Brochure_157_Mise en page 1 22/01/13 12:08 Page1

FONDATION
DE L'AUTOMOBILE MARIUS
BERLIET

La Lettre

N° 157
Janvier 2013

Sommaire

2 – EPOQU'AUTO
9, 10 et 11 nov. 2012
EUREXPO LYON

6 – SI L'HISTOIRE D'UNIC M'ÉTAIT CONTÉE

12 – SOCIAL. NOUVEAU FONDS A CONSULTER

14 – EN BREF

15 – MODÈLES RÉDUITS CALENDRIER

16 – EN VISITE

Fondation de l'Automobile
Marius Berliet
39, avenue Esquirol
69003 LYON - France
Tél. : +33 (0)4 78 54 15 34
Fax : +33 (0)4 72 33 20 25
Internet : www.fondationberliet.org

Avec le soutien de Renault Trucks.

Archives Fondation Berliet / Lyon.

EPOQU'AUTO

34e SALON INTERNATIONAL AUTOS & MOTOS ANCIENNES

A l'entrée d'Epoqu'Auto, un plateau de centenaires.

Professionnels ou amateurs de restauration automobile, enthousiastes de mécanique ou de design, nostalgiques des modèles des années 1960/70, collectionneurs de miniatures ou de documents, ce sont 40 000 visiteurs tous passionnés qui ont parcouru les allées d'Eurexpo, du 9 au 11 novembre 2012. Beaucoup ont fait une halte sur notre stand, émus devant le documentaire « Paul Berliet, tel père, tel fils » et désireux de faire partager leur admiration pour l'énergie de cet homme d'exception.

A l'initiative de son Président, Claude Delagneau, la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE) a tenu à rendre hommage à Paul Berliet. Outre **la biographie de l'industriel lyonnais visionnaire**, la FFVE a présenté trois véhicules de la marque d'avant la 2e guerre mondiale : le **tonneau D de 1901**, plagié avec succès par l'anglais Sunbeam, **le coupé de ville de 1931**, voiture que Madame Marius Berliet conduisait personnellement et **une camionnette, type VSF de 1938**, symbole de l'utilitaire qui a désenclavé la campagne dans les années 1930. Paul Berliet a développé l'œuvre de son père dans le même esprit.

■ LE SALON DE L'AUTOMOBILE 1912 À L'HONNEUR

Pour sa 34e édition, Epoqu'Auto a choisi d'évoquer cet événement majeur de la vie parisienne qui rassemble, en 1912, presqu'un millier d'exposants (constructeurs de voitures, véhicules industriels, motocycles, cycles, fabricants de pièces et accessoires, carrossiers, etc.) et des centaines de milliers de visiteurs alors que le parc automobile français compte quelque 90 000 véhicules.

Inauguré par le Président de la République Armand Fallières, le Salon 1912, du 7 au 22 décembre, a lieu au prestigieux Grand Palais. Organisée par l'Automobile Club de France, la première « Exposition internationale de l'Automobile » au monde s'est tenue en 1898 dans les jardins des Tuileries. Devenu « Salon de l'Automobile de Paris », il est accueilli à partir de 1901 dans ce moderne monument à structure métallique.

Ainsi que le souligne la presse de l'époque, « **pas de nouveautés bien sensationnelles, mais les voitures se sont perfectionnées** ». Les moteurs mono et bicylindres s'effacent au bénéfice des quatre cylindres, le cardan se substitue aux transmissions à chaînes, les ponts AR sont allégés et simplifiés, les carrosseries se rapprochent du type torpédo. Les constructeurs cherchent à faciliter l'accessibilité des divers organes et livrent la guerre au bruit et aux vibrations.

Dans la grande nef, les marques lyonnaises affirment leur technicité et leur notoriété : **Berliet, Buire-Automobile, de la Chapelle (Stimula), Cottin-Desgouttes, Pilain, Rochet-Schneider, Vermorel.**

■ DES ANCÊTRES EN EXCELLENTE FORME

Le plateau proposé par Epoqu'Auto regroupe des pièces rares des collections du Musée de Rochetaillée, de la Fondation Berliet et de particuliers. La vraie vedette

Camion citerne d'arrosage de la Ville de Lyon ***type CAD****, transmission par chaînes et roues en bois avec bandages / Char à bancs (1ère génération d'autocar)* ***type 1 CB****, moteur 4 cyl. de 5,3 l. de cylindrée.*

Berliet tonneau type D, 1901*, moteur 4 cyl. 100 x 120, 3 750 cm³, boîte 4 vitesses AV et 1 AR, transmission par chaînes.*

Berliet VILS 1931, coupé de ville*, graissage sous pression, boîte 4 vitesses dont 3e et 4e silencieuses, moteur 4 cyl. verticaux.*

Berliet, camionnette type VSF, 1938*, moteur 4 cyl. 80 x 120, cylindrée 2,400 l., boîte 4 vitesses AV et 1 AR, 4e en prise directe, vitesse en charge : 75 km/h.*

Salon de l'Automobile, Paris – 1912 : stand Berliet.

Coupé de ville Brasier, type VL, Pilain camionnette plateau.

Torpédo Clément-Bayard, type 4M3B.

Torpédo Pilain (SAP), type 4-0.

de l'époque, c'est la « Bébé » Peugeot, voiturette issue d'une étude d'Ettore Bugatti et dotée de l'éclairage électrique.

Elle est accompagnée de représentants des marques **Berliet, Brasier, Charron, Clément-Bayard, Ford, Pilain, Renault, Rochet-Schneider en habit de torpédo, coupé de ville, taxi**.

Pour sa part, la Fondation Berliet a aligné **quatre voitures de 1911**, trois torpédos et un landaulet **ainsi que deux utilitaires**, le « char à bancs » 1CB de 1911 et le type CAD de 1912.
Le 1CB correspond à la première génération d'autocar et l'émergence du tourisme alpin puisque l'entreprise de chemin de fer PLM – Paris-Lyon-Méditerranée – en commanda en 1911 40 unités pour effectuer le parcours Evian – Nice en 5 jours. Quant au CAD, arroseuse de la Ville de Lyon pendant plusieurs décennies, sa transmission à chaînes, ses roues en bois et ses bandages ont interpellé les visiteurs.

Brochure_157_Mise en page 1 22/01/13 12:08 Page4

***Philippe Brossette**, Président Fondation Berliet ,*
***Stéphane Nicolas**, Responsable de l'Aventure Michelin.*

***M. Targe** et son fils **Vincent**.*

***Jean-Pierre Villatte**,*
Président du Club Hotchkiss.

***Charles Fontaine**,*
auteur de l'ouvrage Saurer.

***Docteur Marc Besson**.*

***M. Dormont** et son petit-fils.*

***Jim Fairchid**,*
collectionneur venu d'Australie.

***Georges Zimboulas**,*
Directeur de ZF – Bouthéon.

IL Y A CENT ANS, LA MARQUE À LA LOCOMOTIVE

En 1912, les usines Berliet à Lyon-Monplaisir représentent 42 000 m² de surface développée et produisent près de 2 000 véhicules dont 300 camions. Quatre châssis de voitures, comportant plusieurs types chacun, composent **une gamme de 12 à 40 HP**, la production des 15 et 22 HP compte pour plus de la moitié. **Trois modèles de camion**, 2,5 t., 3,5 t. – celui-ci est équivalent à 50 % du total – et 6 tonnes complètent les fabrications.

Succursales, dépôts de pièces de rechange, agents de service constituent un réseau dense en France et à l'étranger où la moitié de la production est exportée.

La compétition automobile ne fait pas partie des objectifs de Marius Berliet. Et pourtant Julius Beutler, sur une Berliet de série 16 HP à 4 places **triomphe du Rallye Automobile de Monaco 1912** « battant de très loin » les 80 concurrents, la plupart étant des voitures plus puissantes. **L'Ecole d'Apprentis est créée il y a 100 ans** ; la formation est demeurée un pilier de la culture Berliet.

Photographie sur plaque Lumière « Suisse Sportive », offerte par un historien suisse, légendée ainsi : « Madame Sarah Bernhardt, la grande tragédienne, vient régulièrement chaque année à Genève où elle est adorée par un public enthousiaste. Elle voyage dans une confortable limousine Berliet. Départ pour Lyon, devant l'Hôtel Beaurivage, à Genève, juin 1912 (carrosserie Lamplagh, magnéto Bosch, pneus Michelin jumelés à l'AR) – Représentants des Automobiles Berliet : M. G. Bossi à Zürich, M. Pfister à Lausanne). »

L'IRRÉSISTIBLE ESSOR DE L'AUTOMOBILE

Extraits de quatre panneaux illustrés qui, sur le stand de la Fondation Berliet, content ce formidable développement :

1899 : Le parc français s'élève à **1 672 automobiles dont 52 dans le département du Rhône**.

1900 : Le cheptel de la Compagnie Générale des Omnibus de Paris compte 17 496 chevaux.

Vers 1900, place Carnot à Lyon.

1900 : Plus de 100 constructeurs automobiles, et parmi eux de nombreux artisans, misent sur le développement de la « voiture sans chevaux ».

1900 : A Lyon, les automobilistes désireux de circuler dans les allées du parc de la Tête d'Or, comme ils le font avec les attelages hippomobiles, doivent se conformer à un règlement spécial : avoir une autorisation obligatoire, respecter des horaires de circulation, limiter la vitesse à 10 km/h, apposer un numéro d'ordre à placer à l'arrière de l'automobile, origine de la plaque d'immatriculation.

1905 : La France est le premier constructeur mondial d'automobiles et le premier exportateur.

1908 : Les départements du Rhône et de l'Ain recensent 165 accidents automobiles contre 781 causés par des chevaux.

1912 : Michelin commence la numérotation des routes et l'édition des cartes routières.

1913 : Le parc français totalise 90 959 automobiles dont 2 264 dans le département du Rhône.

1918 : La France perd sa place de premier constructeur mondial au profit des Etats-Unis.

■ LA RONDE DES ANNIVERSAIRES

Parmi les 470 exposants installés sur près de 40 000 m², plusieurs marques ont mis en lumière des produits phares.

La « **Balilla** », voiture que Fiat a présentée au salon de Milan en **1932** fête ses **80 ans**. Elle était disponible en de nombreuses versions et de célèbres carrossiers comme Bertone ou Ghia l'ont habillée. Pour échapper aux taxes douanières élevées, ce modèle avec quelques modifications qui le « francisaient » a d'abord été fabriqué par la SAFAF, puis par Simca. La production française des Simca-Fiat 6 ch s'élevait à 26 472 unités. Mercedes célébrait avec faste les 60 ans de la 300 SL (Sport Leicht) ; avec sa carrosserie en aluminium et ses ailes papillon, elle devient un vrai mythe et cumule les succès sur les circuits et routes du monde. Six modèles se sont succédé au fil des décennies, du bolide de course accompli à la version confortable grand tourisme.

Un demi-siècle pour l'Alpine Renault A 110, voiture emblématique des années 1960, ce fut l'occasion de rappeler la création de Jean Rédélé.

Epoqu'Auto 2012 a offert un plateau de 55 motos anciennes fort apprécié autant des spécialistes que des curieux. Les organisateurs ont aussi mis en valeur les «youngtimer », c'est-à-dire les jeunes anciennes, entendez par là des voitures d'occasion des années 80 et 90. Il s'agit de modèles populaires, accessibles au plus grand nombre et capables d'une utilisation fréquente en attendant qu'ils deviennent à plus ou moins brève échéance des véhicules de collection. ■

Fiat française 6 CV berline 2 portes, 1932, *moteur 4 cylindres. 65 x 75, 995 cm³ à soupapes latérales, boîte 3 vitesses, 80 km/h, 4 places.*
La Société Anonyme pour la fabrication de France des Automobiles Fiat démarre en septembre 1932 la production des 6 cv Fiat Française.

Un attractif plateau de motos.

SI L'HISTOIRE D'UNIC

Georges Richard en 1908.

Logo Georges Richard – 1900.

Constructeur français d'automobiles dès la fin du 19e siècle, le fondateur Georges Richard pressent le développement du véhicule utilitaire au lendemain de la Première guerre mondiale. Réputée pour sa simplicité, sa robustesse, Unic, marque constitutive de l'actuel IVECO, a été un acteur dynamique de l'industrie du poids lourd du 20e siècle.

■ DU CYCLE À L'AUTOMOBILE

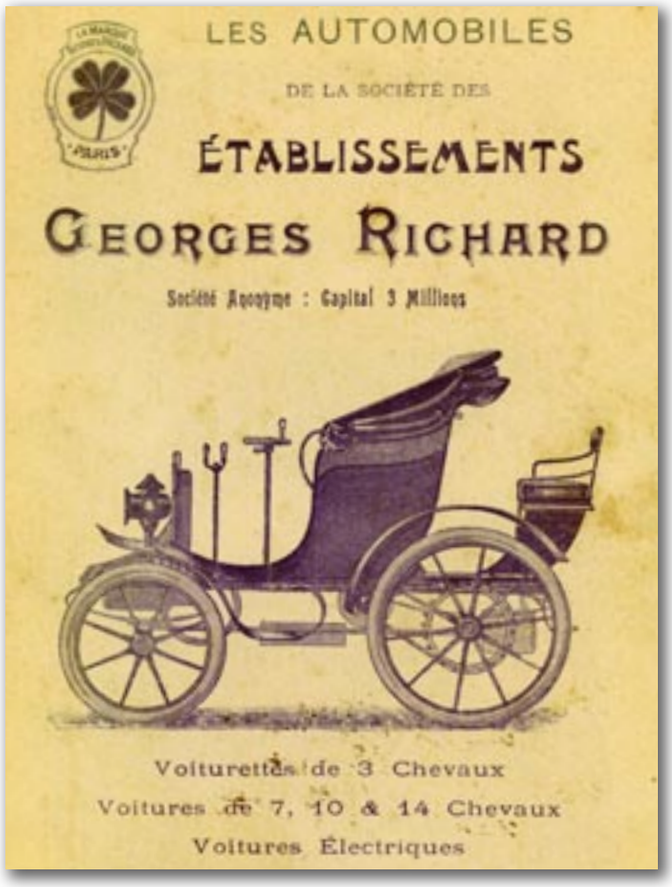
Georges Richard (1863 – 1922) quitte l'école à 14 ans, au décès de son père Félix qui dirigeait l'entreprise familiale, à Paris, fabriquant des instruments de précision, particulièrement pour l'optique. Jules, le fils aîné, prend les rênes de l'affaire où Georges va travailler plusieurs années. Mais, en 1892, il la quitte pour s'investir dans ce qui le passionne, le travail du métal, entraînant avec lui son frère Max, né en 1856, ingénieur de Centrale. Cette année-là, ils déposent leur logo « **le trèfle à quatre feuilles** ».

Tous deux installent leur atelier de fabrication de cycles 110 rue d'Angoulême et en 1893, fondent la **Société des Cycles Georges Richard** dont les statuts ne manquent pas de mentionner la construction et vente de voitures automobiles. La qualité des vélocipèdes est si appréciée que le Service des Armées et celui des Postes et Télégraphes s'en équipent. Les ventes prospèrent.

Fascinés par la construction automobile, les deux frères présentent, **en 1896**, au Salon du Cycle qui accueille également les « voitures sans chevaux » **une voiturette** « **Poney** ». Son châssis tubulaire, qui rappelle le savoir-faire du cycle, doté d'un moteur Benz de 3,5 HP, sera fabriqué jusqu'en **1902**.

A partir de l'année suivante, l'autodidacte Georges Richard dépose plusieurs brevets portant sur l'embrayage, le changement de vitesses, le carburateur, etc. Les deux frères se lancent avec succès dans **la course automobile** – Paris/Dieppe, Marseille/Nice – Avec de nouveaux modèles, ils sont parmi les 77 constructeurs qui exposent, en 1898, au 1er Salon Automobile aux Tuileries qui reçoit 140 000 visiteurs.

En **1899**, F. Bentz Audéoud, financier genevois, apporte son soutien à la jeune entreprise prometteuse. Ainsi naît la Société des Anciens Etablissements Georges Richard qui s'établit à **Ivry-Port**, 2 rue de Galilée sur 5 000 m² où travaillent 300 salariés. Au catalogue des produits, figure une petite **voiture électrique** type « Duc » accompagnée du commentaire suivant : *« nous limitons ce mode de traction à la vie urbaine car il s'écoulera encore de longues années avant qu'on puisse se ravitailler d'électricité partout et facilement »* …



Couverture catalogue Georges Richard – 1900

Brochure_157_Mise en page 1 22/01/13 12:08 Page7

RICHARD-BRASIER EN COURSE

Né en **1864**, brillant ingénieur Arts et Métiers, après une expérience chez Mors, **Henri Brasier** rejoint Georges Richard en **novembre 1901** en qualité de directeur de production, puis d'associé. C'est un passionné de course. En **1902**, les voitures Georges Richard récoltent un bon palmarès dans des épreuves en France, en Europe, aux Etats-Unis.

En **1903**, plusieurs Richard sont au départ de la course Paris-Madrid, qui sera arrêtée à Bordeaux en raison de nombreux accidents – Marcel Renault y perdra la vie –. Elles se classent bien, mais Georges Richard, pilote du n° 26, sera victime d'une fracture du bassin qui l'obligera à une longue convalescence. Deux conséquences importantes : Une souffrance de la hanche qui l'accompagnera toute sa vie et son éviction de l'entreprise par son associé Brasier.

Le moteur de 80 HP est mis au point par Richard et Brasier en vue de faire regagner à la France **la Coupe Gordon-Bennett** ; celle-ci, créée en **1900** a été remportée par Panhard à deux reprises, puis par Napier et, en **1903**, par Mercedes. La voiture Richard-Brasier rapporte la Coupe en France en **1904** et la conserve en **1905**.

POURQUOI UNIC ?

Tandis que, à partir de **1906**, Brasier va continuer à fabriquer à Ivry-Port des automobiles sous sa propre marque qui n'atteindront pas la célébrité des Richard-Brasier, la même année Georges Richard, avec le soutien du Baron Henri de Rotschild et l'apport de la Société d'Automobiles et de Traction qui a fabriqué des voitures Bardon (SAT), crée la **Société Anonyme des Automobiles Unic**. Les statuts stipulent qu'il est prévu *« de réaliser des modèles simples, robustes, ne dépassant les 16 HP et où les organes seront le plus possible communs à plusieurs modèles »*. L'installation d'Unic dans les locaux vastes et fonctionnels de la SAT, **1 quai National à Puteaux** permet la cadence de 2 véhicules/jour marquant une nouvelle étape du développement des activités de Georges Richard. Le constructeur rejoint ainsi la « banlieue automobile » : les de Dion-Bouton, Darracq, Clément-Bayard, Charron, Gobron-Brillié, Sizaire et Renaudin, etc.

Unic fut rapidement apprécié pour **ses taxis** que l'on trouve à Paris – la Compagnie Meteor –, à Monaco, à Londres. Entre **1906 et 1910**, 1 500 unités de la marque furent livrés à Londres, 700 à Paris, 100 à Buenos-Aires sans compter des parcs de moindre importance dans d'autres villes. Le châssis était doté d'un moteur 12/14 HP 4 cylindres monobloc 70 x 110, une nette amélioration par rapport au moteur 2 cylindres lourd et encombrant.

Les exceptionnelles inondations de Paris en **janvier 1910** furent un véritable drame qui n'épargna pas les usines de Puteaux ou Suresnes. Il fallut bien trois à quatre semaines à Unic pour gommer les conséquences de ce désastre.

Le succès des productions Unic, notamment des fiacres qui prennent progressivement la place des fiacres hippomobiles, conduit le fondateur à accroître l'outil industriel : en **1910**, il achète son voisin, les **Accumulateurs Dinin**, puis deux ans plus tard, un terrain de 6 500 m² sur lequel il construit de nouveaux bâtiments.

Théry sur sa Richard-Brasier,
vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett en 1904 et 1905.

Publicité Unic (L'Illustration – 6 avril 1912).

SI L'HISTOIRE D'UNIC

Usine Unic en 1910 – 1 quai National, Puteaux (Seine).

Logo Unic – 1923.

Le catalogue de **1913** présente la gamme de **15 modèles** allant de 10 à 24 HP sans omettre les **7** « **véhicules industriels** ». La qualité des voitures s'étend à une finition soignée qui fait appel à des accessoires raffinés : les montres Astoria ou les lanternes Blériot.

APRÈS LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Pendant les quatre années de conflit, comme tous les constructeurs, Unic se reconvertit dans les productions de la Défense Nationale et se voit attribuer la fabrication d'obus de 75, d'ambulances et… de fléchettes que les avions laissaient tomber sur l'ennemi.

Georges Richard fut cruellement touché à titre familial. Il perdit son fils Raymond, fasciné par l'aviation et membre de l'Escadrille des Cigognes, en **1916**. Quant à l'aîné, Jean, il succomba en **1923**, des suites de la guerre. Mais le fondateur l'aura précédé d'une année car, en **1922**, essayant les freins de la nouvelle série L, près de Rouen, il a un **accident** qui lui est **fatal**.

L'Ingénieur Arts & Métiers **Georges Dubois**, engagé par le fondateur dès l'installation à Puteaux, prend la direction de la Société qu'il assurera jusqu'à sa mort en 1948.

La paix revenue, la construction automobile reprend, d'abord avec les modèles d'avant-guerre, puis à partir de **1922, avec la série L** dont 16 modèles se succèderont pendant douze ans. La qualité, le confort, la sécurité des voitures Unic ont un prix, quelque 20 % au-dessus des produits concurrents.

La prestigieuse série **U, U4 B et U4 L** va sortir en **1935** avec le groupe moto-propulseur de la gamme L 72,8 x 120. En **1934**, le moteur 6 cylindres 75 x 113 de 3 litres de cylindrée est homologué. En 1937, seront réceptionnés aux Mines les modèles **U 4 C et U 4 D** dotés du nouveau moteur 80 x 107. Cette dernière famille de voitures Unic, dotée de boîtes à vitesses pré-sélectives, d'une suspension AV à roues indépendantes se caractérise par une excellente tenue de route. **La fabrication des automobiles Unic cessera en 1938**.

Parmi les modèles Unic, citons le A1, moteur 2 cylindres verticaux 10 HP à 1 080 tr/mn et le A2 qui développe 14 HP, puis les B1 et B2 avec moteur 4 cylindres 87 x 110 et en **1908** le C1 de 12/14 HP et le B de 16/20 HP.

Camionnette Unic 1925.

Publicité camionnette Unic (L'Illustration – 29 avril 1922).

Voiture Unic Grand Prix hors concours (Concours d'Elégance de Charbonnières – 14 juin 1931).

Brochure_157_Mise en page 1 22/01/13 12:09 Page9

ET LES VÉHICULES INDUSTRIELS ?

Des châssis mécaniques Unic étaient carrossés en véhicules de livraison dès l'origine de la marque. En **1910**, leur charge totale pouvait aller jusqu'à 2,5 tonnes. En **1914**, la gamme de « **châssis pour fiacres et véhicules industriels** » comprend 8 modèles de 7 à 23 HP. Cette même année est réceptionné aux Mines le véhicule utilitaire **M1 série A2** à moteur à essence 4 cylindres 80 x 130 de 2 500 kg de charge utile, mais il ne sera pas développé.

L'orientation vers les véhicules industriels se précise au lendemain de la Première Guerre mondiale.

En 1920, le véhicule **LD2** est doté du moteur 4 cylindres à essence 70 x 120 ; durant toute la décennie, **la série L** va évoluer selon le PTC et le moteur passer de 70 à 72,8 d'alésage, la course restant inchangée.

Pendant la même période, Unic va développer **la série M, de M1 à M9**, dont la fabrication s'arrêtera en **1929**. Dotée d'équipements innovants tels que les servo-freins ou les ponts AR à double démultiplication démontables aisément, elle pouvait être équipée d'une direction à droite ou à gauche, selon la demande du client.

A partir de 1930, Unic améliore la gamme des camions légers à essence à châssis surbaissé mais surtout se lance véritablement dans le **poids lourd**. Le premier de cette série, le type **CD2, 7 tonnes, présenté au Salon 1931** est animé par un moteur diesel Mercédès OM 5, 6 cylindres 105 x 165 de 8,580 litres de cylindrée, 90 ch. fabriqué sous licence et par une boîte 8 vitesses.

Pour combler le vide entre les camions légers à essence et le poids lourd diesel, Unic met au point la gamme **M 24** à moteur diesel 4 cylindres 110 x 130, 62 ch. de 7,5 tonnes de PTC qui évoluera vers la série Z.

En **1940**, l'usine, qui se retrouve avec la moitié de ses effectifs, se replie quelque temps à Niort après un bombardement ennemi qui cause d'importants dégâts humains et matériels, puis regagne Puteaux. Unic, comme les autres constructeurs, se mettra à fabriquer une faible quantité de camions « gazo », compte tenu des rares matières premières allouées par les Pouvoirs publics.

Publicité camionnettes Unic (L'Illustration – 9 avril 1929).

Publicité Unic – 1928.

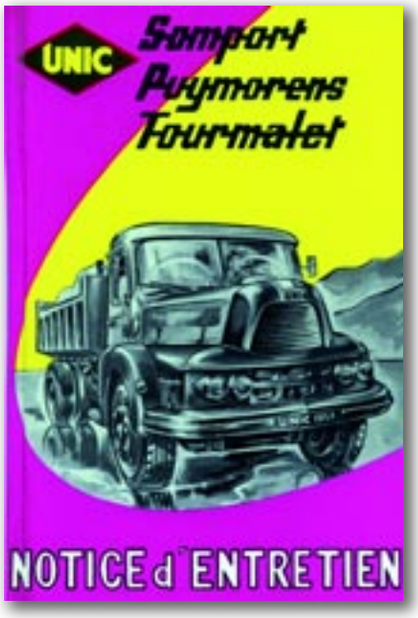
Logo Unic – 1923.

Tracteur Unic avec remorque citerne – 1931.

Logo Unic – 1955.

SI L'HISTOIRE D'UNIC

Camion Unic GFA ZU 50 transport de lait – 1946.



Notice d'entretien Unic pour types NE ZU 66 et 81.

Couverture dépliant publicitaire Lautaret Izoard – 1957.

Unic dans un chantier en Algérie – 1962.

LE TEMPS DES ALLIANCES

Dès **1945**, sort le nouveau **moteur diesel à injection directe**, mis au point en **1937**, le « **ZU** » 115 x 150, développant de 77 à 150 ch. qui sera construit à 40 000 exemplaires, en 4 et 6 cylindres, durant les 15 années suivantes. Il équipera des véhicules de 4 300 à 29 000 kg.

Mais l'outil de travail a besoin d'être modernisé car les machines et outillages doivent assurer une meilleure productivité. Les moyens financiers manquent pour franchir cette nécessaire étape. En **1948**, **René Copin** succède à Georges Dubois dont il était l'adjoint. Le nouveau dirigeant est assisté de **Roger Petiet**, entré chez Unic en **1943**. Il est le fils du Baron Charles Petiet, grande figure de l'automobile et Président de la Chambre Syndicale des Constructeurs.

Henri Pigozzi, à la tête de la filiale française de FIAT, SIMCA (Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile), laquelle, tout comme Delahaye, Laffly et Unic, appartenait au Groupement Français Automobile (GFA) imposé par les Pouvoirs Publics pendant la guerre, était bien au fait des problèmes d'Unic dont il se rend acquéreur en **1949**. Les liens financiers s'étendent très vite au plan industriel et technique. En **1952**, **Unic devient officiellement la branche Poids lourds de Simca Industries qui se renforce de Ford France en 1955**. Celle-ci apporte son usine de Poissy et un important marché militaire concernant la livraison de 2 500 « Cargo » 4 x 4, cabine torpédo Genève.

Un an plus tard, **Saurer-France**, qui a produit 528 véhicules en 1955, joint son sort à celui d'Unic. Ce dernier y gagne au plan technique, industriel et commercial. Saurer est réputé pour ses innovations et son excellence techniques. L'unité géographique de Saurer et Unic est un atout : des usines de **105 000 m² à Suresnes et Puteaux**. Le réseau commercial se trouve renforcé.

Au Salon de l'Automobile en 1954, Unic présente une gamme nouvelle, cabine métallique sur l'ensemble, qui sera le point de départ de régulières évolutions ultérieures : réduction du poids mort, amélioration de puissance, d'esthétique et de confort des cabines, etc.

A partir de **1957**, apparaît la **série des « cols »** : les véhicules de la gamme basse seront baptisés du nom de cols vosgiens tels que Bussang, Donon ou Saverne, ceux de la gamme moyenne regarderont vers les Pyrénées avec le Somport ou le Puymorens tandis que les ensembles de la gamme haute évoqueront les mythiques cols alpins comme l'Izoard ou le Galibier.

Un partenariat de courte durée – **novembre 1958 à mai 1960** – s'établit entre **Unic et Willème**. Il donne lieu au lancement de deux modèles hybrides, le UW 610 et le UWB 610 dont l'accueil est moyen. La différence de culture entre les deux entreprises conduit à la résiliation des accords.

M'ÉTAIT CONTÉE...

Au Salon de **1964**, un nouveau moteur, 8 cyl. en V à injection Saurer (10,770 l. de cylindrée et 225 CV) – qui passera à 270 CV deux ans plus tard – et une boîte renforcée 8 vitesses synchronisées sont des résultats de la réunion des deux constructeurs.

En **1966**, les activités camions Unic et les tracteurs agricoles SOMECA, qui n'ont pas été cédées au groupe Chrysler en **1963**, sont rassemblées sous une même entité **Fiat France Société Anonyme (FFSA)** présidée par Umberto Agnelli, les marques restant autonomes.

A partir de **1968**, Unic assure la distribution en France de l'ensemble des véhicules industriels produits par le groupe FIAT (Unic, Fiat, OM) ; elle absorbe également les **Etablissements Fernand Genève**, spécialisés dans les équipements des véhicules industriels, qu'elle contrôle depuis plusieurs années.

■ VERS UN NOUVEAU SITE INDUSTRIEL

Avec l'augmentation de la production qui tutoie les 40 unités/jour à la fin des années **1960** et le mouvement de décentralisation industrielle, **la décision est prise en 1971 d'installer l'usine Unic à Trappes** dans les Yvelines sur une zone industrielle où Fiat a acquis de vastes surfaces. Les travaux commencent sur une aire de 54 ha.

En **1973, le transfert s'effectue** sur le nouveau site d'une capacité effective de 80 véhicules/jour et potentielle de 120 véhicules/jour. Les activités d'essais, de pièces de rechange, de livraison accompagnent l'usine de production ; dernière étape en 1976 avec le transfert du siège social.

Au début de l'année **1975**, 5 marques européennes – dont 3 italiennes du groupe Fiat : **Fiat, OM, Lancia** – une allemande **Magirus-Deutz** et une française **Unic**, **s'unissent** pour former **Industrial VEhicles COrporation (IVECO)**. Cet ensemble, qui regroupe environ 50 000 personnes et dispose de 16 sites de production dans trois pays, a pour objectif de réaliser une harmonisation des productions et une rationalisation des capacités techniques et industrielles de chaque partenaire, chaque marque devant garder son nom et sa personnalité.

Sur le plan juridique, Unic-Fiat SA devient **Unic SA en 1976** et en **1992, IVECO FRANCE**.
La marque **Unic**, d'abord accompagnée du nom de Fiat en **1974**, fera route, à partir de **1982**, avec Iveco, puis **disparaitra des calandres en 1986**, soit 80 ans après sa création par **un des pionniers de l'automobile, l'autodidacte Georges Richard**. ■

Logo Unic – 1978.

Sources : « Unic passe avant tout »
de Dominique Dubarry – Editeur Jacques Granger Paris / 1982 –
Unic : « des voiturettes aux poids lourds modernes »
Revue « Le Poids Lourd » octobre 1973 –-
« Georges Richard, un constructeur… UNIC »
Revue Gazoline Juillet 1998 –
***Unic : Etudes** d'André Hubschwerlin*
avril 1989 et janvier 1994 – Archives Fondation Berliet.

Unic Esterel cabine avancée profonde – 1963.

Camion Unic MZ cabine avancée transport de bouteilles de gaz – 1966.

Camion Unic Izoard 340 V8 nouvelle cabine « groupe » - 1971.

SOCIAL. NOUVEAU FONDS À CONSULTER

Clémentine Ragonot, étudiante en licence professionnelle APICA (Archives et Patrimoine Industriel Culturel et Administratif) IUT de Dijon, a effectué un stage de trois mois au printemps 2012, dans le cadre de son cursus universitaire. Elle a été chargée de traiter un fonds d'archives que Gabriel Lunven, cadre de la Direction des Ressources Humaines de Renault Véhicules Industriels, avait déposé antérieurement à la Fondation Berliet.

Voici les lignes qu'elle a écrites pour la Lettre :

■ UNE MISSION : REPRENDRE LE TRAITEMENT D'UN VRAC D'ARCHIVES

Clémentine Ragonot.

« Je suis arrivée à la Fondation à la fin du mois de mars 2012, pour un stage de trois mois au sein du centre de documentation. Il s'agit d'un stage de fin d'études, qui vient clore une licence professionnelle en métiers des archives. J'avais choisi de venir à la Fondation Berliet, car je voulais découvrir une structure à taille humaine, où je pourrais échanger avec chacun. D'autre part, j'étais très attirée par la mission que m'avait confiée Anne Carrière, à savoir reprendre intégralement les documents de travail d'un cadre Renault V.I., qui en avait fait don à la Fondation Berliet. Les thématiques présentes dans les documents semblaient très intéressantes, et découvrir un centre rassemblant des archives d'entreprise l'était encore plus.

Après avoir fait connaissance avec le fonctionnement de la Fondation et avec l'équipe, j'ai également fait des recherches sur les entreprises Berliet et Renault V.I., afin de connaître le contexte de production des papiers que j'aurais à traiter. J'ai ensuite été voir le fonds (on parle d'un « fonds » d'archives pour un ensemble de documents provenant d'une même entité). Celui-ci était en partie déjà classé et rangé en boîtes d'archives, tandis qu'une autre partie était à l'état de « vrac ». Lorsque des documents parviennent à un service d'archives, soit ils ont été conditionnés en boîtes, suivant leur classement d'origine, soit ils arrivent en « vrac », c'est à dire sans plan de classement apparent, et parfois sans dossiers identifiables.

Gabriel Lunven avait fait don de ses archives et de sa documentation de travail en 1994 et 1996. Ces documents avaient été triés par un groupe de bénévoles et une partie avait été inventoriée, classée et saisie dans la base de données par Anne Carrière, responsable du Service Archives et Documentation. Cette dernière a, en 2012, émis le souhait de voir les documents du fonds Lunven rassemblés et traités. Durant trois mois, j'ai donc repris l'ensemble de ces documents dans le but de les classer et de les décrire. »

■ LES ARCHIVES DE GABRIEL LUNVEN

Gabriel Lunven est entré au service de l'entreprise Berliet en 1968 en tant que psychologue du travail, comme l'y destinait sa formation. En 1970 il est nommé chef du service de Psychologie du Travail, période où il est notamment appelé à participer aux entretiens d'embauche. Lors de la fusion Berliet-Saviem, il devient chef du service Mobilité Interne et Plan de Formation pendant deux années environ. En 1982, Gabriel Lunven va mettre en place et diriger un nouveau service, baptisé Développement Social. Celui-ci est un « laboratoire » en matière de gestion sociale du personnel, et participe à différentes expériences et innovations concernant le management en entreprise. Il continuera à diriger ce service jusqu'à sa retraite, en 1994.

Au cours de mon travail, j'ai souhaité rencontrer M. Lunven, afin de lui soumettre mon travail et connaître sa carrière, ce qui m'a également permis de mieux comprendre ses documents de travail et l'articulation entre différents sujets. Cela m'a aidé à mettre en place un classement thématique et chronologique, en créant des dossiers par sujet. À travers ces archives, on peut voir comment Renault V.I. adopte de nouveaux modèles de gestion des personnes et développe de nouvelles méthodes de production.

■ LES GRANDES THÉMATIQUES : QUALITÉ, EXPRESSION DES SALARIÉS, HANDICAP

La qualité des produits a été depuis des décennies la priorité des entreprises. Pour faire face à la concurrence étrangère, la qualité des produits va devenir le fer de lance de l'industrie.

Couverture plaquette – 1989.

Dès le début des années 1980, les premiers « cercles de qualité » sont mis en place. Il s'agit d'une méthode d'inspiration américano-japonaise, qui consiste à rassembler les ouvriers d'un atelier ou d'une chaîne de montage afin qu'ils solutionnent les problèmes rencontrés quotidiennement. Ainsi, les produits issus de cet atelier seront en théorie moins défectueux et ne nécessiteront pas d'être remaniés : l'entreprise gagne en temps, en argent et en crédibilité auprès de ses clients. Rapidement, ce mouvement vers la qualité d'abord destiné aux ouvriers va s'étendre à tous les membres d'une entreprise : on va baptiser cette notion « qualité totale ».

Dans le même temps, la France va choisir de donner la parole aux salariés, par le biais de groupes d'expression (GE). Cette démarche émane du ministre Jean Auroux : il est à l'initiative de quatre lois portant sur les droits des travailleurs, notamment la création de ces groupes. Ceux-ci ont pour objectif de faire participer les salariés à l'avenir de leur entreprise et à l'évolution de leurs conditions de travail. Par la suite, ces groupes seront renommés conseils d'ateliers et de bureaux (CA ou CAB) : on trouve les bilans de ceux-ci chez Renault V.I. au sein des archives de Gabriel Lunven.

En 1987, une autre importante loi touchant le milieu du travail est promulguée : il s'agit de la loi obligeant toute entreprise, publique ou privée, à embaucher un minimum de 6 % de travailleurs handicapés au sein de son effectif. G. Lunven sera chargé de gérer ces recrutements, et participera à la rédaction de l'accord APH (accueil des personnes handicapées) mis en place par Renault V.I. en 1989.

■ COMMENT DIFFUSER CE PATRIMOINE ?

Une fois l'ensemble des documents inventoriés, classés, décrits et saisis dans la base informatique, on peut penser que le travail est terminé. Cependant, si les archivistes ont pour mission le traitement des informations, ils sont aussi et surtout chargés de leur diffusion : c'est-à-dire en faire prendre connaissance au public pour leur donner toute leur utilité. Pour diffuser les documents auprès des chercheurs et amateurs, les services d'archives ont différents moyens : d'une part se faire connaître en tant qu'institution détentrice de documents, et d'autre part faire connaître les trésors en leur possession.

Un des moyens pour révéler au lecteur le contenu des fonds, est de produire un instrument de recherche. Ce document, mis à disposition du public, présente un ou plusieurs fonds d'archives, sous une forme normalisée. D'abord en situant les documents et leur contexte de production, leur histoire, leur contenu. Ensuite l'instrument de recherche décrit précisément chaque dossier : sujet traité, dates, type de documents, nom du producteur. Enfin, pour permettre au lecteur d'élargir son champ de recherche, on lui propose une sélection de références bibliographiques ou archivistiques.

Après trois mois passés à la Villa Berliet, j'ai pu finir mon travail dans les temps. L'instrument de recherche que j'ai produit est consultable au centre de documentation, avis aux intéressés ! ■

Cercles qualité Renault V.I. Limoges – 1982.

EN BREF... EN BREF... EN BREF...

Quelques-uns des documents d'Automobiles Industriels Latil – qui remontent à 1937 – que Jean Jumel, une fois encore, a offerts à la Fondation Berliet en novembre 2012.

■ L'ESPACE ASSOCIATIF DU RHÔNE FÊTE SES 20 ANS

Créée en 1992 par le Conseil Général du Rhône, cette structure est un centre de ressources entièrement dédié à la vie associative rhodanienne. Il met à disposition des 9 500 associations recensées sur les 30 000 existantes **information, conseil et formation**.

Des outils d'information, tels que l'annuaire des associations du Rhône, le kiosque associatif, des consultations personnalisées données par des experts juridiques, comptables, etc… des séances de formation adaptées aux besoins des acteurs constituent une large part de l'activité de cette structure..

Bilan et avenir de la vie associative ont été évoqués, **le 26 novembre 2012**, à la Préfecture du Rhône, avant la visite des nouveaux locaux. Six personnes travaillent à l'Espace Associatif situé **15 rue de Sévigné Lyon 3e** – site internet : www.rhone.fr ■

www.fondationberliet.org

Cliquez sur « Actualités » et vous découvrirez un film de 8 mn « **Renault Trucks, pionniers depuis 1894** ». Réalisé avec de nombreux documents puisés à la Fondation Berliet, il donne à voir sur un rythme alerte, l'évolution des véhicules industriels depuis plus de cent ans, les innovations techniques, les épopées à travers les terres inexplorées, la conquête des marchés : un héritage que Renault Trucks se plaît à faire revivre.

D'autres événements ne manqueront pas de vous intéresser : **L'irrésistible ascension de l'automobile en 1900**. Vous apprendrez des tas de choses ; les débuts de la voiture sans chevaux ne furent pas un long fleuve tranquille, même son genre posait problème, masculin d'abord, puis le féminin l'emportera ! « **Le transport branché** », traduisez camions et bus électriques, ne date pas du 21e siècle. Vous serez surpris des réalisations révélées par Philippe Brossette au cours de son bref exposé sur l'historique des véhicules industriels électriques.

Quant à **la Boutique**, elle a pris un coup de jeune et propose de nouvelles maquettes. A vos claviers ! ■

■ SAURER, de Charles Fontaine et Nick Baldwin

Une somme de longues recherches, d'études minutieuses, d'illustrations inédites, tel est l'ouvrage que proposent les deux auteurs sur la marque suisse Saurer. Ils présentent la vie de cette entreprise suisse d'Arbon qui a vendu ses licences dans le monde entier ou a créé des filiales comme en France où elle a opéré durant plus d'un demi-siècle. Innovations techniques, qualité de l'exécution, ajustement aux besoins des utilisateurs ont tissé la réputation d'excellence de Saurer.

Charles Fontaine et Nick Baldwin connaissent depuis longtemps la Fondation Berliet et y ont trouvé certains éléments complémentaires… ■

Prix : 76 €. Disponible auprès de :
Gambrinus Drivers Museum – 2A Fontaine Saint-Pierre
B-5600 Romedenne - Belgique - Tél/Fax. + 00 (32) – 82 67 83 48
charles.fontaine@gambrinus-divers-museum.be

EN BREF...

MODÈLES RÉDUITS MQM

Berliet GLR multibenne vert - Ech.1/24
Prix : **178** € + frais de port.

Berliet GLR multibenne Lely - Ech. 1/24
Prix : **178** € + frais de port. (ill. ci-contre)

BON DE COMMANDE MODÈLES RÉDUITS MQM

Autres modèles disponibles

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Souhaite commander ..... modèle(s) réduit(s)

❒ Berliet GLR 8 R Citerne Total .....179 €
❒ Berliet GLR 8 R Fourgon Minotier Collin.....168 €
❒ Berliet GLR 8 R Fourgon Esso (immatriculé en Belgique).....168 €
❒ Berliet GLR 8 R multibenne vert.....178 €
❒ Berliet GLR 8 R multibenne Lely.....178 €

l'unité (ajouter **17** € de frais de port et d'emballage pour un article, pour plusieurs exemplaires, nous consulter).

Chèque à libeller à l'ordre de :
Association des Amis de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet
39, avenue Esquirol - 69003 Lyon
Tél. 04 78 54 15 34 - Fax. 04 72 33 20 25

MAQUETTES NOREV

Berliet T 100 n° 1 blanc - Ech.1/43
Prix : **170** € + frais de port.

BON DE COMMANDE MAQUETTES NOREV

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Souhaite commander ..... maquette(s) :

NOUVEAUTÉS

❒ **Berliet T 100 n° 1 blanc.....170 €**
❒ **Berliet Gazelle version Ténéré couleur jaune .....65 €**

Autres modèles toujours disponibles

❒ Berliet T 100 Tulsa .....170 €
❒ Berliet T 100 n°3 benne .....170 €
❒ Berliet GBO 8 Pétrolier Saharien .....50 €

l'unité (ajouter **17** € de frais de port et d'emballage pour un article, pour plusieurs exemplaires, nous consulter).

Chèque à libeller à l'ordre de :
Association des Amis de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet
39, avenue Esquirol - 69003 Lyon
Tél. 04 78 54 15 34 - Fax. 04 72 33 20 25

Site internet : www.fondationberliet.org
e-mail : fondation.berliet@wanadoo.fr

CALENDRIER

28 janvier.....
Corbas, Rhône
Salle des Fêtes

Conférence « **Berliet** »
par Monique Chapelle
Mémoires Corbasiennes
Contact : André JACQUIER
04 72 50 30 20

6 / 10 février.....
Paris
Parc des Expositions
Porte de Versailles
Hall 2/2 - stand J37

Salon Rétromobile
Présentation
voiture **Berliet VIRP 11 1936**.
*Sur le stand **Cartier**, présentation camionnette **Unic L 1** 1923 restaurée par la Fondation Berliet grâce au mécénat du joaillier Cartier.*

27 avril .....
Dans la région de Clairvaux les Lacs, Jura

31e édition sortie touristique du **CAB**
(Club Automobiliste Berliet)
Musée des machines à nourrir et à courir le monde / Mini-croisière sur le **lac de Vouglans**.

1er juin .....
Le Montellier, Ain
Conservatoire

Fête des Amis.
Comme à l'accoutumée, une invitation personnelle sera envoyée aux membres de l'Association.

3 au 5 juin .....
***Utrecht** (Pays-Bas)*

Participation au **Congrès biennal de l'IATM**
(International Association of Transport Museums).

19 juin .....
Fort de Vaise
25 bd St-Exupéry
Lyon 9e

Conférence « **Paul Berliet, visionnaire** »
par Monique Chapelle organisée par **les Amis de la Fondation Renaud** et **l'Association Lugdunum-Florentia**.

22 au 27 juillet..
Manchester
(Royaume-Uni)

Congrès ICOHTEC (The International Committee for the History of Technology).
Thème : **"Connaissances au travail : théorie et pratique"**.
Participation de Monique Chapelle.

14-15 septembre..
Lyon
Villa Berliet

Journées Européennes du Patrimoine.

Venez rejoindre les Amis de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet

Ecrivez-nous : 39, avenue Esquirol - 69003 LYON
Vous pouvez aussi adhérer à la Fondation sur : www.fondationberliet.org

Pour 2013, voici le montant de votre contribution pour devenir :

Membre Adhérent	**Donateur**	à partir de	880 €
Membre Adhérent	**Bienfaiteur**	à partir de	390 €
Membre Adhérent	**Actif**	à partir de	84 €
Membre Associé	**Sympathisant**	à partir de	43 €
Membre Associé (- de 25 ans)	**Sympathisant**	à partir de	20 €

Les sommes versées par les particuliers bénéficient d'une réduction d'impôt de 66 % dans la limite de 20 % du revenu imposable (un reçu est adressé par retour).

Direction de la publication : Monique CHAPELLE
Secrétariat de Rédaction : Carole DAVESNE
La Lettre de la Fondation : tirage 3000 exemplaires

Imprimerie Valette
69002 Lyon

EN VISITE... EN VISITE... EN VISITE...

❶ *et* ❷ *– 29/11/2012 et 04/12/2012 – Visite d'une délégation de personnels Renault Trucks SAS accompagnée par Jean-Philippe Bertuzzi (Renault Trucks), Philippe Brossette et Paul Piemontese (Fondation Berliet).*

22/11/2012 – Sous la conduite de Patrick Flageul, visite de la brigade de gendarmerie de Meximieux dirigée par le Major Edmond Pasquino accompagné par le Chef d'Escadron Hosmann-Remy, commandant de compagnie à Trévoux.

11/09/2012 – Michel Brusson a accueilli au Conservatoire des membres de l'Amicale des Anciens de Bio-Mérieux.

27/09/2012 – Visite d'un groupe d'anciens élèves du Collège de Tarare, filière industrielle, section mécanique, pilotée par Jean-Pierre Brassler.