

PAUL BERLIET : DES CAMIONS POUR LA RÉVOLUTION CUBAINE

Écrit par **MARTINE COLRAT GÉMIEUX**.

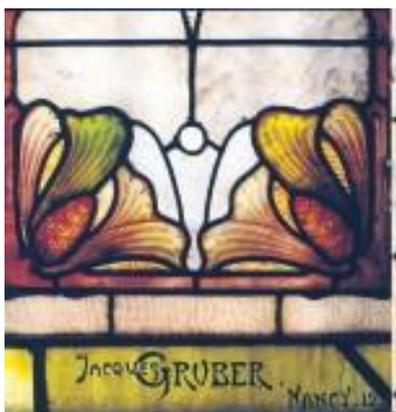
- Militante syndicale et politique du Crédit Lyonnais.
- Retraitée

Nous lui laissons la parole :

« PAUL BERLIET est né à Lyon le 5 octobre 1918.

SON PÈRE : Marius BERLIET :

Son père Marius BERLIET est un canut (tisseur), tout comme son père, mais il construit sa première voiture en 1895, il a 29 ans, il élève ses enfants selon les principes de la "petite église" (catholiques n'ayant accepté ni la révolution et ses prêtres réfractaires, ni le concordat de 1801 entre Napoléon et le pape). En 1911, Marius BERLIET fait construire dans le quartier de Montchat, à mi-chemin de son usine et de Vénissieux, une villa sur les plans de l'architecte Paul BRUYAS.



Elle est décorée Art Nouveau par les deux nancéens (de la ville de Nancy) Jacques GRUBER⁽¹⁾ pour les vitraux et Louis MAJORELLE⁽²⁾ pour le mobilier et les luminaires.

PREMIÈRE GUERRE MONDIALE :

Pendant la première guerre mondiale, Marius BERLIET fait de gros bénéfices, il a les commandes de l'armée française, en camions et en obus, il construit une cité ouvrière, en 1920/1921. Il a des ennuis avec le fisc, suite à une enquête du Crédit Lyonnais⁽³⁾, passif de 65 millions de francs, pour éviter la faillite, règlement transactionnel.

En 1931, il est le numéro un de la construction de poids lourds.

JEUNESSE DE PAUL BERLIET :

Dès 1932, Paul BERLIET rejoint l'école des apprentis BERLIET, où il apprend à se servir de ses mains pendant trois ans . Il essuie un échec à l'entrée de l'École Centrale de Lyon, (école d'ingénieurs) Il intègre les différents services de l'usine de Vénissieux à l'échelon le plus bas. En 1936, grève, lockout de Marius BERLIET. La CGT⁽⁴⁾ dénonce une autocratie usinière. (lockout: grève patronale, fermeture provisoire d'une entreprise, décidée par la Direction pour faire pression sur les grévistes).

DEUXIÈME GUERRE MONDIALE ET LA LIBÉRATION :

Deuxième guerre mondiale, l'usine est réquisitionnée, Marius BERLIET perd le contrôle, conformément aux principes de la Petite église, il désigne son dauphin. Tous ses fils ont reçu la même éducation, il repère le meilleur des successeurs possibles, ce sera son plus jeune fils Paul. Lyon devient après l'armistice de juin 40, la principale ville de la zone dite libre, l'usine approvisionne en camions la zone Sud, mais aussi les Allemands (car la production des voitures est arrêtée).

Grève importante en 1942, contre le départ des ouvriers en Allemagne STO⁽⁵⁾ résistance, sabotage du matériel livré à la Wehrmacht, En mars 1944 la Résistance demande à Berliet de saboter ses chaînes, il refuse. Du 1er au 2 mai 1944, l'aviation alliée bombarde Vénissieux en touchant davantage la cité ouvrière que l'usine.

A la libération, en septembre 1944, 32 patrons lyonnais sont condamnés pour collaboration économique, 81 soumis à la dégradation nationale .

Marius BERLIET est arrêté par les FFI⁽⁶⁾, ainsi que ses quatre fils à cause de l'acte de gérance de 1942. Lors du procès du 3 juin 1945, Marius BERLIET est condamné à deux ans de prison, transformé en assignation à résidence dans le midi pour raison de santé (il décèdera en 1980 !!!) Ses fils, Paul son principal collaborateur et Jean sont condamnés à cinq ans de prison, et leurs biens confisqués .

L'usine n'est pas arrêtée pour autant, la direction est assurée par les techniciens et les ouvriers de l'entreprise, ils prennent leurs responsabilités, reconstruire et produire, nouvelle gestion où les ingénieurs, la maîtrise et les ouvriers travaillent côte à côte. Il faut prouver que les travailleurs aiment leur travail quand ils peuvent l'aimer, quand ce travail est fait pour eux, par eux et pour le bien commun. Le 28 décembre 1949, amnistie de la famille BERLIET.

APRÈS LA GUERRE :

Formé et désigné par son père, Paul BERLIET prend la tête de la Société, il sait être fidèle aux orientations de celui-ci. Il associe ses frères, Jean pour l'Afrique, Henri pour l'export et Maurice pour la qualité .

Rationalisation du travail, économie, baisse des salaires, augmentation du temps de travail, grèves nombreuses, mêmes méthodes que son père : autorité, intimidation, chasse aux syndiqués, ...

Dès 1957, il se tourne vers les pays neufs, pionnier du transfert de technologie vers les pays émergents, mettant en œuvre une politique d'innovation technique.

En 1963, il déclare à Genève, à l'occasion d'une Conférence des Nations Unies :

"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 ET LA RÉVOLUTION CUBAINE :



Le 26 Août 1964, l'ouragan CLÉO traverse l'est de Cuba, faisant 1 mort et 2 millions de dollars de dégâts et détruit la province d'Oriente.

BERLIET fournit plus de 300 véhicules lourds pour les travaux de reconstruction. Deux ans plus tard, plusieurs commandes de véhicules et de groupes électrogènes suivront, ainsi que 36 dumpers type T30 pour l'exploitation de mines de nickel à ciel ouvert .



Bravant les difficultés liées à l'embargo économique américain, BERLIET et ses techniciens français détachés sur place, déploient des trésors d'ingéniosité pour pallier aux pénuries de moyens et assurer le bon fonctionnement des camions et moteurs qui travaillent sur l'île. Coopération inédite en plein embargo.

CENTRES DE FORMATION A HOLGUÍN :

Parallèlement à la vente de véhicules, BERLIET s'engage dans la voie d'un plan de formation technique à long terme, des centres spécialisés seront ainsi édifiés, dédiés à la maintenance des véhicules avec du personnel cubain.

Cinq ateliers de campagne, familièrement appelés "infirméries" forment les techniciens à l'entretien courant, cinq ateliers de provinces, surnommés "hôpitaux" forment les opérations plus lourdes .



Exemple de dynamisme et d'efficacité, un atelier central de rénovation d'organes est implanté en un temps record dans la petite ville d'Holguín.

Fin février 1969, les autorités cubaines mettent à disposition de l'équipe BERLIET un bâtiment non terminé, sans voie d'accès, ni réseau d'eau. Le 13 juillet de la même année, l'Établissement est inauguré par Paul BERLIET et le Commandant Fidel CASTRO.



Les premiers moteurs et organes rénovés sortiront du centre début janvier 1970, globalement les dix unités BERLIET réparties dans le pays, seront mises en service entre 1970 et 1972, un délai remarquablement court, compte tenu des aléas d'approvisionnements et des nombreuses difficultés locales.

Fidel CASTRO séduit par l'efficacité de BERLIET, lui confie l'étude de l'industrialisation d'un complexe de production à Mariel, avec l'édification d'une unité de fabrication d'autobus, le contrat est signé en décembre 1969⁽⁷⁾.



Paul BERLIET montre à Fidel CASTRO l'implantation du futur site de Mariel (Février 1970)

Fin 1975, de nombreux camions et moteurs sont livrés à Cuba, sur place les opérations de formation et de transfert de technologie se poursuivent. Les perspectives d'industrialisation sont prometteuses.

Malheureusement les pouvoirs publics français, sous la présidence de Valéry GISCARD D'ESTAING⁽⁸⁾, décident brusquement d'arrêter les achats de nickel à Cuba. La mesure de rétorsion est immédiate, les relations commerciales et industrielles entre le gouvernement cubain et BERLIET sont ainsi compromises .

Même si Fidel CASTRO conserve une grande estime pour le constructeur lyonnais, il va privilégier l'Espagne et le Japon avec qui il entretient des échanges équilibrés .

Dans les années 2000, Renault Véhicules Industriels et Renault Trucks, vont se positionner de nouveau sur le marché cubain avec des véhicules d'occasion et de chantier.



En 2003, le Directeur Export Amérique Latine de Renault Truck va remettre à Paul BERLIET un diplôme de reconnaissance : " Cette distinction émane de responsables et d'ouvriers cubains auxquels vous avez vous-même transmis un formidable espoir au début des années 1970"



La marque BERLIET disparaît en 1980 .

