

BERLIET A L'INTERNATIONAL

Monique Chapelle, avril 2026



En préambule, j'ai prévu de vous présenter rapidement Paul Berliet qui est l'âme de cette politique et les produits dont dispose Automobiles M. Berliet durant, en gros, ce quart de siècle : 1950 – 1974.

Paul Berliet est né à Lyon le 5 octobre 1918 ; les études ne l'intéressent guère mis à part l'histoire et la géographie qu'il dévore. Embauché à l'été 1935 comme ouvrier pendant 2 ans à l'usine de Vénissieux, stagiaire quelques mois en Grande-Bretagne chez Herbert machines-outils, puis le service militaire accompli à Chamonix, à l'Ecole de Haute Montagne, suivi de la mobilisation en 39.

Démobilisé en 1940, responsable de la Fonderie, puis en 1942, des Fabrications. En 1944, accusé de collaboration économique, emprisonné en septembre 1944 jusqu'en janvier 1948 tandis que l'entreprise fait l'objet entre septembre 1944 et décembre 1949 de la plus grande expérience de gestion ouvrière en France. C'est en 1954 que Paul Berliet fait l'objet d'une amnistie totale.

Après de nombreuses vicissitudes juridiques, la famille Berliet retrouve la propriété de son entreprise, en situation critique, à fin 1949.

Paul Berliet restera toute sa vie fortement marqué par la solidarité vécue à l'EHM et par



« Arbre de Noël » à l'usine Berliet-Courbevoie, décembre 1952

ses 40 mois d'expérience carcérale. Sur ce dernier point, je cite un court extrait de ses notes manuscrites : « *Expérience peu fréquente pour un chef d'entreprise de vivre avec des prisonniers dont les agissements condamnables trouvent le plus souvent leur origine dans l'absence de moyens de vivre dignement. J'ai décidé que le but essentiel de ma vie serait de créer des emplois par l'industrie fondée par mon père, pouvoir avec l'argent de ma famille et à ses seuls risques avoir une action sociale, de grande ampleur en France comme à l'étranger* ».

En tandem avec Emile Parfait nommé président à la fin de l'année 1949, Paul Berliet qui ne prendra la présidence qu'en 1962, après le départ en retraite de M. Parfait, va se consacrer au redressement et à l'expansion d'Automobiles M. Berliet.



Fabrication Berliet 1954



GLR8, vers 1952

Une large gamme de véhicules industriels, dont les caractéristiques demeurent robustesse, simplicité, économie et qui bénéficient d'une assistance technique de qualité, couvre les besoins des utilisateurs routiers, chantier, militaires, cars et bus.

Les camions routiers avec la gamme modulaire qui utilise des composants communs pour plusieurs types : le GLR à partir de 1950, de 8,5 t. de CU, le GLC de 6 t de CU, le GLM 10,5 t. longues distances. En 1970, la dernière gamme Berliet, ce sont les maxi-code avec la cabine 2,40 m basculable et son moteur diesel à injection directe.



GLR8RM3, 1964



Gamme Berliet-Citroën, cabine K, 1968



TR300, cabine KB 2400, 1970



GBC8 6x6 « Gazelle Mission Ténéré 1959-1960 »

La gamme chantiers comprend en 1958 le GBC 8 6x6, héros de la mission Berliet-Ténéré en 1959/1960. Ses remarquables capacités de franchissement lui vaudront le surnom de gazelle.

Les modèles GLM 6x4, GBO, TBO sont appréciés par les transporteurs exceptionnels et les pétroliers au Sahara. A partir de 1967, lancement du GBH.



TBO 6X6, 1958

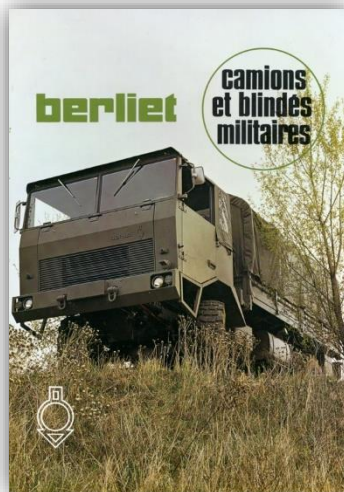


T100 n°2, 1958



TBU 15 CLD

Quant à la gamme militaire, à partir de 1960, les gros matériels comme le TBU ; le modèle sur laquelle beaucoup d'anciens appelés, au temps du service militaire, se souviennent d'avoir passé leur permis PL, c'est le GBC KT qui n'est autre que la version militaire de la gazelle et qui, reconditionné à la fin du XXe siècle par Renault VI deviendra le GBC 180 dont les derniers exemplaires seront réformés vers 2030.



GBD



GBC 8 KT 6X6

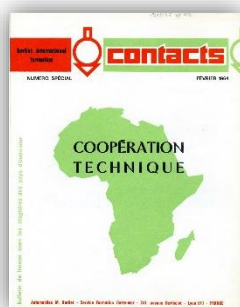
en Suisse, Belgique, Espagne, Allemagne. Elles sont chargées de la vente et de l'assistance technique et mettent en place un réseau de concessionnaires.



Berliet-Tramagal, Portugal, 1965



Espagne, vers 1966



Les fortes restrictions d'importation au Portugal et en Espagne conduisent Berliet à nouer un partenariat avec un industriel local. En 1962, avec le portugais Metallurgica Duarte Ferreira à Tramagal qui sortira 500 véhicules 6x6 dérivés de la Gazelle, et ce, jusqu'à la Révolution des Oeuillets en 1974. C'est en Espagne que, en 1964, à Valladolid, la SAVA, acronyme de » Sociedad Anonima Vehiculos Automobiles » monte et fabrique trois modèles dérivés du camion de chantier GLM jusqu'en 1968, date à laquelle le constructeur national espagnol PEGASO prend la majorité de SAVA et met un terme au contrat.

En Afrique, le département Berliet-Afrique, créé en 1952, va couvrir la région de l'ex-Afrique Equatoriale Française dans laquelle, dès 1961, l'organisation s'adapte à l'indépendance des nouveaux pays par la mise en place de centres de formation soit liés à de futures opérations de montage local comme à Dakar, soit dédiés à l'apprentissage de conducteurs, mécaniciens,



Centre de formation de Dolisie,
Congo



Centre de formation à Tananarive,
Madagascar, 1962



GLM de l'entreprise DUMEZ,
construction d'un pont sur le fleuve
Niger, 1965

techniciens capables de conduire et de prendre soin de l'investissement que représente un camion. Les villes d'Abidjan, Bamako, Dolisie, Niamey, Libreville, Yaoundé auront leur centre de formation qui sera intégré à partir de 1966 dans les organismes nationaux de formation professionnelle.

Ne quittons pas l'Afrique sans citer le Mozambique où les camions de chantier Berliet ont travaillé à l'édification sur le Zambèze de l'énorme barrage de Kabora Bassa ainsi qu'au Nigéria où ils ont participé à la construction d'autoroutes et où dans ce dernier pays une ligne de montage sera mise en place en 1974/1975.



Filiale Berliet-Nigéria, 1970

Des centaines de GBH vont être utilisées par les



GBH 12 en Indonésie, 1977

forestiers **du Sud-Est Asiatique** car la structure incroyable de ce modèle accepte sans plier les lourdes grumes dont le poids dépasse allègrement la charge théorique. Un bureau commercial et technique est ouvert à Singapour en 1973.

Intéressons-nous maintenant à **l'industrialisation des PVD** (pays en voie de développement au XXe siècle – pays émergents au XXIe).

.Invité par l'Organisation des Nations Unies à Genève en février 1963 à faire part des expériences d'Automobiles Berliet en Afrique dans les domaines de l'industrialisation, de la formation professionnelle, Paul Berliet conclut ainsi son intervention : « *Permettre aux pays peu développés d'accéder à leur indépendance économique, cela suppose de la part des constructeurs un esprit envisageant sans arrière-pensée d'aboutir un jour à la seule vente de leurs licences, de leurs brevets à des concurrents qu'ils auront eux-mêmes forgés* ».



Berliet Do Brasil, 1956

C'est au **Brésil** que, déjà, une dizaine d'années plus tôt, la filiale Berliet do Brasil met en place une ligne d'assemblage du camion GLR. Mais le gouvernement français refusant d'acheter du café, des droits de douane élevés frappent alors les collections d'organes, ce qui entraîne une hausse des coûts, un déclin de l'activité et finalement, le départ du constructeur.

En **Afrique du Nord**, s'enchaînent les réalisations de transfert de technologie répondant à la conviction du constructeur « *d'exporter des produits de moins en moins finis pour tendre à la limite vers une exportation de services et de matière grise et à réaliser le maximum de tâches pour créer une véritable indépendance économique* ».



Berliet-Maroc, 1958



GLR à Rouïba, Algérie, 1958

En juin 1958, **en Algérie**, le premier châssis GLR tombe de ligne à Alger ; 5 000 camions sont assemblés en 1961 avec un effectif de 900 personnes dont 80 % d'autochtones. L'indépendance de l'Algérie, la nationalisation des transports qui entraîne la perte des clients et des concessionnaires et même la disparition de cinq salariés n'ont pourtant pas conduit Berliet à l'abandon.

L'industrialisation, sous l'ère du Président Boumedienne devenant une priorité, des



Sonacome, Rouïba, 1970

négociations s'engagent en 1967 avec SONACOME (Société Nationale de Constructions Mécaniques) qui aboutissent en 1970 à la signature d'un contrat de cession de licence d'une gamme de sept modèles et d'assistance technique, de mise en place des installations, bref la fourniture d'une usine « produits en main » d'une capacité de 4 550 unités/an sur un complexe, à Rouïba, de 500 ha.

En 1971, un centre de formation est mis en place en Algérie pour la formation élémentaire et le perfectionnement aux métiers. Près de 300 moniteurs et leur famille sont détachés en Algérie. A Lyon, sont formés les techniciens. Au total, 5 000 personnes passent par l'une ou l'autre filière. La durée individuelle moyenne d'un stage est de dix mois. Novembre 1974 marque le début de la phase d'intégration avec les pièces mécaniques fabriquées sur le complexe. L'effectif à l'usine de Rouïba s'élève à 3 250 salariés. Le complexe est réceptionné en 1975.

« Vous pourriez faire la meilleure mécanique au monde, si vous n'apprenez pas aux gens à s'en servir, à l'entretenir et à la réparer, au bout de quelque temps, ce ne sera plus qu'un paquet de ferraille » rappelait souvent Paul Berliet.



Fer de lance de la pénétration dans les pays émergents, l'instruction technique est donnée dans d'autres centres africains déjà évoqués et l'Ecole Technique Berliet à Lyon compte quelque 20 % d'élèves et stagiaires africains en 1963.

Ces réalisations au Maroc et en Algérie vont introduire Berliet en **Chine**.

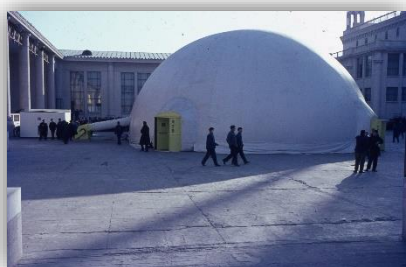
Dans le cadre d'un accord de compensation entre la République Populaire de Chine et le Royaume du Maroc, thé vert contre camions, à



Zhou en Lai visite l'usine Berliet-Maroc, décembre 1963



Zhou en Lai visite l'usine Berliet de Rouïba, Algérie, le 23/12/1963

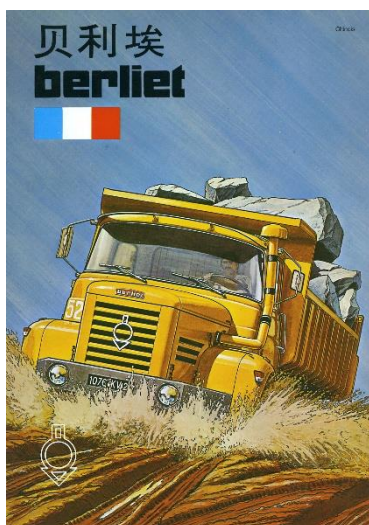


Exposition industrielle française, Pékin 1965

partir de 1959, 500 camions Berliet sont livrés à la Chine par Berliet – Maroc. A la fin de l'année 1963, au cours du long périple dans les pays africains récemment indépendants, du premier ministre Zhou En Lai accompagné d'une suite de ministres, les dirigeants marocains et algériens font bien sûr visiter à leurs hôtes les usines de fabrication des camions Berliet.

En 1964, avec la reconnaissance de la Chine par le Président de la République, le général de Gaulle, les contacts discrets à l'initiative de la Chine débouchent sur des négociations, qui peuvent devenir officielles, entre Automobiles M. Berliet et Pékin qui aboutissent en juin 1965 à la signature d'un contrat portant sur le transfert de technologie de quatre types de véhicules lourds.

En 1965, se tient à Pékin l'Exposition Industrielle Française qui marque l'événement que constitue la décision du Général de Gaulle. Intéressant de lire, quelque soixante années plus tard, la liste des industriels de notre région présents. Aux côtés des Alsthom, Alcatel, Thomson-Houston, Simca-Industries, de la Régie Nationale des Usines Renault (machines agricoles et machines-outils) et beaucoup d'autres entreprises, les industriels de la région



tiennent une place plus qu' honorable. Parmi eux, citons la Compagnie Electro-Mécanique (CEM), Delle, Les Câbles de Lyon, Durrschmidt, Richard-Continental, Marrel, Merlin-Gerin, Neyrpic, les Ateliers Roannais de Constructions Textiles, Gambin.

Durant l'année 1966, une cinquantaine de Chinois – ouvriers, techniciens, ingénieurs – acquièrent les connaissances nécessaires à la mise en place locale des installations et des procédés de fabrication. 30 personnes travaillent au département Licence Chine, structure spécifique créée tandis que 220 sont mises à contribution dans les différents services : études, essais, méthodes fabrication, pièces de rechange. A titre d'exemple, on compte 2000 plans, fourchette basse, par véhicule. 1 000 dossiers sur les machines-outils. Chaque semaine, via les Pakistan Airlines, 300 kg de documents accompagnés partent pour Pekin.

Mais, au retour dans leur pays, début 1967, les gardes rouges de la Révolution Culturelle - qui bat son plein - massacrent la moitié d'entre eux, c'est-à-dire ceux qui rejoignent leur établissement d'origine. S'en sortent indemnes ceux qui se cachent dans les grandes métropoles.

Ce n'est que six à huit ans plus tard que les premiers véhicules tombent de ligne de l'usine de Tatsu construite dans la province du Sichuan le chaudron de la Chine, usine que Paul Berliet visitera en juillet 1977, après en avoir sollicité l'autorisation à l'occasion de la visite de Xeng Hsiao Ping à Automobiles M. Berliet en mai 1975.

Ajoutons, qu'entre 1959 et 1974, Automobiles M. Berliet livre 11 250 véhicules lourds complets à la Chine.



Usine de Tatsu, chaîne de montage du TCO, 1974



Paul Berliet, son équipe et Fidel Castro, Cuba, 1970



Montage PH12-100, sur le site de Mariel, Cuba, 1971

Les relations avec **Cuba** sont aussi liées aux réalisations d'industrialisation au Maroc et en Algérie. En 1963, Che Guevara, Ministre de l'Industrie cubain visite Berliet-Algérie.

Après la fourniture de plusieurs centaines de véhicules de chantier entre 1964 et 1967, assortie de la formation des utilisateurs sur place, Paul Berliet rencontre Fidel Castro en 1968. Ils tombent d'accord sur deux projets de développement industriel : le premier basé sur la création d'un réseau de rénovation plus ou moins complexe d'organes, les premiers étant inaugurés en 1969.

Le second projet de 1970 concerne l'industrialisation du site de 800 ha de Mariel comportant la construction d'une usine de production de 1 100 autobus par an. Une équipe d'expatriés vit sur place dans des conditions très difficiles ; néanmoins, les premiers autobus circulent en juin 1973.

Mais le brusque arrêt du contrat annuel d'achat de 3 000 tonnes de nickel par la France fut ressenti comme une trahison par Castro qui s'adressa désormais à d'autres fournisseurs que les Français.

En Europe, expérience de coopération industrielle et économique menée avec un pays de l'Est, **la Pologne**. En 1972, contrat de cession de licence de fabrication d'un autobus et aménagement de l'usine de Jelcz



Montage PR100, usine de Jelcz, 1977, Pologne

pour atteindre la cadence de 18 exemplaires par jour huit ans plus tard. Ce contrat est assorti d'une clause de convention d'achats de produits mécaniques polonais à hauteur des dépenses en devises effectuées par l'Entreprise de Commerce Extérieur de l'Industrie Automobile POLMOT, le signataire polonais.

Pendant cinq ans, une vingtaine de techniciens Berliet sont détachés à l'usine de Jelcz tandis que plusieurs centaines de professionnels polonais se succèdent en formation à Lyon. ces derniers apprécient particulièrement leur séjour en France car, au moins, ils mangent à leur faim. En 1977, Jelcz sort cinq véhicules par jour.

Quels sont les facteurs communs à ces réalisations ?

- *« Il faut accepter de se mettre à la place de son partenaire ou de son acheteur, c'est-à-dire ne pas vouloir lui imposer ce que l'on est en mesure de vendre mais se préoccuper de ses besoins réels... ne pas chercher à imposer son produit, sa technique... Il faut accepter d'adapter le produit et non pas vouloir à tout prix adapter l'individu. »*, telle était son attitude humaniste.
- Une forte et durable implication personnelle : *« C'est sur place qu'il faut aller pour voir vivre les conditions d'utilisation du matériel, les conditions d'existence des utilisateurs »*. Avec l'Algérie, avec la Chine, il a gagné une profonde estime qui reconnaissait sa démarche de droiture et son rôle de précurseur. En 2012, trente ans après qu'il a quitté tout rôle officiel, tant en qualité de constructeur que président du

Monsieur Paul BERLIET a apporté une contribution remarquable à l'impulsion de la coopération amicale entre la Chine et la France et à la promotion de la compréhension mutuelle et de l'amitié entre les peuples chinois et français. Il restera toujours un grand ami de la Chine

KONG QIAN

Ambassadeur de la République populaire de Chine en France

Extrait du registre de condoléances
10 août 2012

Comité France-Chine, les autorités chinoises assistent à ses obsèques et rendent hommage « *au lyonnais Paul Berliet, premier industriel français à aider la nouvelle Chine* ».

- Implication de l'ensemble des fonctions de l'entreprise en insistant sur la formation – socle de la culture Berliet – formation dispensée par des personnes ouvertes à l'acculturation.
- Un effet de levier sur les fournisseurs et sous-traitants entraînés dans l'aventure de l'industrialisation, notamment en Algérie, où plusieurs PME Locales y ont fait leurs premières armes et ont ensuite continué avec succès.
- La création d'emplois, effective dans les pays où s'implantaient des activités commerciales et industrielles, ne s'est pas faite au détriment des effectifs d'Automobiles M. Berliet en France car il ne s'agissait pas de délocalisation. Entre 1950 et 1974, la production passe de 17 véhicules par jour à 140 et l'effectif de 7 500 à 24 000 personnes. Toujours en 1974, la part du chiffre d'affaires à l'exportation dans 67 pays est de 42 % contre 18 % dix ans plus tôt.
- Dès 1971, les pouvoirs publics français avaient reconnu la démarche pionnière d'Automobiles Berliet en lui décernant le « Grand Prix d'Engineering et d'Implantations Industrielles à l'Etranger ».



Je vous remercie de votre patience et de votre attention.

