

Locotracteurs BERLIET.



Origine : compagnie PLM.

Constructeur : Automobiles Marius Berliet à Vénissieux.

Type : RLD 35.

Date de construction : entre 1 935 et 1 940.

Moteur : diesel MDX Berliet à cinq cylindres.

Puissance : 30 kW (50 ch).

Transmission : mécanique.

Masse : 11 tonnes.

Commentaires :

- Le CEF- Nord possède deux exemplaires de cette série de locotracteurs. L'un, le « jaune », dont l'origine PLM n'a pu être établie (certains exemplaires ayant été livrés directement à l'industrie privée), a été donné à l'association par la société PPG de Saultain. Le second, « le vert », d'origine PLM certaine (car encore revêtu de sa livrée SNCF), a été acquis auprès de son dernier utilisateur, la coopérative agricole de Breteuil sur Noye (60).
- Ces petits engins, construits d'après la technique des poids-lourds de l'époque, se sont avérés très robustes, de plus, leur faible dimension était appréciée pour manoeuvrer sur les embranchements. Certains, revendus à des entreprises après leur carrière à la SNCF, étaient encore en service en l'an 2 000.
- Plusieurs autres exemplaires ont été préservés par divers groupements et associations : Fondation Marius Berliet à Lyon (69), musée Provençal des Transports Urbains de La Barque (13), commune de Tignieu-Jamezieu (38), Chemin de Fer Touristique de la Brévenne (69)

Marius BERLIET.



Né à Lyon le 21 janvier 1866, Marius Berliet s'engoue très vite pour la mécanique: sa première création est un "tandem à moteur". En 1899, il crée un petit atelier aux Brotteaux (banlieue de Lyon), pour fabriquer des voitures de tourisme. Les voitures Berliet se forgèrent à cette époque une réputation de sérieux et de qualité et quelques modèles furent fabriqués sous licence aux Etats-unis sous la marque ALCO (American Locomotive Company). La locomotive au chasse buffle fabriquée par l'Alco devient l'emblème de la marque Berliet. L'Ecole d'Apprentis est créée en 1909. L'exportation représente 50 % des ventes en 1912. Cette année-là, un équipage allemand sur une voiture de série Berliet gagne le rallye de Monaco. En 1913, 3 500 voitures sortent de l'usine de Monplaisir qui occupe 48 000 m².

C'est à la faveur de la réorientation de ses productions pendant la guerre de 14-18 (les célèbres camions de la Voie Sacrée qui permirent de dégager Verdun) que Berliet se spécialisera dans le poids lourd et l'autocar. A partir de 1916, Marius Berliet achète 400 hectares de terrains à Vénissieux et, en deux ans, rend l'usine opérationnelle : usine intégrée de la production de l'acier à la livraison des véhicules. Pour loger ses ouvriers, il fit construire la Cité Berliet. Malgré son dépôt de bilan en 1921, l'entreprise, devenue Société Anonyme en 1917, se remet en selle, fait le choix du moteur diesel en 1930 et se lance dans la construction d'autorails et de locotracteurs. La fabrication d'automobiles légères cesse en 1939.

Pendant la seconde guerre mondiale, la fabrication de gazobois pour le parc de la zone sud sera possible jusqu'à la fin de 1942 : au-delà, Berliet fut traité par l'occupant comme les constructeurs de la zone nord, c'est-à-dire mis sous tutelle. Arrêté en septembre 1944, Marius Berliet, accusé de collaboration économique avec l'ennemi, est condamné à 2 ans de prison et dépouillé d'une partie de ses biens. Assigné à résidence à Cannes, il y décèdera en 1949. Malgré l'enjeu politique qu'elle représente, l'entreprise est rendue à ses propriétaires. Son fils Paul prend les rênes de l'entreprise à partir de 1950.

Après la seconde guerre mondiale, Berliet rachète quelques petites marques lyonnaises avant de s'associer à Citroën en 1957. De 17 camions par jour en 1950, la production passera à plus de 120 en 1974. Berliet porte ses efforts à l'exportation en Europe et à l'industrialisation des pays en voie de développement, pour leurs propres besoins, à partir de 1958.

En 1975, Automobiles M. Berliet compte alors un effectif de 24 000 personnes. L'Etat décide alors le rattachement de Berliet à la Régie Renault. En 1980 disparaissent les marques Berliet et Saviem au profit de Renault Véhicules Industriels, devenue Renault Trucks en 2002. A Lyon, la Fondation de l'Automobile Marius Berliet s'attache à préserver le patrimoine de la marque.

La compagnie PLM.



Les études du chemin de fer de Paris à Lyon et à Marseille commencent au début des années 1840. De nombreux projets sont montés, de nombreuses compagnies formées. Mais en fin de compte, c'est l'État qui fixe les tracés et donne les concessions. Le tronçon Avignon - Tarascon - Arles - Marseille est concédé en 1843. Les travaux durent jusqu'en 1852. Le tracé du Paris - Dijon est décidé en 1844. Il se poursuit en direction de Lyon. Chalon-sur-Saône est atteint en 1851. Les travaux commencent en 1849 sur le tronçon Lyon - Avignon ; ils sont achevés en 1856. La ligne est presque terminée en 1855 sur son tracé de base : Paris - Lyon - Marseille. Elle est empruntée par Napoléon III, ce qui lui vaut le titre d'« impériale ».

Elle est alors partagée entre plusieurs compagnies, qui finissent par fusionner en deux seulement : compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée (LM) et nouvelle compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon (PL). Mais cette situation ne perdure pas : le 11 avril 1857, les compagnies fondatrices sont dissoutes et le PLM est créé par Paulin Talabot qui en deviendra le directeur général de 1862 à 1881. Le PLM s'étend progressivement sur tout le sud-est de la France, couvrant la Côte d'Azur, le Languedoc et les Alpes. Il exploitait aussi une partie du réseau algérien. L'apogée du réseau a lieu sous la direction exercée par Gustave Noblemaire de 1881 à 1907.

Les grèves de 1920 furent dures sur ce réseau (le Nord et l'Est furent par contre peu touchés), et il y eut alors de nombreux licenciements.

D'importants travaux de modernisation sont entrepris au début des années 1930 :

- en 1929, électrification de la ligne Chambéry - Saint-Jean-de-Maurienne - Modane par troisième rail, avec mise en service de locomotives très puissantes.
- renforcement de l'artère Paris - Lyon (quadruplement partiel) et mise en service de trains à vapeur carénés (1937).
- passage au bloc automatique lumineux dès 1935 ;
- mise en service d'autorails (1920) et de puissantes locomotives diesel (1937).

Le PLM est finalement intégré à la SNCF en 1938 lors de la création de la compagnie nationale. Il subsiste comme compagnie hôtelière.

L'avènement des locotracteurs en France.

Au début des chemins de fer, il y a déjà plus d'un siècle et demi, les manœuvres des wagons étaient tout d'abord effectuées à bras d'homme, puis au moyen de chevaux. L'augmentation des tonnages des véhicules entraîna ensuite la construction de machines à vapeur dédiées à cet usage (ou la transformation de machines de ligne déclassées). Cependant, l'usage de tels engins s'avéra rapidement coûteux, tant en combustible (nécessité de maintenir la machine en pression toute la journée) qu'en personnel, et, dès le début du vingtième siècle, les dirigeants des compagnies ferroviaires réfléchirent au moyen de remplacer au service des manœuvres les locomotives à vapeur par des tracteurs munis de moteurs à essence, qui étaient déjà produits en Allemagne par Deutz.

La première guerre mondiale fut l'occasion de produire en grand nombre de tels tracteurs, pour de toutes autres raisons. Il s'agissait alors pour les belligérants d'amener du matériel, des hommes, et aussi des pièces d'artillerie au plus près du front, et sans se faire remarquer : les émissions de fumées des machines à vapeur représentaient en effet des cibles de choix pour l'artillerie ennemie. Chaque pays utilisa alors des locotracteurs, tant en voie étroite qu'en voie normale, la plupart équipés de moteurs à essence, le moteur diesel (« à huile lourde », suivant la dénomination de l'époque) n'en étant qu'à ses balbutiements.

En France, les principaux constructeurs des locotracteurs étaient alors Schneider, Saint-Chamond et Crochat, mais du matériel importé fut aussi utilisé ; c'est ainsi que le CEF-NORD a réussi à préserver un locotracteur américain Baldwin construit en 1918 et amené par le corps expéditionnaire américain.

Après la fin du conflit, les compagnies ferroviaires s'intéressèrent d'abord aux surplus militaires (y compris des camions transformés) mais comprirent rapidement que tout ce matériel n'était pas adapté à un usage civil (consommation excessive, mauvaise tenue de voie) et qu'il devenait nécessaire d'étudier et de développer de nouveaux engins. Des constructeurs se lancèrent alors avec succès dans la construction de locotracteurs de faible, puis de moyenne puissance (Moyse, Jeumont, Decauville, Berliet ...), mais ce fut Baudet Donon Roussel (BDR) qui connut le plus de succès auprès des grands réseaux français, celui de l'Etat ayant joué le rôle de précurseur. Le moteur diesel s'imposa peu à peu.

La généralisation de ces engins ne se produisit toutefois qu'avec la mise en service par la SNCF des séries unifiées à partir de 1949, et encore très progressivement, puisque les dernières locomotives à vapeur de manœuvre ne disparurent qu'en 1971 !

La crise économique de 1929 et la conversion ferroviaire des constructeurs automobiles.

La crise économique de 1929 (dont les effets ne se firent vraiment sentir en France qu'en 1931) frappa durement les constructeurs automobiles nationaux, nombreux à l'époque, qui, hormis Renault, Citroën, Berliet et Peugeot, étaient de dimension plutôt modeste. Il leur fallut alors trouver de nouvelles activités pour survivre, aidés en cela par certains dirigeants des chemins de fer (dont Raoul Dautry) qui, eux, voulaient assainir la situation financière de leurs réseaux dans trois directions :

- le développement des autorails pour exploiter économiquement les petites lignes.
- le développement des locotracteurs pour remplacer les machines à vapeur (fort peu économiques) au service des manoeuvres.
- le développement des drAISINES au service de la voie (mêmes raisons).

Beaucoup de ces constructeurs tentèrent alors leur chance dans le chemin de fer, et persévèrent face à la pénurie (pneus, carburant, huiles) née de l'occupation allemande en 1940, certains appareils ayant été munis de gazogènes :

- **Berliet**, constructeur d'automobiles, mais surtout de poids-lourds et d'autocars renommés, réalisa des locotracteurs rustiques, ainsi que des autorails, essentiellement pour la compagnie PLM (proximité de l'usine de Vénissieux). Ces véhicules étaient très robustes.
- **Bugatti**, constructeur de voitures de luxe à Molsheim (67), construisit des autorails de prestige, assez fragiles, car utilisant une technologie automobile plutôt légère.
- **Delaunay-Belleville**, autre constructeur de voitures de luxe, réalisa surtout des drAISINES.
- **De Dion-Bouton**, constructeur de petits camions et d'arroseuses-balayeuses, se lança dans la construction de petits autorails pour lignes secondaires.
- **Floirat**, constructeur d'autocars, fournit quelques cars sur rails à la SNCF en 1946-49, puis en exporte (Madagascar, Dahomey, Réunion).
- **Latil**, constructeur de camions et de tracteurs d'artillerie, fournit des moteurs pour équiper des locotracteurs et des drAISINES.
- **Lorraine**, constructeur d'automobiles et d'engins d'artillerie, livra des autorails au réseau de l'Etat, ainsi qu'à la Compagnie de l'Est.
- **Michelin** développa le fameux « pneurail » et en équipa plusieurs séries d'autorails de sa conception (les fameuses Michelinés), ainsi que des camionnettes transformées en drAISINES (parmi lesquelles la Rosalie de Citroën, société que Michelin avait rachetée).
- **Panhard et Levassor**, constructeur d'automobiles, d'autocars, de petits camions et d'engins militaires, fournit des moteurs diesel pour équiper des locotracteurs et des petits autorails.
- **Renault**, constructeur généraliste (automobiles, camions, autocars, chars, moteurs d'avions, engins agricoles) construisit de nombreux autorails, des locotracteurs et des drAISINES.
- **Rochet-Schneider**, constructeur de petits camions, réalisa des drAISINES.
- **Somua**, constructeur de poids-lourds, d'autobus et de tracteurs d'artillerie, réalisa des locotracteurs, de petits autorails ainsi que des automotrices électriques.
- **SCF-Verney** construisit de petits autorails pour lignes secondaires, ainsi que des remorques à essieux pour la SNCF.
- Enfin, n'oublions pas **Unic**, constructeur de poids-lourds (et d'automobiles avant 1939) qui, bien plus tard, fournit des moteurs V8 MZ pour équiper les drAISINES DU 65 SNCF : dans sa publicité, la firme affirmait même que DU signifiait « drAISINE Unic », alors que, dans la terminologie SNCF, il s'agissait de « drAISINE unifiée » !