BERLIET, USINES LYONNAISES ET VEHICULES INDUSTRIELS

Dominique Lejeune

▶ **To cite this version:**

Dominique Lejeune. BERLIET, USINES LYONNAISES ET VEHICULES INDUSTRIELS. 2022. hal-01481986v3

HAL Id: hal-01481986
https://hal.science/hal-01481986v3

Preprint submitted on 20 Feb 2022

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.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

BERLIET,
USINES LYONNAISES ET VEHICULES INDUSTRIELS

par Dominique Lejeune, Prof Dr Dr

Réédition de 2022

Avec Berliet on aborde l'histoire d'une société industrielle et commerciale 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 modestement, pour parvenir ensuite à dominer un secteur. L'histoire initiale de la famille et de l'entreprise correspond bien au foisonnement d'ateliers automobiles du carrefour lyonnais qui se lancent dans la décennie 1890 : Rochet-Schneider, Luc Court, François Pilain, Marius Patay, Audibert et Lavirotte…

Mais ces entrepreneurs qui, à la fin du XIXe siècle, se risquent dans l'aventure automobile se recrutent peu dans la ville de Lyon elle-même. Au contraire, nombre de futurs dirigeants viennent de zones proches, des départements voisins de celui du Rhône où, à la fin du XIXe siècle, l'amélioration des communications, jointe aux difficultés de l'agriculture, augmente le nombre de candidats à l'exode rural. Berliet ne fait pas exception, tant s'en faut.

Un mythe fondateur

Le fondateur de la société, Marius Berliet (1866-1949) est issu d'une modeste famille de paysans de Décines, dans la grande banlieue est de Lyon. Vers 1830, les revenus de l'exploitation ne 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 par le refus du concordat. Marius Berliet fréquente donc l'école de la Petite Église, avant de rejoindre le lycée Ampère. Ses études sont arrêtées alors qu'il a seize ans, car il est l'aîné de sept enfants et doit rejoindre l'atelier paternel. Certes, mais il a 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 cette 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. Dans l'immédiat, 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, un mythe reste toujours un mythe !) : « 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 étudié dans la revue *Nature*, publication qui traite de l'application des sciences à l'industrie. 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 à ses fils. Sa première voiture, en 1895, est une petite « deux places », avec les sièges disposés l'un derrière l'autre, qui sera surnommée « la pantoufle » et finira (paraît-il) dans la vitrine d'un charcutier !

Nullement découragé, comme disent les biographies édifiantes [1], Marius Berliet construit un second moteur en 1896 et une nouvelle voiture l'année suivante, toujours une « deux places », mais cette fois avec les sièges « à la Victoria », c'est-à-dire deux places côte à côte plus deux facultatives en vis-à-vis, 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 du jeune ingénieur Pierre Desgouttes (1874-1955), futur fondateur de la société Cottin & Desgouttes, il engage un ouvrier et commence la fabrication de voiturettes, alors que, le 10 de ce même mois de mars 1899, le terme « automobile » apparaît pour la première fois dans le texte officiel du « certificat de capacité ». À la fin de l'année 1899, Marius Berliet a construit six voiturettes et emploie quatre ouvriers. Douze voitures sont 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. Marius Berliet rachète l'usine d'Audibert

[1] Un article à demi-édifiant, seulement : « Marius Berliet, l'émergence d'un géant », *Collection Berliet. Fleuron du camion français*, n° 1 (bien sûr…).

et Lavirotte, pionniers de l'industrie automobile lyonnaise [1], et engage Émile Lavirotte (1870-1944) comme directeur commercial. À la fin de l'année 1902, cette usine de Monplaisir fabrique dix à quinze voitures par mois et emploie 250 personnes. Dès 1903 sortent des usines Berliet de grosses voitures à quatre vraies places, capables de rivaliser avec les Rochet-Schneider [2].

Compétition, camions, mariage et Art nouveau

L'année 1904 voit les premières participations des voitures Berliet à des compétitions [3]. Elles remportent 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 francs. Cette somme (à peu près un million et demi d'euros…) est 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. D'ailleurs l'aventure industrielle Berliet retrouvera le ferroviaire à plusieurs reprises [4]. Les banquiers lyonnais, rassurés, ouvrent du crédit à Berliet, qui devient grâce à la lecture régulière des revues techniques anglaises et américaines — ses livres de chevet depuis les cours du soir de sa jeunesse — un grand admirateur des États-Unis et des méthodes modernes d'un Ford et d'un Taylor, des auteurs qu'il lit et relit fréquemment. Mais Marius Berliet va s'inscrire en rupture par rapport aux pratiques des autres constructeurs : 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 passe petit à petit à 4 000 ouvriers (en 1913). À cette Belle Époque [5], la région lyonnaise se découvre une nouvelle

---

[1] Sur elle, trois vues rapides, « À Lyon, une pépinière de constructeurs automobiles », et « Marius Berliet, la conquête industrielle à Lyon », *Collection Berliet. Fleuron du camion français*, n° 3, Dominique Lejeune, « Peugeot et le foyer automobile lyonnais », conférence à l'Université ouverte de Besançon, 11 octobre 2016, mise en ligne le 31 octobre 2017 sur HAL-SHS (CNRS) : https://hal.archives-ouvertes.fr/cel-01626377, et surtout Pierre Lucien Pouzet, *La Grande Aventure automobile lyonnaise*, La Taillanderie, 2006, 239 p. Pouzet : 1921-2006, ingénieur, résistant, fixé définitivement à Lyon en 1966. Préface par Paul Berliet. Un peu désordonné : se servir de l'index.

[2] Cf. D.Lejeune, « Rochet-Schneider, une société automobile lyonnaise oubliée », article mis en ligne le 30 août 2017 sur HAL-SHS (CNRS) : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01578602

[3] 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 !

[4] Cf. G.Quemin & R.Racine, *Berliet et le ferroviaire*, Éditions Les Passionnés de bouquins, 2016, 163 p.

[5] *Cf.* D.Lejeune, *La France de la Belle Époque. 1896-1914*, Armand Colin, 1991, collection « Cursus », 191 p., plusieurs rééditions dont en *e-book*.

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 et fabriquées en série. Jusque là, 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. Énorme rupture avec la tradition de la fin du XIXe siècle, à partir de 1905, tout se passe à Monplaisir [1] : 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 les fabrications 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. En 1906 il entrevoit les diverses possibilités que peuvent offrir les camions, qu'il considère comme le prolongement logique du chemin de fer [2]. Un « deux tonnes » d'aspect très rudimentaire sort des ateliers, suivi de près par un premier autocar. Cet autocar sera le véhicule collectif des premiers voyages touristiques, entre Grenoble et le col du Lautaret, qui donne accès à la vallée de la Guisane et à Briançon. Si, à la Belle Époque, plus de 1 200 voitures sont produites annuellement — 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.

D'autre part, 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 ». 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

[1] Cf. « L'usine de Monplaisir s'agrandit pour la fabrication de camions », *Collection Berliet. Fleuron du camion français*, n° 9. Voir aussi le retour en arrière du n° 6.
[2] Histoire du logo dans « La locomotive Berliet, saga d'un logo », *Collection Berliet. Fleuron du camion français*, n° 2.

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 tournées vers la série, la rationalisation et une relative démocratisation de la clientèle. Par contre, l'autocratie patronale, la réglementation d'usine draconienne et la phobie des grèves — il y en a une de trois jours en 1910, contre « l'autocratisme » — ne font aucun doute.

Marius Berliet se distingue également de la haute bourgeoisie lyonnaise — qui aurait bien voulu, semble-t-il, intégrer en tant que gendre ce célibataire endurci mais sérieux et fortuné — en épousant, dans sa quarantième année, en 1907, Louise Saunière (1881-1973), une Parisienne fille d'un entrepreneur en plomberie et couverture. Son mariage est l'occasion d'affirmer son indépendance par une sorte de défi qu'il lance à la bonne société lyonnaise : il jette son dévolu librement sur une Parisienne, catholique romaine, donc d'une religion « différente », nettement plus jeune que lui 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 Berliet 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 acte supplémentaire affirmant une personnalité hors pair.

À partir du printemps 1911, Marius Berliet fait construire dans le quartier de Montchat, en voie d'urbanisation, à mi-chemin de son usine et de Vénissieux — où il rêve d'édifier une deuxième usine, encore plus grande — la « villa Berliet », sur les plans de l'architecte lyonnais Paul Bruyas (1873-1936). Elle aura comme adresse avenue Esquirol, son permis de construire est octroyé le 20 mars 1911 (1) et elle est décorée Art nouveau par les deux Nancéens Jacques Grüber (1870-1936, pour les vitraux) et Louis Majorelle (1859-1926, pour le mobilier et les luminaires) et elle est entourée d'un jardin de 8 000 m2. Marius Berliet et sa famille emménagent en 1912. La « villa Berliet », où les pièces de réception sont relativement modestes, est maintenant classée Monument historique (elle est le siège depuis 1982 de la Fondation Berliet) 2.

La Grande Guerre

Alors que la marque connaît une prospérité sans précédent, le premier conflit mondial éclate. La France a besoin d'obus, de camions et plus tard de chars. Marius

[1] *Collection Berliet. Fleuron du camion français*, n° 12.
[2] Pour le centenaire de l'emménagement un article est paru dans Monique Chapelle, *Fondation Berliet, déjà 30 ans… Une sélection d'articles de la lettre de la Fondation Berliet*, EMCC, 2013, 256 p., pp. 104-109.

Berliet joue un rôle considérable à cet égard [1]. Pendant la Grande Guerre, ce sont 6 000 obus qui sont fabriqués chaque jour : dès 1915, Berliet égale la production des arsenaux de l'État. Depuis 1912, il fournissait des camions au ministère de la Guerre et bénéficia dès 1914 de sous-traitants. Il se met totalement au service des productions de guerre et construit un énorme appareil de production usinière. Grâce à ses capacités et à la rationalisation de ses productions, Marius Berliet fait figure de partenaire privilégié pour le ministère de la Guerre. Il transforme notamment ses machines pour tourner des tourelles de char au lieu de roues de voiture. En neuf mois de 1918, mille chars sortent 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 ». Ce sont aussi de très nombreux sous-traitants qui travaillent pour un Berliet exclusivement tourné vers la Défense nationale.

La Grande Guerre contribue à donner une autre dimension au secteur automobile, élargissant 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 sait le mieux exploiter cette situation. Grâce à la guerre il met en pratique les transformations les plus marquantes : les besoins suscités par le conflit confirment Berliet dans ses projets de rationalisation du travail et de gigantisme. Dès avant le conflit il était à la recherche de terrains pour construire une usine qu'il voulait totalement intégrée. Marius Berliet jette 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 et hagiographique biographe Saint-Loup [2]. 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

[1] « En 1914, Berliet se met au service de la France », *Collection Berliet. Fleuron du camion français*, n° 12 et les pages 168-174 de Monique Chapelle, *Fondation Berliet, déjà 30 ans… Une sélection d'articles de la lettre de la Fondation Berliet*, EMCC, 2013, 256 p.

[2] Saint-Loup, *Marius Berliet l'inflexible*, Presses de la Cité, 1962, p. 108. Saint-Loup est le pseudonyme de Marc Augier (1909-1990), 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. Son livre est surtout intéressant au second degré, eu égard à la personnalité de l'auteur et à la date de publication : les mythes Berliet, la Libération, l'épuration et le procès revisités à l'aune de 1962…

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, font 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, coopérative, et plus tard bibliothèque, assurances sociales, école primaire, école ménagère et école professionnelle [1]. La « cité Berliet » [2] s'inspire de la Cité industrielle de l'architecte Tony Garnier (1869-1948) [3] et des cités ouvrières mulhousiennes, elle est construite entre 1917 et 1924, avec des maisons jumelles ou quadruples, mais aussi avec de l'habitat collectif (la Grande Maison de 1920). Elle inclut un lavoir, une ferme, des jardins ouvriers, des écoles et des commerces.

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. Les participations extérieures sont faibles et disséminées : la banque Guérin ne possède que 600 actions et les Gillet 1 000. Marius Berliet est parvenu à égaler son modèle Henry Ford (1863-1947), voire à le dépasser sur un point : l'usine de Vénissieux dépasse en superficie, de 30 %, les usines Ford de Detroit. L'établissement industriel Berliet est un des premiers à appliquer en France le travail à la chaîne. La première tranche de 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 Louis Loucheur (1872-1931) : 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 utopique aux contemporains.

Les années vingt

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 de camions et de chars. Les

[1] Cf. *Collection Berliet. Fleuron du camion français*, n°17.
[2] *Cf.* Gabriel Pihée, *La cité Berliet : 100 ans. La San-Priode. Histoire et Patrimoine de Saint-Priest*, Saint-Priest, Association La Sans-Priode, 2017, 214 p.
[3] A.Vollerin, *Tony Garnier et Lyon. Aux origines de la modernité*, Éditions Mémoire des Arts, 2011, 140 p. ; P.Gras, *Tony Garnier*, Éditions du Patrimoine, 2013, 192 p.

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 de guerre. De plus, l'armée cherche rapidement à liquider ses stocks de camions, les « surplus » : jusqu'en 1920, ce sont au total 650 000 camions qui sont mis sur le marché, bradés au dixième de leur prix d'achat par le ministère de la Guerre. Dans ces conditions, comment Berliet peut-il vendre ? Il continue néanmoins la production de camions, centrée sur un seul type, le « 5 tonnes », et reprend la construction de voitures particulières, mais avec un seul modèle, l' « Étoile d'argent », de 15 CV. Les prix de revient sont supérieurs aux prix de vente, de très nombreux ouvriers en surnombre sont renvoyés, ceux qui restent font souvent grève, comme leurs camarades des autres industries dans cet immédiat après-guerre. Berliet subit la crise économique de 1920-1921 : les années d'après-guerre ne sont plus édifiantes, elles sont pour lui des années noires [1].

En plus, il est en délicatesse avec le fisc, car incapable de payer ses impôts sur les bénéfices de guerre, revus à la hausse après la paix. 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 particulières, réembauche le personnel licencié, refuse les propositions d'association formulées par André Citroën, puis de rachat des presses de l'usine. Le personnel est « ramassé » (terme d'argot Berliet) sur une large surface rurale, le mythe de la « grande famille » se développe et l'autocratie usinière est dénoncée par la CGTU et la CGT.

Marius Berliet 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, fonctionnant au « gaz des forêts », comme on dit à l'époque. La bataille commerciale consiste à ouvrir des succursales à l'étranger à Londres, Athènes, Barcelone, Bruxelles et Instanbul. Enfin la bataille financière signifie vendre une partie des biens personnels de Marius Berliet, l'immeuble qu'il possédait sur les Champs-Élysées et les terrains de Cannes. Les Berliet n'auront donc pas pour l'instant de villa

[1] L'article central de la livraison n° 18 de la *Collection Berliet. Fleuron du camion français* a eu néanmoins un titre pudiquement hagiographique.

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 après 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 en bord de mer les derniers modèles automobiles de l'usine. La vie cannoise offre 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 d'ailleurs ses jours. Toutes les ventes ont servi à racheter les obligations émises au moment du règlement transactionnel pour rembourser les créanciers. La dévaluation Poincaré de 1926 favorise Berliet 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 CV, 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. Mais Berliet vend moins de voitures particulières que beaucoup de ses concurrents, tandis que c'est Citroën qui lance 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 et le confirmant à tout jamais dans l'esprit d'économie et le refus de toute dépense inutile. 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 rebours de la crise française des années 1930.

Les années trente

Au début des années 1930, 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 au gazole 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.

D'autre part il concentre ses productions de véhicules légers sur la Dauphine première du nom (!), déclinée en deux versions, une 11 CV (juillet 1934) puis une 9 CV, qui rencontrent toutes les deux le succès. Il faut dire que ces conduites intérieures sont

modernes : transmission à quatre rapports, direction à crémaillère et suspension avant à roues indépendantes. Certes, mais elles supportent mal la comparaison avec la Peugeot 402 B, moins chère et plus rapide, à tel point que la Dauphine version 1939 reprend une bonne partie de la carrosserie et de l'intérieur de la franc-comtoise et le public ne s'y trompe guère : 200 exemplaires seulement furent achetés de cette toute dernière voiture particulière Berliet. Dans les années trente Berliet abandonne de fait, progressivement, le secteur de la voiture particulière. Il n'est plus en mesure de concurrencer Peugeot et 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 déposée par l'ingénieur britannique Harry Ricardo (1885-1974) sur les moteurs diesel de voitures, 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 et l'atelier de la Dauphine est réutilisé pour 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 donc prospérer et son capital social a été augmenté deux fois.

Toutefois il subit le contexte de 1936 : grève dans les usines Berliet (dès le mois de mars 1936), soutenue par la municipalité communiste de Vénissieux, 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. Cependant, on connaît moins à l'époque l'admiration qu'il porte au maire radical de Lyon Édouard Herriot (1872-1957). Mais l'aurait-elle protégé au printemps 1936 ? Marius Berliet riposte 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 (1872-1962), 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 la villa qu'il a fait construire avenue Esquirol dans le style Art nouveau, je l'ai présentée plus haut. L'épouse se consacre, avec une préceptrice, à l'éducation des enfants, qui peuvent s'ébattre et s'instruire dans le jardin. 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 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 mais qui préférerait construire des camions et des chars. Marius Berliet commet l'erreur de refuser ce 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 fait pas attendre…

La Deuxième Guerre mondiale

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 instaure entre ses quatre fils une gérance commune devant fonctionner dans le cas de son décès. Remarquons qu'à l'encontre 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 industrielles. 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. 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 pseudo 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, né en 1918. 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 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 cogérance 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 lyonnaise 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 approvisionnements en zone occupée, toute proche de Lyon, sont interdits : où trouver désormais bougies, batteries, garnitures de freins et d'embrayage et autres roulements à billes ?

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 d'une 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 (1904-1998), 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. 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. 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. La *Charte du Travail* de 1941 prévoit la création dans les entreprises de comités sociaux, que Marius Berliet considère paradoxalement 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 se sont donc ajouté des commandes militaires destinées aux Allemands. Dans quelle proportion ? Quantitativement, Berliet semble avoir vendu 2 239 véhicules aux Allemands, 3 309 à des acheteurs 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. 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 lui sera beaucoup reproché à la Libération. En revanche, lorsque apparaissent des projets comme celui de faire parrainer toute entreprise française par un Allemand, menaçant 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 géométrique 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. Il semble bien qu'en mars 1944 la Résistance demande à Marius Berliet de saboter ses chaînes et qu'il refuse. 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 1er au 2 mai 1944, l'US Air Force bombarde Vénissieux, touchant bien davantage la cité ouvrière que l'usine, comme peut le constater le maréchal Pétain en visite chez Berliet quelques jours plus tard.

À la libération de Lyon (septembre 1944), Yves Farge (1899-1953), nommé Commissaire de la République, mène une politique d'épuration, orientée, entre autres, vers l'économie. Alors que les Lumière sont protégés par les actions de résistant de Henri Lumière (1897-1971), 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 donne 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'ouvre 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 de Berliet sont, dans les mois et les années qui suivent, 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 amnistiée et le Conseil d'État lui restitue tous ses biens. Entre-temps, Marius Berliet est décédé, le 17 avril de cette année 1949. L'affaire Berliet a joué le rôle de procès exemplaire et elle démontre, également, l'isolement relatif de Marius Berliet dans la bonne société lyonnaise. Il n'est guère défendu par ses pairs, qui lui font payer le prix de son repli, évoqué plus haut, devant la Justice il s'abrite derrière la règle — vichyste— de la compensation pour

[1] Voir plus haut.

justifier les livraisons aux Allemands, mais son procès est en réalité 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 dans son entreprise des milieux d'affaires lyonnais depuis les années trente. Alors que certains industriels lyonnais, comme Charles Gillet (1879-1972), industriel de la chimie, sont sauvés par leur réseau relationnel, la situation de Marius Berliet, tout à fait défendable en droit, est aggravée par son isolement et aussi la rigidité de son système de défense.

Paul Berliet, l'apogée et la fin de Berliet

Paul, fils de Marius, né en 1918, 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, notamment en s'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, en 1957 avec la fabrication d'un camion géant de cent tonnes [1] puis par la sponsorisation de la mission Ténéré de 1959-1960 ([2]), et ils vendent les camions Berliet 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. La production augmente considérablement dans les années 50, passant de 6 177 à 10 141 véhicules industriels entre 1954 et 1958, de 294 à 1 050 tracteurs routiers et de 149 à 200 véhicules spéciaux, mais elle progresse peu quant aux cars et autobus : si en 1959 Berliet représente globalement près de la moitié de la production française de véhicules industriels, devant Simca (marques Unic et Saurer) et Saviem, Chausson vend bien davantage de cars et autobus que Berliet. Le chiffre d'affaires de 1958 approche les dix milliards de francs [3]. 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.

---

[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 réalise un film publicitaire à l'occasion de la sortie du camion (projeté lors du Salon Rétromobile 2006). Quatre exemplaires seulement sont fabriqués. *Cf.* Gilbert Lecat, *Berliet T 100. Les géants du désert*, ETAI, 2010, 176 p., *cf.* aussi le petit musée de la villa Berliet à Lyon, à côté de la salle à manger. Un exemplaire du T100 a été le clou du Salon Rétromobile 2019.

[2] Cf. Roger Frison-Roche, *Mission Ténéré*, Arthaud, 1960, 179 p., et *Sahara de l'aventure*, Arthaud, 1961, photographies, 125 p., réédition, 1987 en un seul volume de 200 p., réédition, Flammarion, 2017, 257 p. L'ouvrage n'est en rien publicitaire.

[3] Chiffres cités dans Jean-Louis Loubet prés., *L'industrie automobile (1905-1971)*, Genève, Droz, 1999, 424 p., pp. 368-373.

Les systèmes de production, l'outillage, les bâtiments sont modernisés ou changés, en ces temps de Trente Glorieuses [1]. 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 couronnées de succès que du temps de Marius Berliet. Une véritable chasse aux syndiqués est organisée dans les années 50, mais elle est de moins en moins efficace et toutes les centrales syndicales sont désormais représentées : CGT, Force ouvrière (FO), CFTC et, après 1964, CFDT.

La société se maintient dans les premiers rangs mondiaux : en 1964, elle assure 49 % de la production française de poids lourds, pourcentage qui plafonne donc depuis 1958-1959. Cela lui donne la troisième place au sein de la Communauté économique européenne (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 P.-D.G., 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 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, Colette Vignon-Carret (d'une famille célèbre pour la fabrication des pâtes Rivoire et

[1] *Cf.* Dominique Lejeune, *La France des Trente Glorieuses, 1945-1974*, Armand Colin, 2015, collection « Cursus », 192 p. et *Années 50. France Janus, en Noir & Blanc ou en Couleurs ?*, 1 140 pages, mis en ligne le 13 avril 2017 sur HAL-SHS (CNRS) : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01504693. Rééditions 6 mars 2018, 24 décembre 2018, mêmes références.

Carret), au Montellier (Ain), dont Paul Berliet est maire à partir de 1965. 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, d'une autre pour les boîtes de vitesses dans la Loire, d'une troisième pour le matériel contre l'incendie à Chambéry… Les établissements Berliet essaiment, 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'étiole, 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. La fin des années 1960 et le début de la décennie suivante sont marqués par une nouvelle forme de mécénat Berliet. Découverte par hasard par Paul Berliet en juillet 1968, désertée en 1969 par ses moines, l'abbaye de Sénanque — à Gordes, dans le Vaucluse — est rachetée par la société Berliet, qui la restaure très rapidement et en fait un centre culturel « de rencontre et de séjour ». Paul Berliet a été appuyé par l'évêque auxiliaire de Lyon, Mgr Gabriel Matagrin (1919-2004), parent par alliance de la famille Berliet, et par André Malraux. Les moines cisterciens reviennent en 1989.

C'est la fin d'un monde industriel qui s'annonce dans la décennie 1970, puisqu'en 1974 les restructurations de l'industrie automobile conduisent Citroën à vendre Berliet à la régie Renault qui, confrontée quatre ans plus tard 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. Paul Berliet meurt en 2012. Il demeure de la saga Berliet la Fondation, née en 1982 et reconnue tout de suite d'utilité publique.

Bibliographie

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 et a un site Internet, http://www.fondationberliet.org.

La Fondation a édité un livre remarquable : Monique Chapelle, vice-présidente de la Fondation, *Fondation Berliet, déjà 30 ans… Une sélection d'articles de la lettre de la Fondation Berliet*, EMCC, 2013, 256 p. (une mine de renseignements sur la Fondation et sur Berliet, évidemment, mais également sur de nombreux autres constructeurs).

Bernadette Angleraud & Catherine Pellissier, *Les dynasties lyonnaises. Des Morin-Pons aux Mérieux, du XIXe siècle à nos jours*, Perrin, 2003, 830 p. Une étude absolument remarquable par deux historiennes issues de l'École normale supérieure de Saint-Cloud.

Pierre Lucien Pouzet, *La Grande Aventure automobile lyonnaise*, La Taillanderie, 2006, 239 p. 1921-2006. Ingénieur, résistant, fixé définitivement à Lyon en 1966. Préface par Paul Berliet. Un peu désordonné : se servir de l'index.

Louis Muron (?-2003), *Marius Berliet (1866-1949)*, Lyon, Lugd, 1995, 203 p.

Saint-Loup (Marc Augier), *Marius Berliet l'inflexible*, Presses de la Cité, 1962, 313 p.

Georges Leprince, *Le monde du poids lourd. Les travailleurs. Berliet-RVI, Vénissieux, 1915-1991,* Messidor, 1991, 157 p. L'inverse du précédent, en quelque sorte !

Monique Bollon-Mourier, docteur en ethnologie, *Paroles d'un entrepreneur. Paul Berliet, entretiens avec un constructeur automobile*, Neuchâtel, Delibreo éditeur, 2008, 191 p.

Jean-Yves Andrieux, *L'abbaye de Sénanque. Berliet et l'invention du mécénat industriel*, Belin, 2005, 168 p.

Alain Erlande-Brandenburg, *Sénanque, Silvacane, Le Thoronet. Les Trois Sœurs de Provence,* Éditions du Huitième jour, 2005, 72 p.

Gérard Guillier, *L'abbaye de Sénanque. Une architecture de sérénité*, Équinoxe, 110 p.

Abbaye Notre-Dame de Sénanque, Éditions Ouest-France, 2003, 64 p.

Jean-François Grevet, notice dans J.-C.Daumas dir., *Dictionnaire historique des patrons français*, Flammarion, 2010, 1 614 p., pp. 78-80

Une notice sur la Dauphine 1939 dans l'ouvrage collectif *Simca, Panhard de collection et autres marques disparues*, EPA-Hachette, 20212, 256 p., pp. 36-37

De beaux livres, dans le bon sens du terme, détaillés et excellemment illustrés (liste non exhaustive) :

Christophe Puvilland, *Berliet. 1905-1978. Toute la gamme omnibus, autocars, autobus et trolleybus*, Histoire et collections, 2008, 240 p.

Gilbert Lecat, *Berliet T 100. Les géants du désert*, ETAI, 2010, 176 p. En réalité plus général que le titre ne l'indique.

Gabriel Pihée, *La cité Berliet : 100 ans. La San-Priode. Histoire et Patrimoine de Saint-Priest,* Saint-Priest, Association La Sans-Priode, 2017, 214 p.

Roland Racine, *Berliet, une histoire industrielle lyonnaise*, Alan Sutton, 2008, 128 p.

Une belle publication périodique, la *Collection Berliet. Fleuron du camion français*

Berliet du musée de Châtellerault

Berliet Type M 1910 Rétromobile 2010

Berliet VB 1920 Talmont-Saint-Hilaire 24 avril 2002

Berliet VFA 1922 Nemours 4 octobre 2009

Berliet Autocar des Alpes Rétromobile 8 février 2017

Berliet T100 700 ch Rétromobile 6 février 2019

Camion de pompiers Locomotion en Fête 2007

Berliet T100 de 700 ch, Rétromobile 6 février 2019