la production à la chaîne du camion et du char. Les capacités de production, considérables, ont été mobilisées autour de l'effort de guerre et ont fonctionné au maximum pour satisfaire les commandes militaires. Aussi la fin des hostilités signifie-t-elle **pour Berliet la disparition brutale et complète de l'énorme** marché des commandes militaires. **De plus, l'armée va vite chercher à liquider ses** stocks de camions, les fameux « surplus » : **jusqu'en 1920, ce sont 650 000** camions, au total, qui sont mis sur le marché, bradés au dixième de leur prix **d'achat par l'armée**. Comment Berliet peut-il vendre ? Marius Berliet continue néanmoins la production de camions, centrée sur un seul type, le 5 tonnes, et reprend la construction de voitures, mais avec un seul modèle, l'« Étoile d'argent », de 15 HP. Les prix de revient sont supérieurs aux prix de vente, de très nombreux ouvriers en surnombre sont renvoyés, ceux qui restent font souvent grève, Berliet subit la crise économique de 1920-1921 : **les années d'après-guerre ne sont plus édifiantes, elles** sont pour lui des années noires. En plus, il est en délicatesse avec le fisc, car incapable de payer ses impôts sur les bénéfices de guerre. Une enquête du Crédit Lyonnais souligne en avril 1921 le passif de 65 millions de francs : pour éviter la faillite, pour ne pas être contraint de fermer son usine, Marius Berliet doit accepter un règlement transactionnel, en 1921. Il est destitué de la présidence du conseil d'administration, et ne peut rien entreprendre sans l'avis et l'autorisation des sept administrateurs désignés, tous issus des milieux financiers lyonnais. Pour redresser la situation, l'aciérie est vendue, une partie des machines sont liquidées, le capital est réduit de moitié. Marius Berliet fait front, continue la fabrication de camions et de voitures, réembauche le personnel licencié, refuse les propositions d'André Citroën d'association, puis de rachat **des presses de l'usine**. Il se lance dans une triple bataille, technique, financière et commerciale. La bataille technique conduit à lancer sur le marché de nouveaux modèles de camions, dont un modèle à trois essieux et six roues et un véhicule avec

moteur à gazogène ; la bataille commerciale consiste à ouvrir des succursales à l'étranger et à Alger, Londres, Athènes, Barcelone, Bruxelles, Constantinople. Enfin la bataille financière signifie vendre une partie des biens personnels de Marius Berliet — l'immeuble qu'il possédait sur les Champs-Élysées, les terrains de Cannes ¹ — pour racheter les obligations émises au moment du règlement transactionnel pour rembourser les créanciers. La dévaluation Poincaré de 1926 le favorise puisqu'elle déprécie les obligations restantes... Mais la crédibilité retrouvée de Marius Berliet est ternie par l'accusation d'André Citroën qui parle d'espionnage industriel à propos du dernier modèle 12 ch, affaire classée sans suite. Marius Berliet poursuit la production de voitures, d'autocars pour des sociétés de transport en commun, développe la vente de ses camions en Afrique du Nord et, en 1929, il reprend le contrôle absolu de ses usines après avoir remboursé tous ses créanciers. L'épreuve a été rude, Berliet vend moins de voitures que beaucoup de concurrents, tandis que c'est Citroën qui a lancé la voiture légère de grande série. Par ailleurs, durant huit ans la presque totalité des bénéfices a servi à rembourser les créances et le parc de machines n'a pas pu être modernisé. **Les années 1920 ont donc menacé l'entreprise, mettant Berliet au bord du gouffre de la faillite ; la décennie suivante va être celle d'un nouvel et paradoxal essor, qui va imposer Berliet comme le numéro un du poids lourd français.**

Au début des années 30, la crise économique internationale frappe la France. Une fois encore Marius Berliet fait face, grâce au choix du moteur diesel qui désormais équipe 90 % de ses camions de plus de 5 tonnes. Les premiers camions diesel sortent en 1931 et, dès l'année suivante, Berliet peut les lancer dans le concours transsaharien. En quelques années, il s'impose comme le numéro un français de la construction de poids lourds, qu'il ne cesse de développer et perfectionner. Pour conquérir le marché, la maison lance une politique commerciale novatrice, en proposant au client des services de dépannage et de réparation gratuits. Il concentre ses productions automobiles sur deux excellents modèles, une 9 ch (plus connue sous le nom de « Dauphine »), et une 11 ch qui rencontrent toutes les deux le succès, cependant en termes relatifs, Berliet abandonne progressivement le

¹ Les Berliet n'auront donc pas de villa familiale sur la Côte d'Azur, à la différence des Lumières à La Ciotat. À partir de 1922, Marius Berliet envoie sa famille en juillet et août dans une grande maison louée à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Mais à partir de 1925, les affaires repartant, Cannes devient, en été et à Pâques, le lieu de villégiature des Berliet, qui se mêlent à la haute société de la Croisette et montrent sur le célèbre boulevard les derniers modèles automobiles de l'usine. La vie cannoise offre sans doute à Marius Berliet l'occasion d'afficher sa réussite sociale, en se mêlant à une société plus interlope qu'à Lyon. Assigné à résidence à la Libération, il y finira ses jours.

secteur de la voiture particulière. Il n'est plus en mesure d'y concurrencer le géant Citroën, qui a installé deux succursales à Lyon, mais qui dépose son bilan en 1934. Marius Berliet en profite pour acheter la licence Ricardo sur les moteurs diesel, que Citroën détenait. Le Detroit lyonnais de Vénissieux fonctionne à nouveau à plein rendement. Pour reprendre la métaphore employée par Marius Berliet lui-même, l'usine est comparable à un réseau hydrographique, dont les sources sont les fonderies et la forge, les ruisseaux les lignes d'usinage, les rivières les lignes d'assemblage des sous-ensembles et le fleuve l'assemblage final. Tout cet ensemble est désormais dévolu à la production de poids lourds ; après la courte période de la « Dauphine », son atelier est occupé par l'assemblage des camionnettes. Marius Berliet recommence à investir dans un outillage de pointe, en partie produit dans ses propres ateliers, mis en activité dans le cadre d'une O.S.T., une « organisation scientifique du travail » à la Taylor. En 1939, Marius Berliet produit près de 8 000 moteurs diesel, pour 11 modèles de camions, allant du 5 tonnes au 14 tonnes. Au moment où ses concurrents sombrent dans les difficultés, Marius Berliet semble prospérer, son capital social a été augmenté deux fois. Certes il a subi le climat social de 1936 : grève dans les usines Berliet (dès mars 1936), défilés qui conspuent Marius Berliet, qualifié de tyran, de « saigneur de Vénissieux », dont le paternalisme et les liens avec la droite traditionaliste, **l'Action française** et Maurras, sont bien connus ¹. Marius Berliet a riposté avec la **même méthode qu'il pratique depuis les premiers conflits sociaux de la Belle Époque. Il fait fermer l'usine, congédie les grévistes et réembauche en** sélectionnant le personnel. Malgré les tentatives d'arbitrage du préfet du Rhône, et même du président du Conseil Albert Sarraut, qui convoque Marius Berliet à Paris, le briseur de grève reste inflexible sur sa tactique autoritaire de **lock out** et la reprise du travail s'effectue aux conditions fixées par le maître de Vénissieux. Il a de longue date choisi la même stratégie familiale que les Lumière : habiter avec sa femme et ses **sept enfants hors des quartiers bourgeois de la ville, dans une villa qu'il fait** construire avenue Esquirol dans le style Art nouveau, l'épouse se consacrant, avec une préceptrice, à l'éducation des enfants. La montée des tensions internationales conduit Marius Berliet à songer à une reconversion vers des productions militaires, faisant preuve assez tôt de prévoyance industrielle : reconversion bien sûr, mais jusqu'au détail du gazogène. Cependant, les plans du gouvernement sont beaucoup plus dirigistes qu'en 1914, l'équipement militaire de la France est réparti entre les industriels français et étrangers : pour les chars — en dépit des recherches faites chez

¹ Par contre, on connaît moins à l'époque l'admiration qu'il porte à Édouard Herriot. Mais l'aurait-elle protégé au printemps 1936 ?

Berliet — c'est Renault qui est prévu, pour les véhicules tout-terrain c'est Panhard, quant aux camions ils seront achetés aux États-Unis ou chez Fiat. **L'État réserve les commandes d'obus à Berliet**, qui y a excellé pendant la Première Guerre mondiale. **Marius Berliet commet l'erreur de refuser le plan de mobilisation industrielle de 1938, qui lui imposait d'usiner 240 000 obus** dans les premiers quatre mois du conflit, la réponse ne se fera pas attendre.

Lorsque la guerre éclate, le Ministère de la Guerre réquisitionne, le 30 **septembre 1939, l'outil de production de Vénissieux et contraint Marius Berliet à... quitter la direction de l'usine**. Un directeur général est désigné d'office, l'ingénieur Maurice Roy. Ses rapports avec Marius Berliet se dégradent à tel point qu'il est interdit au « maître des lieux »... de venir dans ses usines. Marius Berliet a perdu le contrôle de son fief, mais il s'y est quelque peu préparé dès 1929, mettant à cette date en place une société civile avec ses sept enfants pour assurer l'avenir de l'entreprise. En 1942, il instaurera entre ses quatre fils une gérance commune devant fonctionner dans le cas de son décès ¹. Mais parallèlement à cet avenir, Marius Berliet a prévu une véritable succession, dans laquelle la fratrie doit s'effacer devant la transmission, à terme, à un seul de ses membres. En matière de succession, Marius Berliet applique les mêmes règles que dans la gestion de ses usines : tout y est affaire de **rationalité et d'autocratie**. La seule autorité pour désigner un dauphin est celle du **chef de la dynastie, qui se détermine non pas en fonction d'un droit d'aînesse, mais des capacités à prendre la tête de l'empire Berliet**. Pour Marius Berliet, une gestion collective, sur le long terme, de **l'empire par la fratrie est impensable**. Selon lui, le pouvoir ne se partage pas, c'est donc à un seul des enfants qu'incombera la succession. Tous les fils ont reçu la même éducation, ils ont les mêmes lectures techniques que celles de la jeunesse du père, ils se rendent tous sur le terrain avec régularité, mais Marius Berliet repère vite celui qui sera le meilleur des successeurs possibles. **Son choix s'est porté sur le plus jeune fils, Paul. Il échoue au concours d'entrée à l'École centrale de Lyon ? il est embauché dans l'usine** : Marius Berliet, en lui faisant partager la vie des ateliers, entend lui faire acquérir une parfaite maîtrise de tous les arcanes de la construction automobile. Cette formation de

¹ Au rebours de beaucoup de chefs d'entreprises lyonnais, Marius Berliet n'associe pas ses gendres à ses affaires, pas plus qu'il n'a cherché des partis permettant une stratégie de regroupement avec une firme concurrente ni même d'exprimer des solidarités relationnelles. Dans les années trente les enfants Berliet se sont alliés avec de grandes familles lyonnaises : en mariant ses enfants, Marius Berliet tisse un réseau relationnel avec différents milieux lyonnais, du monde industriel au milieu médical, attestant ainsi de l'importance qu'il a prise sur la scène lyonnaise dans l'entre-deux-guerres, sans goûter aux mondanités lyonnaises et menant un train de vie assez austère, retiré et replié sur la — vaste — famille.

terrain est complétée par des stages à l'étranger, notamment en Grande-Bretagne, pays concurrent. La désignation officielle du dauphin se fait en deux temps : en 1940, Paul reçoit la direction de la fonderie de Vénissieux, avec pour mission de la moderniser, et, en 1942, lors de son mariage, il est nommé directeur général de la société (à **24 ans...**). En même temps, codicille au contrat de co-gérance de 1929, il est désigné comme « gérant principal ». Pendant des mois, Marius Berliet assiste impuissant aux aléas de la guerre et de ses usines qui s'efforcent, non sans difficultés, de produire des obus jusqu'au 17 juin 1940, date à laquelle les ateliers s'arrêtent définitivement, le directeur provisoire décidant d'envoyer les ouvriers dans la succursale Berliet de Toulouse et rendant les clefs de son usine à Marius Berliet. Deux jours plus tard, les Allemands réquisitionnent les usines Berliet de Lyon, pour mettre la main sur camions et pièces de rechange. L'entrée en vigueur, le 25 juin 1940, de l'armistice, signé le 22, vient encore changer le cours des choses. Les hostilités étant terminées, les Allemands se retirent au nord de la ligne de démarcation, les derniers éléments quittant l'agglomération dans la nuit du 6 au 7 juillet. Mais d'autre part, il n'est pas question de commandes militaires de la part de Vichy. Berliet doit donc, comme tout le monde, se **reconvertir à des productions civiles, quelles qu'elles soient, dans des conditions** difficiles puisque les approvisionnement en zone occupée, toute proche de Lyon, sont interdits : où trouver désormais bougies, batteries, garnitures de freins et d'embrayage, roulements à billes, etc. ?

Lyon devient après l'armistice de juin 1940 la principale ville de la zone dite libre, mais Berliet produit pour l'armée allemande. Il ne s'agit pas de volonté délibérée mais d'une nécessité liée à la règle de la compensation édictée le 10 **février 1941 par le nouveau secrétaire d'État à la Production industrielle, François** Lehideux, neveu par alliance de Louis Renault. Une partie des véhicules destinés à l'armée allemande devra être produite en zone libre, en échange de quoi, pour un tonnage égal, les industriels de la zone libre pourront importer du matériel de la zone occupée, ce qui est rigoureusement indispensable au lyonnais Marius Berliet. Un **Comité d'Organisation de l'Industrie** automobile, dirigé par Lehideux, est créé **spécialement pour gérer les programmes de fabrication et contrôler l'industrie** automobile française. Accepter la règle du jeu permet de continuer à produire, mais en bonne partie pour les Allemands, la refuser forcerait Berliet à fermer ses usines. La Charte du Travail de 1941 prévoit la création dans les entreprises de **comités sociaux, que Marius Berliet considère comme d'inacceptables ingérences de l'État dans sa société et il s'oppose farouchement à leur mise** en place chez lui. L'institution du Service du Travail obligatoire (STO) en 1943 l'angoisse, comme

beaucoup de patrons lyonnais : ses meilleurs ouvriers ne vont-ils pas être contraints de partir pour l'Allemagne, d'autant que la zone Sud est occupée par les Allemands depuis le 11 novembre 1942 ? Aux livraisons de camions et de bus à des collectivités ou à des particuliers français s'est donc ajouté un secteur de commande militaires destinées aux Allemands. Dans quelle proportion ? Quantitativement, Berliet semble avoir vendu 2 239 véhicules aux Allemands, 3 309 aux Français. Qualitativement Marius Berliet exige le même niveau pour les uns et les autres, le contraire serait à ses yeux du sabotage, c'est-à-dire le reniement de tous les efforts de l'entreprise depuis sa création, l'œuvre de sa vie. **Il semble bien qu'en mars 1944 la Résistance lui demande de saboter ses chaînes et qu'il refuse.** Les négociations qu'il mène avec les Allemands sont empreintes de la même fermeté qu'avec les autres partenaires, même si certains marchés sont privilégiés, ce qui sera beaucoup reproché à la Libération. En revanche, lorsque apparaissent des projets comme celui de parrainer toute entreprise française par un Allemand, menacent l'indépendance de l'empire Berliet, il est beaucoup moins souple. Les usines Berliet sont devenues un lieu stratégique, tant pour les Allemands qui s'y procurent du matériel de guerre, que pour les forces de la Résistance, qui y voient un lieu de présence ennemie. Il n'est pas étonnant que Berliet devienne dès 1942 un lieu de conflits sociaux et politiques. Dès le 14 octobre 1942 a lieu une **grande grève contre les départs d'ouvriers en Allemagne au titre de la relève. La résistance s'organise ensuite, par la pratique du sabotage du matériel destiné à la Wehrmacht, prenant un caractère assez organisé à la fin de 1943, grâce aux Mouvements unis de Résistance (MUR).** Au même moment éclatent les premiers mouvements de protestation ostensibles contre la présence allemande : un stock de 5 000 pneus est brûlé, des slogans et des tracts sont diffusés. Dans cette guerre, qui est, qu'il le veuille ou non, la Seconde Guerre mondiale, Marius Berliet demeure **« l'inflexible » qui s'était manifesté avec éclat en 1936, accordant la priorité à la marche de l'usine,** à laquelle tout doit être subordonné, et cela noue son destin. Dans la nuit du 1^{er} au 2 mai 1944, **l'US Air Force bombarde Vénissieux, touchant davantage la cité ouvrière que l'usine,** comme pourra le constater le maréchal Pétain en visite chez Berliet quelques jours plus tard.

À la libération de Lyon (septembre 1944), Yves Fage, nommé Commissaire **de la République, va mener une politique d'épuration, orientée, entre autres, vers l'économique.** Alors que les Lumières sont protégés par les actions de résistants de Henri Lumière, 32 patrons lyonnais sont condamnés pour collaboration économique et 81 soumis à la dégradation nationale. Marius Berliet est tout particulièrement sur la sellette et la justice sera intransigeante avec lui. Accusé de collaboration

économique et d'intelligence avec l'ennemi, il est arrêté à son domicile par les FFI dès le 4 septembre et ses quatre fils le sont — à cause de l'acte de gérance de 1942 — quelques jours plus tard. Les usines sont placées sous séquestre par le Commissaire de la République et confiées à l'ingénieur Marcel Mosnier, résistant et membre du Parti communiste. La confiscation donnera lieu à une expérimentation **d'autogestion ouvrière**, pendant quatre années (1944-1948) : redémarrage de la production, politique sociale et médicale, formation du personnel, etc. Édouard Herriot ¹ n'intervient pas en faveur de Marius Berliet et de ses fils, en attente d'un procès, qui s'ouvrira le 3 juin 1945. **À l'issue du procès, au bout d'un an, Marius Berliet est condamné à deux ans de prison, transformés en assignation à résidence dans le Midi, pour raison de santé, ses fils Paul — son principal collaborateur — et Jean sont condamnés à cinq années de prison. Les biens des Berliet sont confisqués. Pas moins de vingt projets de nationalisation sont déposés à l'Assemblée nationale. Mais la Guerre froide a éclaté ; le parlement rejette définitivement le 16 novembre 1949 la nationalisation de Berliet ; le 28 décembre 1949, après quatre années de batailles juridiques et politiques, la famille Berliet est graciée et le Conseil d'État lui restitue tous ses biens. Entre-temps, Marius Berliet est décédé, le 17 avril de cette même année. L'affaire Berliet a joué le rôle de procès exemplaire et elle démontre, également, l'isolement de Marius Berliet dans la bonne société lyonnaise. Il n'est guère défendu par ses pairs, qui lui font payer le prix de son isolement altier, il s'abrite derrière la règle — vichyste — de la compensation pour justifier les livraisons aux Allemands, mais son procès est surtout celui du patron autocratique qui a toujours tenu l'entreprise d'une main de fer, attendant de son personnel un dévouement entier à la bonne marche des usines. Autocrate, il n'a admis aucune immixtion des milieux d'affaires lyonnais depuis les années trente. Alors que certains industriels lyonnais, comme Charles Gillet (industrie chimique), sont sauvés par leur réseau relationnel, la situation de Marius Berliet, tout à fait défendable, est aggravée par son isolement. Paul, fils de Marius, prend la tête de la société, qui va rester bientôt la seule société automobile lyonnaise. Formé et désigné par son père, il sait être fidèle aux orientations de celui-ci, performance et indépendance, en associant ses frères, Jean pour l'Afrique, Henri pour l'exportation et Maurice à la tête d'un département « qualité ».** Ils exportent le savoir-faire Berliet en Algérie, se lancent de façon spectaculaire à la conquête du Sahara (mission Ténéré de 1959-1960, camion géant de cent tonnes

¹ Voir plus haut.

en 1957 1...) et vendent les camions dans le monde entier. Les anciennes usines Rochet-Schneider sont reprises pour en faire le service des pièces de rechange, une société de crédit est créée pour aider les clients, la Société de Crédit industriel et financier automobile. Au début des années 1960, lorsque la société doit augmenter son capital par émission de 80 000 nouvelles actions, c'est la famille qui se porte acquéreur de la majorité d'entre elles, conservant ainsi le contrôle sur le capital. Les systèmes de **production, l'outillage, les bâtiments sont** modernisés ou changés. La rationalisation du travail est intensifiée, un centre de recherche est créé (à Saint-Priest). **Mais les relations sociales sont dans l'entreprise toujours tendues** : les économies ne passent-elles pas, d'après les frères Berliet, par la diminution des salaires et l'augmentation du temps de travail ? Les grèves sont nombreuses et larges (1950, **1957, 1968**), avec les mêmes méthodes patronales d'autorité et d'intimidation, beaucoup moins efficaces que du temps de Marius Berliet. La société se maintient dans les premiers rangs mondiaux : en 1964, elle assure 49 % de la production française de poids lourds, ce qui lui donne la troisième place au sein de la CEE et la septième dans le monde. Berliet est racheté à hauteur de 97 % par Citroën — lui-même contrôlé par Michelin — en 1967. Paul Berliet reste PDG, mais sans pouvoirs réels ; en 1968 les accords passés entre Citroën et Fiat placent le groupe en tête du Marché commun pour les poids lourds. Ces remaniements sismiques et la politique salariale menée depuis les années 50 expliquent la vigueur des grèves de 1968 chez Berliet. Depuis le début de la décennie l'ambiance était à la revendication dans les ateliers et elle a dégénéré rapidement en grève avec occupation d'usine en mai 1968. Dès le 17 la grève est votée par les 12 000 salariés de Vénissieux-Saint-Priest. Paul Berliet, en dépit de l'étroitesse de ses pouvoirs réels, engage la contre-offensive patronale de manière spectaculaire : il affrète un petit avion qui survole l'usine en larguant des tracts appelant à la reprise du travail, tandis que les cadres sont envoyés en éclaireurs (terrestres). La reprise du travail ne se fera que le 19 juin, après que les ouvriers auront obtenu une hausse de 10 % des salaires, le droit à une heure d'information syndicale payée par mois et le paiement à 50 % des jours de grève : les temps ont changé depuis 1936 ! **La dureté et l'issue du mouvement sont aussi** significatives des changements survenus depuis le rachat par Citroën. Alors que, depuis les origines de la maison Berliet, les activités avaient toujours été très intégrées

¹ Le T100, dont les déplacements à travers la métropole, puis le Sahara, sont très suivis et racontés dans la presse, dont la presse enfantine. Berliet réalisa un film publicitaire à l'occasion de la sortie du camion (projeté lors de Rétromobile 2006). 4 exemplaires seulement furent fabriqués. Cf. aussi le petit musée de la villa Berliet à Lyon, à côté de la salle à manger.

et concentrées dans la région lyonnaise, on assiste à un début de délocalisation. Paul Berliet avait fait construire en 1963 **l'usine dite de Bourg-en-Bresse**, à proximité du domaine familial de son épouse **1** ; à partir de la fin des années 1960, les délocalisations se multiplient, avec la construction d'une usine pour les ponts et les essieux à Saint-Priest, pour les boîtes de vitesses dans la Loire, pour le matériel incendie à Chambéry... Les établissements Berliet essaient, mais dans le cadre de la région Rhône-Alpes. Toutefois, cette dispersion sonne le glas de la politique paternaliste, centrée sur Vénissieux : la cité Berliet s'étirole, les maisons, réhabilitées, sont habitées par des cadres, la sociabilité s'y évanouit. Le sentiment de vivre la fin de l'empire Berliet explique certains caractères de la crise de 1968, un an après le rachat par Citroën ; c'est bien la fin d'un monde qui s'annonce, puisqu'en 1974 les restructurations de **l'industrie automobile conduisent Citroën à vendre Berliet à la régie Renault, qui**, quatre ans plus tard, confrontée à des difficultés commerciales et financières, regroupe Berliet et la Saviem dans un holding Renault Véhicules industriels (RVI), la marque Berliet disparaissant en 1980. Si le siège social est demeuré à Lyon, RVI a fait disparaître le nom d'une dynastie industrielle qui, pour ne s'être déployée que sur deux générations, n'en a pas moins marqué l'histoire de l'industrie automobile **2**.

Conclusion

□ spécificité du foyer lyonnais

¹ À Montellier, dont Paul Berliet sera maire à partir de 1965.

² B.Angleraud & C.Pellissier, *Les dynasties lyonnaises. Des Morin-Pons aux Mérieux, du XIXe siècle à nos jours*, Perrin, 2003, 830 p., pp. 160-163, 188-189, 231-235, 478-479, 486-487, 510-511, 528-530, 538-541, 554-559, 562-563, 568-571, 626-634, 638-639, 641-644, 689-694 & *passim* ; Éric Favre, *Gazoline* 1999 et site *Gazoline*, Club des Automobiles Berliet et Fondation de l'Automobile Marius Berliet, <http://www.fondationberliet.org>, qui, évidemment, permettrait de compléter.

D.Lejeune, " Peugeot et le foyer automobile lyonnais " : Bibliographie

Bernadette Angleraud & Catherine Pellissier, *Les dynasties lyonnaises. Des Morin-Pons aux Mérieux, du XIXe siècle à nos jours*, Perrin, 2003, 830 p.

S.Beaud & M.Pialoux, *Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*, Fayard, 1999, 479 p., réédition en 10/18, 2004, 480 p., réédition, La Découverte, 2012, 492 p.

Y.Cohen, *Organiser à l'aube du taylorisme. La pratique d'Ernest Mattern chez Peugeot, 1906-1919*, Presses universitaires franc-comtoises, 2002, 490 p.

Pierre Dumont, *Peugeot sous le signe du lion*, E.P.A., 1976, 424 p.

Fondation Marius Berliet, 39 avenue Esquirol, 69003 Lyon. Dans le cadre de ses missions de sauvegarde et de valorisation du patrimoine industriel, la Fondation Marius Berliet s'est dotée dès l'origine, en 1982, d'un Centre d'Archives et de Documentation d'une capacité de stockage qui s'élève actuellement à 3 000 mètres linéaires sur quatre niveaux. Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h à 17h (16h le vendredi). Elle est reconnue d'utilité publique.

A.Frerejean, *Les Peugeot. Deux siècles d'aventure*, Flammarion, 2006, 425 p.

Hagiographique mais fondamental

Nicolas Hatzfeld, *Les gens d'usine. 50 ans d'histoire à Peugeot-Sochaux*, Éditions de l'Atelier, 2002, 598 p. L'auteur est un ancien ouvrier de chez Peugeot, devenu Maître de Conférences d'histoire à l'Université d'Évry

J.-L.Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Histoire de stratégies d'entreprises*, réédition, ETAI, 1999, 415 p.

J.-L.Loubet, *Automobiles Peugeot, une réussite industrielle, 1945-1974*, Economica, 1990, 469 p.

Pierre Lucien Pouzet, *La Grande Aventure automobile lyonnaise*, La Taillanderie, 2006, 239 p. 1921-2006. Ingénieur, résistant, fixé définitivement à Lyon en 1966. A largement utilisé la Fondation de l'Automobile Marius Berliet, créée en 1982 (que j'ai aussi fréquentée). Préface par Paul Berliet. Peu sur le travail ouvrier, etc. Un peu désordonné : se servir de l'index.