

## GÉS-5. ÉTAT INTERVENTIONNISTE, ÉTAT DIRIGISTE ?

L'industrie fr. était dans l'ensemble assez mal adaptée aux besoins de la guerre mondiale de 1914. Capacité de la sidérurgie = 1/3 de celle de la cap. all. Ind. chim. ne produit ni l'ammoniaque ni l'acide nitrique nécessaires à la fabrication des explosifs

ce jugement n'a cependant pas valeur générale, puisque la France avait dev. 2 prod. (auto. et alu.) qui devaient se révéler essentielles à la poursuite de l'effort militaire

Dès 1915, l'historien Henri Hauser fit paraître un livre où il analysait le « succès allemand » (voir plus loin). Tout en réfutant une imitation servile de l'ennemi, il y préconisait, pour la France de l'après-guerre, un engagement accru de l'État dans l'économie.

célébrité de l'interventionnisme de guerre, mais n'est-il pas fondamentalement lent, progressif, puis provisoire, éphémère ? <sup>1</sup> Il faut attendre le gouv. Clemenceau, en nov. 1917, pour assister à un véritable dirigisme économique (cf. cours GÉS-7).

### I. VUE CAVALIÈRE DE L'ÉVOLUTION DU BUDGET DE L'ÉTAT

#### 1°) L'ampleur du budget (complète ce que nous avons vu dans le GÉS-1)

augmentation, à cause de la multiplication des prises en charge : enseignement, développement éco., etc. + reconstructions 2 guerres mondiales

le taux de croissance du budget a presque toujours été + fort que le taux de croissance économique, sauf pendant la courte période 1922-1928 ⇒ une croissance absolue, mais aussi relative

en gros, 1928>>>, budget a crû 3 fois + vite que le revenu national

#### pression fiscale :

- la part des impôts dans les rentrées ordinaires de l'État reste constamment supérieure à 85 % depuis 1815
- au XXe siècle : augmentation (> 92 % depuis 1955)
- les cotisations sociales sont un "quasi-impôt", au temps de l'État-Providence ⇒ la somme impôts + cot. soc. = 35,6 % en 1970, augmente ensuite avec un maximum de 44,6 % en 1987
- le poids des cot. soc. fr. est + élevé qu'en All., en Grande-Bretagne, en It. et dans la plupart des pays industrialisés

< SS. À noter que, même s'ils servent à financer la SS, la CSG et le RDS (en vigueur depuis le 1er janvier 1996) sont considérés comme des impôts (d'ailleurs proportionnels et non progressifs)

#### 2°) Les dépenses de l'État

<sup>1</sup> « seulement » va revenir cinq fois au moins dans ce cours, et j'aurais pu l'utiliser davantage... On a très souvent dans les livres des phrases « C'est seulement à partir de décembre 1916 que l'État... ».

Défense nationale longtemps poste le plus important (cf. cours GÉS-3 + : 1988 : 16,11 %, 1991 : 19,7 %, 1995 : 14,1 %). Ce sont d'ailleurs les guerres qui ont fait faire au budget de l'État de véritables bonds !

n'a été dépassée par l'Éducation nationale qu'à la fin des années 60 (Éducation nationale = 7 % dépenses en 1930, 14 % 1962, 25 % en 1978, puis baisse : 18,5 % en 1986, 16,2 % en 1988, et en 1989 & 1990 la Défense nationale dépasse à nouveau l'Éducation nationale ! Mais hausse depuis 1991 : 19,7 %, soit le même % que la Défense nationale, 22,6 % en 1995

rôle éco. de l'État en tant que client est faible (3 % consommation totale de la nation sous la Ve République)

rapports avec les collectivités locales : transferts de celles-ci à l'État, progressivement, puis inverse depuis les années 1980, avec une véritable montée en puissances des dépenses publiques étant le fait des coll. loc.

### 3°) Les recettes de l'État

> 9/10 = impôts directs et indirects (reste = produits Domaine, douanes, Loterie nationale, née en 1934, Loto, PMU, etc.)

le rôle " redistributeur " de l'impôt est pour le moins discuté

part respective impôts directs/indirects :

- la fiscalité indirecte, perçue à l'occasion d'actions de production, de consommation ou d'échanges, est moins " sensible " indiv. et moins redistributive. Elle a représenté près des 3/4 des ressources fiscales de l'État au XIXe siècle.

- directs = 28 % ressources État 1926 >>> 30 % (1930), puis baisse (mini. 1952-1955 : 20 %), puis hausse >>> 28 % (1962), 47 % budget 1990

les « 4 vieilles » : voir *Débuts* et *BÉ*. Les collectivités locales, après transformations, en sont héritières, sous la forme de :

- la taxe professionnelle (44 %) payée par employeurs et prof. libérales, artisans, etc.

- taxe sur le foncier bâti, payée par les propriétaires d'immeubles

- taxe d'habitation, payée par l'occupant

- taxe sur le foncier non bâti (la moins imp.), payée par le propriétaire du terrain

rôle de + en + imp. de la TVA (54 % des recettes 1990), créée en 1954

## II. CONSÉQUENCES ET BILAN ÉCONOMIQUES DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

### 1°) Les conséquences de la Première Guerre mondiale

#### a) La mise en place empirique d'un contrôle des économies

Cela a été dans l'entre-deux-guerres un des thèmes d'étude proposée par la Fondation Carnegie

L'emprise croissante de l'État sur l'économie : une « exubérance de l'État »<sup>1</sup>

#### - La préparation à la guerre longue :

Au cours de l'automne 1914, l'on perd l'illusion que la guerre sera courte. Aucun des pays belligérants n'avait prévu une guerre longue. Tel quel, l'appareil économique n'est pas en mesure de répondre aux exigences d'un conflit dont tout laisse prévoir, à la fin de 1914, qu'il se prolongera longtemps. Chacun va désormais mobiliser l'ensemble de son potentiel matériel et humain pour affronter une guerre totale. Les plus affectés en sont les Russes, obligés, en décembre 1914, d'interrompre toute offensive, faute de munitions d'artillerie. Leurs alliés, et notamment la France, qui possèdent des réserves insuffisantes, doivent néanmoins leur en envoyer pour éviter un désastre. La perspective d'une guerre courte avait partout désorganisé la vie économique, la plupart des ouvriers ayant été mobilisés.

On se rend désormais compte qu'il faut intensifier la production industrielle et instaurer une économie de guerre. On rappelle vers les usines de guerre de l'arrière les ouvriers qualifiés. De plus en plus, les États établissent leur contrôle sur la production, stockent les matières premières (initiative du banquier Walter Rathenau en Allemagne), organisent le rationnement des vivres, en Allemagne surtout, où le blocus se fait durement sentir. Dans chaque pays, on crée des services de fabrication d'armement, où l'industrie privée est appelée à jouer le rôle essentiel, aucune nationalisation de l'industrie de guerre n'étant prévue.

À l'économie libérale du "laissez faire", la guerre, par la force des choses et non par raisons idéologiques, substitue une économie dirigée. Partout l'intervention de l'État est rendue nécessaire et de plus en plus contraignante. Partout, les citoyens apportent leur or à l'État. Cette intervention prend cependant des formes diverses en fonction des traditions et des structures propres à chaque pays.

#### - Le nouveau rôle de l'État, comparé au système libéral développé au 19e siècle, apparaît comme une révolution

<sup>1</sup> F.Bock, "L'exubérance de l'État en France de 1914 à 1918", *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 3 (1984), pp. 41 & suiv. La bibliographie elle-même est immense, je cite quand même le très novateur article de Gerd Hardach, « La mobilisation industrielle en 1914-1918 : production, planification et idéologie », dans P.Fridenson dir., *1914-1918. L'autre front*, Éditions ouvrières, 1977, 237 p., pp. 81-109, qui permet d'utiles comparaisons.

Une liaison triangulaire « armée-industrie-pouvoirs publics » (Henri Morsel), un triangle refermé car ils existait des liens bilatéraux

Partout l'État libéral dut s'adapter pour organiser la production de guerre. On peut schématiquement distinguer trois types de relations entre l'État et la production, ces types étant fonction du tempérament politique de chaque nation. En Allemagne, sous la direction de W. Rathenau, fut établie une relation entre l'armée et l'industrie ; en France, en raison du poids du pouvoir politique, la liaison était triangulaire armée-industrie-pouvoirs publics ; dans les pays anglo-saxons les rapports étaient de type industrie-pouvoirs publics.

L'État libéral intervint pour organiser le rationnement. Ceci alla du rationnement alimentaire (en Allemagne il fut particulièrement strict), à la répartition des matières premières dans l'industrie, en fonction des priorités de la guerre. La Grande-Bretagne est la première puissance à avoir une véritable réflexion sur la question des matières premières, dès 1915, avec comme arrière-pensée le maintien de la supériorité de la place financière de Londres <sup>1</sup>

L'État organisa également le marché du travail, où se posaient de véritables problèmes, du fait de la mobilisation de millions d'hommes. Il fit appel à la main-d'œuvre féminine. L'État dut contrôler le crédit et les prix.

Pour donner une impulsion aux productions de guerre, l'État accorda des crédits à long terme aux industriels. Enfin il contrôla les prix pour éviter que l'inflation ne soit trop forte et ne crée un mécontentement préjudiciable à la cohésion nationale. Partout le cours forcé et le contrôle du marché financier furent décrétés dès les premiers jours de la guerre.

L'État libéral devait sortir transformé de la guerre. Même si le retour à la normale fut la règle, des habitudes avaient été prises, des évolutions qui allaient s'avérer irréversibles s'étaient produites : elles allaient faire que rien désormais ne serait comme avant.

Certes, les firmes privées n'ont pas souffert du conflit, au contraire : le nombre d'ouvriers de Krupp a doublé, atteignant 158 000 à la fin de la guerre ; le chiffre d'affaires de Renault a quadruplé. Les profits ont grimpé en flèche : Daimler (Allemagne) tripla les siens en trois ans, de 1914 à 1916, Saint-Gobain (France) les multiplia par sept. La palme revient au trust américain de la chimie Du Pont de Nemours : 6 millions de dollars en 1913, 266 en 1918. Les ententes se renforcèrent : Syndicat des Houillères de la Ruhr, Comité des Forges travaillent en liaison avec les gouvernements ; aux États-Unis, la législation antitrust fut mise en veilleuse.

Les firmes privées sont consultées dès 1914 en France et l'arrivée d'Étienne Clémentel au ministère du Commerce, dans le gouvernement Briand, provoque la réunion d'une Conférence économique entre alliés, à Paris, du 14 au 17 juin 1916<sup>2</sup>. Le personnage est étonnamment moderne : il envisage ainsi une union douanière interalliée

<sup>1</sup> Bien montré dans G.-H.Soutou, *L'or et le sang. Les buts de guerre économiques de la Première Guerre mondiale*, Thèse, Fayard, 1989, 972 p., chapitre VI.

<sup>2</sup> G.-H.Soutou, *L'or et le sang, op. cit.*, chapitre VII.

pour l'après-guerre, idée qu'il avance vis-à-vis des Anglais dès janvier 1915, et surtout il formule de véritables buts de guerre économiques de la France : indépendance, à l'avenir, vis-à-vis des produits allemands, conquérir les marchés traditionnels de l'Allemagne, etc. L'entrée en guerre des États-Unis accélère le phénomène : ils exigent la création d'un Conseil économique interallié, House participe à une nouvelle Conférence interalliée de Paris (29 novembre-3 décembre 1917) <sup>1</sup>.

### - Les industries <sup>2</sup>

Une production qui dépasse très largement la « course aux armements » d'avant 1914 et fait vraiment entrer dans le XXe siècle. Progressivement, la guerre demande à l'appareil économique un effort croissant pour répondre aux exigences des combats : les militaires acceptent de plus en plus difficilement les offensives mal préparées ; ils veulent être appuyés par l'aviation, par l'artillerie et plus tard, par les tanks. La France et l'Allemagne doivent non seulement équiper leurs propres armées, mais aussi ravitailler leurs alliés. La guerre avait éclaté sur le continent le plus armé industriellement. Deux secteurs jouèrent un rôle clé : les armes et les transports. L'État intervint pour enrôler l'ensemble des industries mécaniques dans la fourniture des armes. Avant-guerre, l'automobile et l'aviation étaient des industries très jeunes, et nul n'avait prévu leur place dans un conflit. Avec la guerre, la motorisation s'accrut et ces deux activités industrielles connurent un vif essor. Le chemin de fer, plus ancien (*cf.* la guerre de 1870), tint une place essentielle dans l'acheminement des troupes et du matériel de l'arrière vers le front. Problème des gaz, *cf.* Poincaré tout de suite dans ses carnets : « C'est l'organisation du crime ; et demain pour nous défendre, n'allons-nous pas être forcés d'employer hélas ! les mêmes moyens ? »

Il faut donc réquisitionner, improviser des centres de production industrielle loin des fronts, convertir des industries civiles en industries de guerre ; partout la productivité connaît un vif essor, par l'utilisation du travail à la chaîne, par les améliorations techniques. Les nécessités de l'heure accentuent la concentration des entreprises et la liaison entre les laboratoires de recherche et les usines : en France, Bordeaux, Toulouse, Lyon, les vallées alpestres comme la Maurienne, le Massif central, la banlieue parisienne connaissent une remarquable croissance pendant la guerre. La Première Guerre Mondiale pose de manière aiguë le problème des relations entre les ministères, les armées et les industriels, celui des sources d'énergie, celui des intermédiaires avec les pays étrangers, surtout les États-Unis, tous des problèmes très modernes.

### - Les transports intérieurs et extérieurs

<sup>1</sup> G.-H.Soutou, *L'or et le sang*, *op. cit.*, chap. XIII.

<sup>2</sup> R.Porte, *La mobilisation industrielle, « premier front » de la Grande Guerre ?*, 14-18 Éditions, 2005, 365 p. Aussi chapitre X de J.-J.Becker & G.Krumeich, *La Grande Guerre. Une histoire franco-allemande*, Tallandier, 2008, 380 p.

Enfin, les transports maritimes étaient d'un intérêt vital pour un conflit qui prenait les dimensions du monde, et ce d'autant plus que la dépendance commerciale de l'Europe était grande ; elle achetait l'essentiel de ses produits alimentaires et de ses matières premières à l'extérieur, et elle vendait en échange sa production manufacturée. La plus grande dépendance de l'Entente (principalement du Royaume-Uni) nécessitait la maîtrise des mers et l'organisation des échanges entre l'Amérique et l'Europe. La guerre enfin bouleversa les échanges commerciaux. D'une manière générale on assista à la montée des pays neufs : États-Unis, Japon, *dominions*, Amérique latine.

### - Le problème de la main-d'œuvre

Il y a contradiction entre la mobilisation massive de la quasi-totalité de la population adulte masculine et les besoins requis pour faire tourner l'économie, notamment les industries d'armement, que nécessite cette guerre où le matériel joue un rôle croissant. Pour remplacer les hommes partis au front, il faut trouver la main-d'œuvre indispensable au fonctionnement de l'économie. En France, par exemple, sur une population active de 18 millions de personnes, près de 9 millions d'hommes sont mobilisés au milieu de l'année 1915 : on ne peut plus ni assurer les récoltes, ni faire tourner les usines (57 % du personnel de la sidérurgie fut ainsi mobilisé), dont beaucoup ferment. L'Etat prit alors en charge le problème du placement de la main-d'œuvre en créant dès novembre 1914 un Office central de placement avec des succursales régionales, départementales, municipales et des services spécialisés pour la main-d'œuvre étrangère, coloniale et agricole. Le 17 août 1915, la loi Dalbiez prévoit le maintien à l'usine et le retour du front de certains spécialistes, les affectés spéciaux. Les blessés de guerre et les mutilés sont réinsérés dans la production grâce à un Institut de rééducation fonctionnelle et aux écoles professionnelles.

Mais surtout, on assiste à l'entrée massive des femmes dans la population active, aussi bien dans l'agriculture (mouvement largement spontané), que dans l'industrie, à l'initiative des patrons et de l'État, notamment dans les industries d'armement (les *munitioinettes* en France <sup>1</sup>). De même, l'appel à la main-d'œuvre étrangère et coloniale se fit de plus en plus pressant en France : Italiens, Espagnols, Portugais, Nord-Africains (60 000), Indochinois (42 000), Chinois (34 000), Malgaches (3 400). Enfin, les prisonniers de guerre, au nombre de 425 000 à la fin 1918, sont employés à la même date, à raison de 300 000 dans l'appareil productif français. En se prolongeant, la guerre de 1914-1918, plus que toute autre, démontre que la puissance économique est devenue un facteur déterminant de la puissance militaire. Les ruraux constituent le gros des combattants, tandis que les ouvriers qualifiés de la métallurgie, de la mécanique, de l'électricité et de la chimie sont affectés spéciaux dans les usines. Initialement le gouvernement français n'en avait prévu que 50 000 ; en 1917 ils sont douze fois plus nombreux. En 1918, malgré la

<sup>1</sup> Celles du département de la Seine ont été étudiées par trois auteurs dans P.Fridenson dir., *1914-1918. L'autre front*, Éditions ouvrières, 1977, 237 p., pp. 189-219

mobilisation des hommes et les pertes, la population au travail est plus forte qu'en 1914.

Les pertes enregistrées obligent les pays qui le peuvent à faire appel aux colonies (hommes et ressources économiques). Comme l'écrit de manière emphatique *L'Illustration* du 13 octobre 1917, " De nombreux bataillons annamites [indochinois] sont au front, indépendamment des milliers d'ouvriers fournis aux usines nationales. À Verdun, tout près des premières lignes, sous les bombardements les plus intenses, des équipes de soldats annamites préparèrent les terrassements [...] Dans les assauts, parmi les zouaves, les tirailleurs jaunes [*sic*] firent preuve des plus belles vertus guerrières [...] Rendons hommage aux soldats dévoués et sûrs que la France lointaine d'Extrême-Orient nous envoie [...] "

On retrouve les mêmes caractéristiques en Allemagne : outre l'emploi des femmes, le Service auxiliaire actif, décrété en 1916, stipule que toute personne entre 17 et 60 ans, chômeur ou oisif, doit aller travailler dans une usine du gouvernement. En Angleterre, la conscription ne fut obligatoire qu'en 1916 et les problèmes furent alors résolus par la rationalisation du travail et l'utilisation massive de la main-d'œuvre féminine (3 millions de femmes employées dans l'industrie).

#### DE L'ÉCONOMIE DE GUERRE À L'ÉCONOMIE DIRIGÉE :

##### - L'évolution générale

Sous la pression des nécessités résultant de la prolongation du conflit, l'État abandonne sa doctrine libérale, pour intervenir massivement dans l'économie. La guerre entraîne l'éclipse du libéralisme traditionnel. L'État organise désormais la production de guerre. Il le fait en concertation étroite avec les industriels, surtout les plus importants d'entre eux. Outre le contrôle et l'affectation des flux de main-d'œuvre, l'État organise les transports (chemin de fer aussi bien que flotte marchande), dirige le commerce extérieur (surtout en Allemagne sous l'égide de Walter Rathenau avec le Service de guerre des matières premières, les " Sociétés centrales d'achat " qui répartissent les devises pour l'approvisionnement et les produits entre les utilisateurs) et contrôle le ravitaillement (fixation autoritaire des prix des denrées alimentaires de première nécessité comme blé, sucre, viande, lait, pommes de terre, dont la récolte allemande fut catastrophique en 1916 ; réquisitions, rationnement). En Grande-Bretagne, dès septembre 1915 le traditionnel libre-échange est sacrifié sur l'autel des nécessités : le chancelier de l'Échiquier, R. McKenna fait voter les premiers droits de douane, sur les denrées de luxe. Jean Monnet (*cf.* biographie dans le dossier biographique) joue à Londres un grand rôle dans la naissance des Comités (économiques) interalliés, *Wheat Executive* et *Allied Maritime Transport Council*, par exemple. En France, c'est Étienne Clémentel, ministre du Commerce de 1915 à 1920, qui établit le monopole de l'État sur le commerce extérieur, tout en développant une pensée plus large : favoriser à long terme les regroupements, la concentration, donc améliorer l'efficacité de l'appareil économique.

Enfin et surtout, **L'État organise la production de guerre.** Il doit faire face à des tâches pour lesquelles il n'était pas préparé, mais que la longueur du conflit rendait indispensables. Blocus ou guerre sous-marine, rigoureux contrôle des changes, contrôle étroit de la flotte de commerce, du commerce extérieur, répartition des matières premières, rationnement, imposent de s'entendre avec les industriels, de recruter de la main-d'œuvre, de fixer prix et salaires, de déterminer les conditions de travail.

Il a fallu que l'État intervienne pour organiser la production en **collaboration avec le secteur privé.** Aucun belligérant n'avait établi de plan de mobilisation économique ni constitué de stocks militaires, car tous tablaient sur une guerre courte. Or, les munitions font rapidement défaut, et bientôt les exigences des armées apparaissent immenses dans tous les domaines. Une **économie de guerre** est contrainte de s'installer, marquée par le dirigisme, le rationnement des besoins civils, la reconversion des industries vers la guerre, le recrutement de main-d'œuvre féminine pour les usines, les transports, les P.T.T., les bureaux...

**Le rationnement en France : voir le polycopié** (d'après J.-B. Duroselle)

#### - **Une économie française mobilisée**

**L'État français ne réquisitionne le charbon et les céréales qu'en 1916. C'est seulement en 1918 que des cartes de rationnement du pain et d'autres produits alimentaires sont distribuées.** Les comités d'approvisionnement de la production industrielle sont dirigés non par des militaires, comme en Allemagne, mais par des civils : le " Comité des Forges " , sous la direction de R. Pinot, collabore étroitement avec le gouvernement français pour approvisionner les industries métallurgiques et répartir les commandes.

**L'intervention de l'État fut tardive,** en dépit de la précoce initiative d'une intensification de l'effort de production, prise dès le lendemain de la bataille de la Marne, les réserves de munitions s'épuisant rapidement. Ce n'est qu'en mai 1915 qu'est créé un **secrétariat d'État à l'armement,** confié au socialiste **Albert Thomas,** chargé de diriger ce secteur crucial de l'industrie <sup>1</sup>. De 4 000 obus de 75 par jour, on passe cette année-là à 116 000, l'effort, immense, étant largement photographié ; il sera poursuivi : on en sera à près de 300 000 obus quotidiens en 1918. Et **au total, de 1914 à 1918, l'armée française a consommé 331 millions d'obus** <sup>2</sup>. C'est en 1916 qu'apparaissent les premières réquisitions et taxations ; elles concernent le charbon et les céréales. Certes toutes les opérations de

<sup>1</sup> Entre autres, A.Hennebique, « Albert Thomas et le régime des usines de guerre, 1915-1917 », dans P.Fridenson dir., *1914-1918. L'autre front*, Éditions ouvrières, 1977, 237 p., pp. 111-144. Les archives d'Albert Thomas sont très riches pour toutes les questions abordées dans le GÉS-5. Florent Lazarovici prépare une thèse sur Albert Thomas ; il en a donné un aperçu, « Itinéraire d'un majoritaire : Albert Thomas », dans V.Chambarlhac & R.Ducoulombier dir., *Les socialistes français et la Grande guerre. Ministres, militants, combattants de la majorité (1914-1918)*, Éditions universitaires de Dijon, 2008, 200 p., volume collectif relu et corrigé par Maurice Carrez, attention !

<sup>2</sup> S.Audouin-Rouzeau, *Les Armes et la chair. Trois objets de mort en 14-18*, Armand Colin, 2009, 176 p., p. 26.

change, toutes les importations et toutes les exportations sont soumises, dès août 1914, au contrôle de l'administration mais il faudra attendre février 1918 pour voir la flotte marchande réquisitionnée.

**C'est dans le domaine des matières premières que l'intervention de l'État est la plus autoritaire** : les importateurs sont groupés d'autorité dans des *consortiums* auxquels l'administration fixe les prix et les volumes à répartir entre les industriels. **Thomas**, devenu en décembre 1916 **ministre** de plein exercice (dans le gouvernement Briand de 1916-1917), de l'Armement et des Fabrications de guerre, est secondé par un sous-secrétaire d'État, **Louis Loucheur (1872-1931)**, natif de Roubaix, Polytechnicien, industriel qui avait lancé avec succès avec un ami de l'X une société d'études pour les travaux publics (la Société Générale d'Entreprises), puis producteur d'armes durant les premières années de la guerre. Loucheur, qui avait conservé son poste dans le gouvernement Ribot de mars-septembre 1917, devient **ministre en titre en septembre 1917**, toujours de l'Armement et des Fabrications de guerre. Il n'appartenait pas à la classe politique classique d'avant guerre <sup>1</sup>, il était un « industriel-citoyen », mais il donna sa pleine mesure au ministère dès 1916 : il s'occupe des fabrications pour l'artillerie, poudres et explosifs, matériel chimique, automobiles, matières premières, produites en France et importées, conditions de travail ; surtout il apporte un esprit neuf, d'organisation et d'efficacité. Il joua un **grand rôle dans la formation de l'« artillerie d'assaut » (les chars) et dans le développement de l'aviation militaire**. L'offensive allemande de mars-avril 1918 lui donne un **véritable rôle politique**, en toute amitié avec Clemenceau : il était resté ministre de l'Armement dans le gouvernement Clemenceau de novembre 1917 (qui dure jusqu'en janvier 1920). En janvier 1921, Loucheur devint **ministre des Régions libérées**, dans le gouvernement Briand, qui dura jusqu'en janvier 1922 ; il retrouva un portefeuille ministériel, celui du **Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociales** (voir plus loin) dans six gouvernements successifs, de 1926 à 1931, ce qui est un record de longévité.

## **b) Le bilan économique global**

### **Un étatisme ?**

Partout, en définitive, le bilan est le même : contrôle des changes et des prix, contrôle des importations, répartition des matières premières, réquisitions, directives de production dans l'industrie. L'étatisme s'est substitué à la libre entreprise. Préfiguration de l'avenir ?

**Cette intervention de l'État ne disparaît pas entièrement avec le retour de la paix**. Elle s'exercera, par exemple en France, dans la reconstruction des régions sinistrées, dans l'action du génie rural pour l'électrification des campagnes, dans le rôle de l'Office national de l'azote (Toulouse), de la Société domaniale des potasses d'Alsace ou de l'Office chérifien des phosphates (Maroc) pour la fourniture d'engrais. Il en va de même en Grande-

<sup>1</sup> La seule biographie : S.D.Carls, *Louis Loucheur, 1872-1931 : ingénieur, homme d'État, modernisateur de la France*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000, 333 p.

Bretagne et en Allemagne, mais rien de comparable à l'économie étatisée que mettra progressivement en place la Russie révolutionnaire. Quant aux États-Unis, ils rendent totalement leur liberté aux milieux d'affaires et au libéralisme complet .

### La percée des autres continents

L'Europe n'est plus le "banquier du monde". C'est l'aspect le plus caractéristique d'un recul d'influence qui ne fait que commencer : l'ouvrage prophétique d'Albert Demangeon, *Le déclin de l'Europe*, date de 1920.

La part de l'Europe dans les échanges mondiaux diminue : le Royaume-Uni perd la primauté au profit des États-Unis, la Belgique rétrograde de la 5e à la 10e place, tandis que le Japon s'avance de la 15e à la 8e. Les exportations européennes sont le poste qui a le plus faibli, la place laissée vacante sur les marchés a été saisie par des rivaux décidés. Les États-Unis, qui ont vu leur revenu national doubler en sept ans, connaissent, avec la guerre, un boom prodigieux de leur production : + 100 % pour le pétrole et l'acier, + 65 % pour le cuivre, + 30 % pour le charbon ; leurs chantiers lancent, en 1918, un navire sur deux dans le monde contre un sur douze avant le conflit. La chimie, l'automobile, le textile, les denrées alimentaires nourrissent un formidable essor des exportations ; l'excédent commercial sextuple de 1913 à 1917, l'or des Européens afflue, faisant doubler les réserves américaines. Mieux : de débiteurs, les États-Unis deviennent créanciers de l'Europe, à laquelle ils prêtent 10 milliards de dollars ; leur balance des investissements, jusque-là déficitaire, devient positive. Le Brésil achète son charbon à Pittsburgh au lieu de Cardiff, New York succède à Londres comme métropole financière mondiale. En Europe même, des produits américains prennent la place de ceux *made in Germany* (acier, matériel ferroviaire, produits chimiques). 1914-18 est bien le tournant décisif qui va permettre aux États-Unis de dominer la planète au 20e siècle.

Le Japon, à un niveau plus modeste, apparaît aussi comme grand bénéficiaire de la guerre. Il s'est emparé des positions allemandes en Chine et dans le Pacifique, son produit national a triplé, l'industrie connaît un essor sans précédent : entre 1910-1914 (indice 100) et 1920-1924, le textile passe à l'indice 185, la métallurgie et la chimie à 250, les industries électriques à 350... L'Asie du Sud-Est est livrée à l'expansion nipponne, dont les produits se répandent en Insulinde, en Indochine française et jusqu'en Inde anglaise.

### LES PROBLÈMES FINANCIERS

La guerre n'a pas seulement posé des problèmes économiques. Elle a aussi, et peut-être surtout, mis les belligérants en face d'immenses difficultés financières, en raison de l'énormité même du coût du conflit et de l'inadéquation des modes de financement traditionnels.

### - L'effort financier

La guerre coûte cher ; celle de 14-18 coûta très cher, entraînant partout une véritable dérive des dépenses. La guerre s'est traduite par un gaspillage effréné de richesses. Elle aurait coûté, estime-t-on, 1 700 milliards de F de 1914 (dont les 7/10 pour l'Entente).

La collecte de l'or des particuliers a été organisée, au nom du civisme, par les gouvernements. Les Français, principaux détenteurs de métal précieux, répondent en masse : 2,5 milliards de F en numéraire sont échangés contre des billets, permettant à la Banque de France de porter son stock d'or de 4 à 6 milliards. Une ville comme Le Creusot (30 000 habitants) apporte 1 300 000 F, et son maire s'extasie devant cette somme " insoupçonnée ". Cet or a servi en partie à payer les achats effectués à l'extérieur, notamment aux États-Unis au début du conflit. À titre de comparaison l'impôt sur le revenu rapportait, en 1916, 900 millions de francs au gouvernement français. D'où l'impérieuse nécessité de trouver des sources de financement.

La guerre a coûté cher car il a fallu mobiliser et entretenir pendant 52 mois des millions d'hommes, fournir les armées en quantités croissantes d'un matériel de plus en plus complexe (surtout à partir de 1917 avec l'utilisation massive des avions et des chars), pallier les destructions matérielles (des villes, des usines, mais aussi des flottes de commerce). Il en est résulté une fantastique croissance des budgets. En France, l'État a dépensé 223 milliards de francs-or de 1914 à 1919, soit une moyenne annuelle de 38,5 milliards contre 5 milliards en 1913. Les chiffres anglais sont comparables : 362 millions de livres en 1914 et 2 500 millions en 1919. Il a fallu augmenter les ressources dans une proportion comparable et ce par tous les moyens : augmentation des recettes ordinaires c'est-à-dire de l'impôt, recours à l'emprunt intérieur et extérieur, avances de la Banque centrale.

Il y a eu partout une augmentation de la pression fiscale, mais dans des proportions variables. Les impôts n'ont fourni en France que 16 % des ressources, grâce surtout à la fiscalité indirecte (l'impôt sur le revenu, voté en juillet 1914, appliqué en janvier 1916, n'a rapporté qu'un milliard de francs-or), soit une fiscalité timorée et conservatrice. Ils ont par contre fourni 30 % des ressources en Angleterre, grâce surtout à l'impôt sur le revenu, dont la part dans l'ensemble de la fiscalité est passée de 57 % à 80 % entre 1914 et 1919.

En France, le rendement de l'impôt n'a augmenté que de 50 % entre 1914 et 1918, pour des dépenses qui, elles, décuplent. En revanche, comme partout, le recours à l'emprunt a été massif, sous forme de bons à court terme, d'appel à l'or thésaurisé, d'émissions à long terme. Ce qui n'est couvert ni par l'impôt ni par l'emprunt l'est par la planche à billets. L'augmentation de la masse monétaire et la pénurie favorisent ainsi l'inflation, phénomène alors tout nouveau. Dès le début des hostilités les gouvernements ont d'ailleurs suspendu la convertibilité de leur monnaie pour pouvoir émettre des billets au-delà du taux légal de couverture.

Il faut recourir à la planche à billets. La circulation fiduciaire est, à la fin des hostilités, multipliée par 11,4 en Allemagne, par 5 en Italie et en France. Les billets en Europe avaient cours forcé depuis la déclaration de guerre, et le stock d'or était devenu impuissant à les gager, d'où une dépréciation inévitable : le mark a perdu, fin 1919, les 9/10 de sa valeur-or, le franc les 3/4 (dès lors que celui-ci ne bénéficiait plus du soutien de la livre sterling et du dollar, accordé pendant la guerre). La livre même perd près de 20 %, tandis que le roi-dollar assoit sa suprématie pour longtemps. Avec les traités, d'ailleurs, l'Europe devient une " Babel financière ", où, ainsi, sept monnaies circulent dans ce qui avait été l'Autriche-Hongrie.

Conséquence de l'inflation monétaire liée à l'insuffisante production de biens, la hausse des prix (X 4 en France entre 1914 et 1918), que ne suivent pas les salaires, entraîne de redoutables répercussions : grèves ouvrières en pleine guerre, crise sociale de 1919-20, révoltes en Allemagne, en Europe centrale, en Italie, et, pour une part, révolution en Russie.

#### - Le recours à l'impôt et à l'emprunt

Le recours à l'impôt était une voie classique, mais ici trop étroite. Les Anglais en usèrent. Londres instaura un impôt sur les bénéfices exceptionnels et, crime de lèse-tradition, des droits de douanes. En Allemagne, le prélèvement fiscal fut plus fort, en France beaucoup moins. Mais, faible ou fort, ce prélèvement n'était que goutte d'eau. Le salut viendrait pensait-on, des emprunts.

Les avances de la Banque centrale, c'est-à-dire le mécanisme de la planche à billets (émission de papier-monnaie sans contrepartie économique) ont été très utilisées. Ce fut le cas notamment en France, à partir de 1916 surtout. Il en est résulté une diminution de 69,4 % à 13,6 % du taux de couverture-or de la masse monétaire. Les emprunts enfin ont couvert une large part des besoins financiers des États. À défaut d'augmenter la pression fiscale sur les revenus dans des proportions sensibles, le gouvernement français a largement fait appel au " bas de laine ". Les " bons de la Défense nationale " à 3, 6 et 12 ans, à 5 %, en coupures de 100, 500, 1 000, 1 million de francs-or, anonymes, ont permis d'utiliser à plein le vaste réservoir de l'épargne française. Outre le recours aux emprunts intérieurs (96 milliards de marks en Allemagne, 100 milliards de francs-or en France), l'emprunt à l'étranger a été lui aussi largement utilisé (43,5 milliards de francs-or), surtout à cause du déficit croissant des balances commerciales.

#### - L'appel à l'épargne intérieure

On emprunte, soit auprès de ses ressortissants, soit à l'étranger. La Russie lance sept emprunts intérieurs, et la France quatre emprunts " de Défense nationale ". Chez tous les pays européens, la dette publique croît dans des proportions fabuleuses : celle de la

France monte par exemple de 33 à 204 milliards de F !

Une épargne considérable est drainée et asséchée en quelques mois ou quelques semestres. La vente de rentes perpétuelles rapporte 24 milliards de francs à l'État français et 97 milliards à l'État allemand. Aux emprunts à échéances lointaines s'ajoutent les emprunts à court terme sous la forme de bons de la Défense nationale. En France, les bons de la Défense nationale constituent 60 % de l'endettement intérieur de l'État — estimé à 125 milliards de francs — et les rentes perpétuelles 20 % environ.

### - L'endettement extérieur

Ce fut le recours principal. Il fut utilisé principalement par la France, la Russie et l'Italie. Certes, l'Angleterre emprunta, auprès des banques américaines, mais elle prêta plus qu'elle n'emprunta. Quant aux Puissances centrales, elles ne purent guère utiliser que très faiblement, et jusqu'au printemps 1917, les ressources bancaires américaines. Le bilan est lourd.

Français et Anglais durent liquider une bonne part de leurs avoirs à l'étranger, aux États-Unis, en Argentine par exemple, afin d'y acquérir des armes ou des vivres. Ils perdirent également, les Français surtout, de puissants intérêts en Russie dont le nouveau régime ne reconnut pas les dettes de l'ancien. En bref, 25 milliards de F furent engloutis, plus de la moitié des richesses accumulées depuis un demi-siècle ; et, plus que les grandes banques, ce sont les petits rentiers qui endossèrent le choc. Quant aux Allemands, troisièmes investisseurs mondiaux en 1914, ils abandonnèrent pratiquement tout ce qu'ils possédaient en Amérique, en Chine, en Turquie.

Les Alliés obtiennent des crédits des banques privées américaines (Morgan), le relais étant pris, à partir d'avril 1917, par le Trésor fédéral. La France a ainsi emprunté 16 milliards de F aux Américains et presque autant aux Anglais. Les Italiens sont redevables de 20 milliards de F aux Américains, aux Anglais et aux Français. Ces dettes de guerre causeront d'épineuses difficultés dans les années 20.

La France a dans le domaine des emprunts extérieurs un avantage considérable par rapport aux puissances centrales, parce qu'elle peut compter sur la solidarité financière anglaise, établie par l'accord de Londres du 5 septembre 1914, puis américaine à partir de 1917 ; dès 1915, l'État anglais met en commun avec la France ses ressources financières.

Comme la Russie, dès 1917, ne reconnut pas ses dettes, comme l'endettement de l'Allemagne était essentiellement intérieur et comme l'Angleterre était davantage créancière que débitrice, la guerre, sur le plan financier, fit un vainqueur, les États-Unis devenus créanciers du monde, et un perdant, la France, et sa monnaie, le franc.

### - L'or

### • La mort de l'étalon or

Tous les gouvernements en guerre décidèrent, en 1914, de suspendre la libre convertibilité des billets de banque en or. La guerre mit fin, partout sauf aux États-Unis, à la croyance, un peu naïve, selon laquelle la valeur d'une monnaie-papier en circulation était couverte par une encaisse-or équivalente. En Allemagne, l'encaisse métallique de la banque d'émission qui couvrait 90 % de la circulation en août 1914 n'en couvre plus que 10 % en novembre 1918 ; en France, ces chiffres sont respectivement de 69,4 % et de 13,6 %. Ainsi mourut l'étalon or.

### • La migration transatlantique de l'or

Bien sûr, les États-Unis échappent à cette hémorragie puisqu'ils en bénéficient. La vieille Europe ayant réglé nombre de ses achats outre-Atlantique en or, celui-ci a, en partie, migré d'est en ouest. De 1913 à 1919, les réserves d'or de la Banque fédérale américaine sont passées de 1,7 à 3 milliards de dollars, et celles des pays d'Europe occidentale et centrale de 3,5 à 2,2 milliards de dollars. On conçoit, dès lors, que Washington n'ait pas eu de mal, au lendemain de la guerre, à faire accepter que le dollar soit considéré comme un équivalent or (*Gold Exchange Standard*, 1922). Les contemporains ne furent pas, dans leur grande masse, sensibles à ces phénomènes déstabilisateurs mais mystérieux. Ils furent plus sensibles à une seconde inflation, celle des prix.

## 2°) Bilan économique et financier de la Première Guerre Mondiale

### a) Les destructions

Les pertes matérielles sont considérables. Les destructions affectent les pays qui ont servi de champ de bataille durant le conflit : France du nord et de l'est, Belgique, Italie du nord-est, Serbie, Roumanie, Russie d'Europe. Dans certaines régions, tout est en ruines : maisons, ponts, routes, usines, les sols mêmes sont devenus incultivables, il faut tout reconstruire. C'est le cas, par exemple, du Nord de la France. Dans son ouvrage intitulé *Le déclin de l'Europe*, le géographe Albert Demangeon parle de cette " zone de mort " longue de 500 km, large de 10 à 25 qui suit le front de la bataille et qui a été transformée en désert. " On évalue, écrit-il, l'ensemble des dommages matériels subis par les régions françaises à près de 120 milliards de francs ". Et il ajoute : " Partout où le cyclone a passé, il faut [...] recréer toute la vie économique ". L'urgence de la reconstruction et son ampleur nécessitent de créer des organismes spécialement destinés à cet effet. Des commissions parlementaires sont rassemblées avec pour mission d'étudier les questions intéressant les départements libérés de l'invasion ; celle du Sénat, née en 1918, exerce une intense activité législative jusqu'en 1934, où elle disparaît, une fois la tâche achevée. Il a

fallu seize années pour reconstruire ce que quatre années ont détruit !

Le bilan économique de la guerre est désastreux ; les estimations financières concernant les « dommages de guerre » sont sujettes à caution : comment en effet, estimer la “ valeur marchande ” d'un combattant ? Comment évaluer l'amointrissement des forces productives dues au déficit des naissances ? Beaucoup plus tard, Alfred Sauvy a évalué les pertes économiques françaises immédiatement quantifiables à 55 milliards de francs-or, soit 15 mois de revenu national de 1913 ou 11 ans d'investissement annuel au niveau d'avant-guerre. Principal champ de bataille à l'Ouest, la France est, avec l'Italie, le pays le plus touché par cette guerre. Pendant quatre ans les régions agricoles et industrielles les plus riches ont été le théâtre d'opérations militaires ; 200 000 maisons détruites, 3 millions d'hectares cultivés hors d'usage, des centaines de kilomètres de routes, de voies ferrées, des ponts inutilisables. La Commission interalliée des Réparations a reconnu cet état de fait en attribuant à la France 52 % du montant des réparations payables par l'Allemagne et par ses alliés. Dans le Nord, les houillères inondées à la suite de la destruction des stations de pompage par l'ennemi en retraite, ne produisent plus que 600 000 tonnes de charbon contre 16 millions en 1914 ; les usines textiles sont détruites à 95 %... L'appareil de production qui a fourni un effort considérable pendant la durée de la guerre est usé. L'effort de reconversion nécessite des investissements colossaux et l'importation de matières premières que la France peut difficilement payer.

Pour régler les dépenses il a fallu émettre du papier-monnaie non convertible. Cette inflation de la masse monétaire accentue la montée des prix, déjà favorisée par un déséquilibre entre l'offre et la demande et par la production des armements plutôt que par celle des biens de consommation. Partout en Europe et aux États-Unis, les prix ont au moins doublé, parfois quintuplé.

Les plus importantes régions industrielles françaises ont été occupées par l'ennemi et leurs installations détruites. L'Angleterre et l'Allemagne ont conservé leur potentiel industriel intact, mais la première a contracté de lourdes dettes et perdu de nombreux marchés extérieurs en même temps qu'une partie de sa flotte marchande ; or la puissance britannique était fondée sur la prospérité financière, la solidité de la livre sterling et un commerce maritime international qui faisait de l'Angleterre le premier marchand du monde ; la seconde a épuisé ses réserves de matières premières (minerais, fibres textiles...) et de produits alimentaires. L'Allemagne, qui n'a pourtant pas souffert sur son sol, ne produit, en 1919, que la moitié du charbon et de l'acier d'avant-guerre. La très onéreuse reconstitution des stocks sera un des plus graves problèmes qu'auront à résoudre les puissances industrielles d'Europe occidentale au lendemain de la guerre.

## b) L'agriculture

- **L'agriculture a beaucoup souffert des opérations sur tous les fronts**

L'agriculture n'a pas progressé. **Les terres fertiles de la France du Nord et du Bassin parisien oriental**, certaines provinces belges, la plus grande partie de la Pologne et de l'ancienne Serbie ont été dévastées, tandis que la guerre civile ruinait la campagne russe. Rien qu'en France, 3 millions d'hectares sont ravagés : la "**zone rouge**", coupée de tranchées et de barbelés, truffée d'obus ne pourra pas toujours être récupérée, et des villages ne seront pas reconstruits. Hommes et chevaux mobilisés, engrais rares, les plus riches terroirs inutilisables, ainsi s'explique la diminution des rendements et des récoltes : en 1918, le blé français représente 69 % de la moyenne d'avant-guerre, les pommes de terre et le vin 45 %, les betteraves à sucre 19 % ; le cheptel est en recul de 2 500 000 bovins, 7 millions d'ovins, 3 millions de porcs, 1 million de chevaux... L'armée ayant priorité, il a fallu rationner la consommation civile : le sucre d'abord, puis le pain et d'autres denrées début 1918.

Les Empires centraux, soumis au blocus allié, ont dû établir le rationnement beaucoup plus tôt, et ils ont souffert davantage : chaque Allemand avait droit en 1916 à 1,9 kg par semaine de mauvais pain et à 280 g de viande, montants encore abaissés par la suite. Au total, la production agricole en Allemagne a baissé de moitié au cours du conflit.

- **Un net fléchissement de la production**

En France, la récolte de blé tombe de 89 à 63 millions de quintaux, entre 1914 et 1919, celle de pommes de terre de 132 à 62 millions de quintaux. Le nombre de têtes de bétail passe de 14,7 millions à 13,3 millions pour les bovins, de 16,4 à 9,4 millions pour les moutons.

**c) L'industrie**

La **chute de la production industrielle atteint presque 35 % au cours de la même période**. L'Allemagne n'a connu que peu de destructions mais souffre de la perte de riches régions (Lorraine du Nord, Haute-Silésie) et de l'usure de son matériel. La production de charbon tombe entre 1913 et 1919 de 190 à 108 millions de tonnes. En Russie, l'effondrement de la production atteint 71 % du chiffre de 1913 pour le charbon, 66 % pour le pétrole, 97 % pour la fonte. **Au total, le potentiel industriel de l'Europe a été réduit de 40 %.**

**d) Bilan financier**

- **La situation financière de l'Europe en 1918 est très grave**

**On a vu** l'érosion de la richesse nationale des belligérants, l'importance de l'endettement intérieur et extérieur, l'augmentation du volume de papier-monnaie en circulation, l'importance de l'inflation, la baisse de la valeur des monnaies. Or, les charges

financières pesant sur les budgets s'alourdissent encore après le conflit (paiement des pensions aux victimes de la guerre, mutilés, veuves, orphelins). Les États dévastés doivent emprunter pour reconstruire avant de pouvoir recommencer à produire. Ces bouleversements financiers aboutissent à un renversement des positions d'avant-guerre. L'Europe, jadis banquier du monde, est maintenant obligée d'emprunter à l'extérieur.

**L'affaiblissement monétaire des belligérants européens est le signe le plus net du déclin de l'Europe.**

La **libre convertibilité des monnaies avait été suspendue** et la fin de la guerre n'amena pas son rétablissement car la situation continuait à se détériorer. À la fin de 1919, la livre a perdu près de 20 % de sa valeur-or par rapport à 1913, le **franc** 75 % et le mark 90 %.

La **hausse des prix** est une conséquence dangereuse de cette inflation : par rapport à l'indice 100 pour l'année 1913, les prix atteignent en 1919 les indices 241 en Angleterre, 355 en France et 1 258 en Allemagne. Comme les salaires suivent cette hausse avec retard, comme les rentiers continuent à toucher des revenus fixes, le mécontentement social est grand. De plus, les intérêts économiques et les avoirs à l'étranger des trois anciennes grandes puissances d'Europe occidentale ont considérablement diminué : l'Angleterre a vendu, aux États-Unis surtout, pour plus de 5 milliards de dollars de placements à l'étranger ; la France et l'Allemagne ont perdu chacune une somme équivalente, la première avec le refus de l'URSS de reconnaître les **emprunts russes souscrits en France**, la seconde avec la confiscation de tous les intérêts économiques (banques, mines, voies ferrées) qu'elle possédait dans les anciens Empires austro-hongrois et ottoman.

**En revanche, les belligérants non européens ont largement profité du conflit.**

Les principaux bénéficiaires en sont le **Japon**, dont les soieries et les cotonnades produites à bas prix ont pris pendant la guerre la place des articles français et anglais sur le marché extrême-oriental et en Asie du Sud-Est, le **Canada**, qui exporte vers l'Europe les produits de ses forêts et de sa métallurgie. et surtout les **États-Unis**. Ce pays a vu son revenu national et sa production d'acier doubler en cinq ans. Il a prêté plus de 10 milliards de dollars au reste du monde, détient la moitié du stock d'or mondial et domine économiquement le continent américain. Devenus les créanciers de l'Europe, alors qu'ils en étaient les débiteurs en 1914, les États-Unis sont maintenant et de loin la première puissance économique et financière du monde.

Les **dominions britanniques**, sortis de leur isolement, sont maintenant des États à part entière, membres de la SDN. Leur économie s'est diversifiée, notamment celle du Canada qui double sa production de blé, de pâte à papier, d'aluminium, et où les capitaux américains prennent le relais de la métropole.

**L'Amérique latine** se développe également : elle accroît ses ventes de blé, de viande, de laine (Argentine), de café (Brésil), de sucre (Cuba), de cuivre (Chili), de pétrole

(Mexique, Venezuela). Mais seuls le Brésil et l'Argentine s'industrialisent timidement. Le continent troque sa dépendance envers l'Europe pour une autre envers les États-Unis, à la fois grands acheteurs, fournisseurs et investisseurs : état de choses appelé à se renforcer tout au long du siècle.

APHG

### III. ÉTAT ET GUERRES MONDIALES

pendant la Première Guerre Mondiale, l'État invente à tâtons un dirigisme destiné à animer une économie dont le fonctionnement est laissé à la responsabilité libérale des patrons. Un véritable dirigisme ne s'instaure qu'en 1918, quand Clemenceau durcit l'effort national (cf. cours GÉS-7).

pendant la Première Guerre Mondiale, certains veillent à la transf. du succès milit. en victoire éco. Un livre de Henri Hauser (voir plus haut) paraît en 1915 sur *Les méthodes allemandes d'expansion économique*, plusieurs rééditions. Une Asso. nat. d'exp. éco. se crée en 1915 pour organiser des ententes offensives.

#### 1°) L'importance financière de la Première Guerre mondiale

##### a) Le déficit

apparu dès 1915, à cause de :

l'accroissement des dépenses : coûteux effort de guerre + occupation de riches régions par les Allemands (⇒ nécessité augm. des importations, à soutenir. Faites surtout sur bateaux étrangers, à payer. Fin 1916, navires britanniques font 1/2 des imp. fr., navires neutres le 1/4 !)

l'insuffisance des revenus :

- exportations déclinent fortement
- impôts aussi ⇒ nouveaux impôts, mais les rentrées fiscales 1918 ne repr. qu'1,5 fois celles de 1913, alors que les dépenses de l'État ont été X 9 !

##### b) La mobilisation de la richesse nationale

la guerre financière a été prévue, mais à court terme

fin de la libre convertibilité (dès le 5 août 1914) et cours forcé des billets de banque (avec nouvelles coupures : 5 et 20 F)

appel à l'or et aux valeurs étrangères détenues par les Français

⇒ nombreux capitaux sont rapatriés (⇒ France, en comptant les emprunts russes, perd la 1/2 de son portefeuille étranger). Sorties d'or interdites 3 juillet 1915>>>

moratoire des dettes >>> fin guerre

paiement dividendes suspendu >>> fin G. aussi

emprunts :

- "Bons de la Déf. nat." (≈ 1/2), à court terme. Ribot, min. des Finances d'août 1914 à mars 1917, fut prudent dans l'émission des bons, à la diff. de son successeur Klotz, qui, bien loin d'en ralentir les émissions, les laissa s'accélérer en 1919 !

- emprunts à long terme (≈ 1/2)

⇒ Dette publique X5

augmentation des impôts : impôt / revenu (voté en 1914, entrant en vigueur seulement 1916, ne rapportant qu' 1 Milliard F >>> fin guerre !), /bénéf. de guerre, /chiffre d'affaires ; impôts indirects surtout (les plus injustes !)

recours à la Banque de France : stock d'or n'est pas entamé (augmente même), mais multiplication avances à l'État, émissions billets (couverture tombe de 70 % à 21 %) ⇒ une richesse artificielle, l'inflation

- la planche à billets fut maniée avec prudence par Ribot, min. des Finances d'août 1914 à mars 1917

- puis sans retenue par Klotz, min. des F. du gouv. Clemenceau (cf. cours GÉS-9)

⇒ hausse des prix (360 en 1918 / base 100 en 1914)

recours à la richesse étrangère :

- Londres. Dès février 1915, mise en commun ressources financières F et Grande-Bretagne

- États-Unis : prêts banques dès 1914, puis État US avril 1917>>>

⇒ États-Unis remplacent France comme banquier du monde !

- neutres : Esp., Suisse, pays scandinaves

- au total : 32 milliards F en 1918 (États-Unis = 90 %)

selon certaines estimations, la richesse française aurait été amputée d'1/4

### c) Les conséquences pour le Franc

certes, le F reste le Franc Germinal, mais trois dangers :

imp. Dette (surtout "flottante", i.e. 1/2)

abondance papier-monnaie et faiblesse couverture

charges financières que l'État s'impose pour l'après-guerre :

- Reconstruction (on compte / Réparations !) : loi 17 avril 1919 prévoit remboursement des dommages de guerre sur base de la valeur de remplacement (disposition la + généreuse possible)

- pensions

or :

- États-Unis annoncent fin de leur assistance fin. le 21 nov. 1918

- fin de la solidarité des trésoreries anglaise et fr. en février 1919

## 2°) Les suites financières de la Grande Guerre

### a) L'inflation (1919-1926)

en 1919, le gouvernement tarde à prendre les décisions financières qui s'imposeraient, parce qu'il compte sur les Réparations et que les élections vont avoir lieu ⇒ point est fait seulement en 1920

l'accroissement de la circulation fiduciaire continue, d'autant plus que création des

chèques postaux en 1918 ; gérés par PTT

**l'acroissement et l'insuffisance des ressources de l'État :**

- nouvelle organisation du budget (>>>> 1924) :

\* un budget spécial pour les "dépenses recouvrables" (par les Réparations, cf. mentalité Klotz, déjà fort imprudent pendant la guerre !), le "budget des dépenses extraordinaires". En attendant, emprunt, mais on décide que l'intérêt en sera imputé au budget général !

\* un budget général pour les dépenses normales, le "b. des dép. ord."

- la réforme fiscale de 1920 :

\* augmentation de plusieurs impôts, création d'une taxe sur le chiffre d'affaires, mais refus de l'impôt/capital réclamé par les socialistes

\* insuff., car déficit budgétaire dès 1922 (presque 40 %). S'accroît en 1924, car fusion des deux budgets

\* impôts augmenteront à nouveau (de 20 %) en 1924 (Poincaré). P. a même voulu vendre monopole de l'État/allumettes à des Cies privées et supprimer de nombreux postes de fonctionnaires (il l'a fait en partie)

Social. réclameront à nouveau l'impôt/capital quand Cartel au pouvoir, mais Herriot refusera

\* agriculture se trouve, en fait, presque totalement exemptée ⇒ pratiquement tout le poids de l'effort financier retombe sur le commerce et les échanges

\* insuff. ⇒

- emprunts :

\* extérieurs (1919-1921 & 1924 surtout) : États-Unis, Grande-Bretagne, etc. (banques privées en 1924, les gouv. refusant leur appui)

\* intérieurs : Bons du Trésor, du Crédit national (ex-Bons de la Défense nationale) = "dette flottante" + emprunts à long terme

\* avances de la Banque de France

- schématiquement :

\* 1919-1921 & 1924 : surtout emprunts ext. + augm. impôts

\* autres années : surtout emprunt int. et avances de la Banque de France

**les causes de l'inflation :**

- charges de la guerre : dettes + Reconstruction (rapide : 70 % avant 1924)

- non paiement des Réparations (52 % des 132 milliards de marks-or)

- imprudences des gouvernements :

\* multiplicat. des emprunts (intérêts à verser = 1/2 dépenses 1926)

\* recours dangereux aux avances de la Banque de France (cf. Herriot)

\* multiplicat. émissions de papier-monnaie

- manque de confiance

**les résultats de l'inflation :**

- hausse des prix (surtout 1919-1920 & 1924-1926) : X 8 de 1914 à 1926. Crise éco. de 1920-1922 s'acc. de baisse des prix ⇒ donne l'illusion que la question est résolue !
- dépréciation du franc : causes ci-dessus + spéculation internationale et intérieure (cf. Cartel). Une 1ère crise des changes en 1919-1921, une 2e en 1923-1924, une 3e en 1925-1926

£ = 76 F en oct. 1923, 79 F en nov., 83 F en déc., 91 F en janv., 122 F en mars 1924 !

Il aurait été sage de dévaluer le F en 1921 ou 1922 (des 2/3) et de faire un sérieux effort d'équilibre budgétaire, mais cette solution, techniquement souhaitable, était politiquement et psychologiquement impossible à mettre en pratique. Au contraire : chimère du retour au F Germinal, avec unique concours des Réparations

**Barrière politique, qu'aucun homme politique, de quelques parti qu'il soit, n'est disposé à franchir :**

- stabilité de la monnaie est la clef de voûte des comportements de la soc. fr. (et l'épargne une des grandes vertus nationales)
- c'est à cause de cette stabilité que les Français ont acheté en masses des bons de la Défense nationale
- ⇒ toucher à la stabilité de la monnaie, ce serait heurter de front les croyances les mieux ancrées de la société et — le risque n'est pas mince après la guerre — faire bon marché du patriotisme des souscripteurs.

### **b) Poincaré et le rétablissement du Franc (1926-1929)**

#### **causes :**

- retour de la confiance : Union nationale, mais Briand pour la gauche ⇒ capitaux rentrent en F., spéculation étr. à la hausse
- bonne conjoncture éco. mondiale

#### **moyens :**

- diminution des dépenses :
  - \* éco. sévères (cf. suppression de 106 sous-préf., d'un grand nombre de tribunaux de 1ère instance), "conversion" partielle de la Dette (flottante >>> long terme)
  - \* une Caisse d'amortissement, financée par l'emprunt et la vente de timbres-poste à surtaxe <sup>1</sup>, rachète des bons à court terme
- augmentation des ressources :
  - impôts (surtout indirects), emprunts
- hausse du taux d'escompte (>>> 6,6 %) pour attirer capitaux étrangers et ralentir circulation monétaire en France

#### **résultats :**

<sup>1</sup> Les timbres étaient vendus en carnets et la surtaxe était très forte.

- dim. dette court terme (d'1/4), mais augm. dette long terme
- dim. avances de la Banque de France
- équilibre budgét., et même excédent en 1929
- accroissement encaisse de la Banque de France
- remontée du Franc : £ = 240 F mi-juillet 1926, 122 F en déc. 1926

#### stabilisation et dévaluation :

- beaucoup de Français croyaient que le Franc allait retrouver sa valeur de 1914 (toujours chimère !). Mais inconvénients budgétaire (grande valeur à la dette) et comm. (exportations freinées) + voir plus haut. Grand événement qui provoque décision : revalorisation de la £ en 1925, qui provoque une grave crise éco. et une vague sociale de grande ampleur
- la stabilisation (loi du 25 juin 1928) :
- \* dévaluation du Franc (1F= 65,5 mg d'or à 900/1000), des 4/5 ⇒ "franc quatre sous"
- \* établissement off. du monométallisme-or (fin du "bimétallisme boîteux" 1878-1928)
- \* couverture fixée à  $\geq 35\%$

#### conséquences :

- dette État allégée : service = 18 %, excédent budgétaire 1929  
⇒ ratification par le parlement de l'accord Mellon-Béranger :
- \* nombreuses discussions/dettes vis-à-vis des États-Unis depuis 1919 (10,3 M \$, dont 4,2 pour la Grande-Bretagne, 3,4 pour la Fr.)
- \* l'accord Mellon-Béranger du 29 septembre 1926 : dette fr. diminuée de 53 %, annuités étalées >>> 1988
- \* Parlement veut ajouter une "clause de sauvegarde" (révision si All. ne paie pas Réparations), mais les États-Unis intransigeants
- \* Parl. se résigne en 1929 à ratifier l'accord
- petits rentiers font les frais de l'opération
- confiance dans le franc ⇒ or afflue en France (1932 : France détient 27 % de l'or mondial)  
⇒ mécontentement Grande-Bretagne et États-Unis (certains y prétendent même que la France est cause de la Crise de 1929 !)

Mais dans le même temps, déficit de la balance commerciale ⇒ BP de - en - excédentaire

#### mais, quelle utilisation de cette richesse ?

- certes crédits à la construction d'immeubles de HBM (Habitations à Bon Marché, loi Loucheur 1928), gratuité enseignement 6e (puis autres classes), Assurances sociales (autre loi Loucheur 1928), retraite aux anciens combattants
- mais dégrèvements fiscaux, refus plan d'outillage présenté par Tardieu en nov. 1929

### c) Les finances de la Crise

#### liens avec la crise éco. :

- finances privées :

\* consommateurs assurés d'un emploi profitent de la baisse des prix, mais les autres...

\* faillites de banques : BNC (Banque nationale de Commerce), Oustric (1931)

- finances de la nation : déficit de la bal. paiements

- finances de l'État : déficit budgétaire (moins-values fiscales, subventions inconsidérées)

remèdes cherchés >>> 1936 ne sont pas éco. mais financiers :

- car attachement irréfléchi au libéralisme

- programme Herriot juillet 1932 de réd. des dép. publiques

- 4 gouv. 1933 (Paul-Boncour, Daladier, Sarraut, Chautemps) tombent / question impôts et réd. traitements des fonctionnaires

- min. Doumergue fév. 1934 (précédent Poincaré ne joue pas) : décrets-lois réduisant traitements des fonctionnaires et pensions, emprunts

- expérience déflationniste de Laval (1935), par décrets-lois :

\* réd. 10 % des traitements des fonct., des dettes publiques, des loyers (juillet 1935)

\* impôts supplémentaires / très gros revenus et fournisseurs de guerre

bilan au printemps 1936 :

- déficit budgétaire couvert par emprunts de + en + importants (service = 40 % dépenses !)

- fuite des capitaux

l'œuvre financière du FP :

- réorganisation de la Banque de France : Conseil général de 20 membres nommés presque tous par l'État, tous les actionnaires ont droit de vote à l'ass. gén. mais le capital reste privé (national. seulement le 2 déc. 1945 : voir + haut)

- dévaluation (triple maladresse : annoncer qu'on ne dévaluera pas alors qu'on va être obligé de le faire, dévaluer non à froid mais acculé à la fuite devant la monnaie, dévaluer finalement de façon insuffisante)

Un "franc élastique" (valeur entre 43 et 49 mg d'or, le "franc Auriol"), dévalué d'environ 1/3

- un Fonds de stabilisation des changes est créé, il a pour fonction de verser sur le marché des F ou des devises pour éviter de voir le franc sortir des marges fixées

- période de la "pause" marquée par le lancement d'un emprunt classique (mars 1937)

l'œuvre fin. des gouvernements de 1937 à 1939 :

- la dévaluation Chautemps (juillet 1937) : le franc Bonnet :

franc "flottant" détaché de l'étalon-or, sans la limite inférieure du franc "élastique" d'Auriol

- les deux dévaluations du gouvernement Daladier (avril 1938-mars 1940) :

\* 5 mai 1938 : valeur fixée par rapport à la £

\* 12 nov. 1938 : idem, mais valeur baissée. Par rapport à 1914, le F n'est plus qu'à 1/12 de sa valeur(-or)

- volonté de rigueur financière + changements politiques ⇒ retour confiance
- BP se rétablit dès 1938
- or revient en France : 10 % stock d'or mondial en 1939 (27 % en 1932)
- dette ext. ne représente plus que 2 % de la dette globale de l'État

### 3°) Les difficultés financières de la Seconde Guerre mondiale

#### a) La "drôle de guerre"

rapatriement obligatoire des avoirs à l'étranger

blocage divid. et salaires

mais prix montent (20 % pour détail)

dépréciation F consacrée par dévaluation février 1940 (de 15 %, franc Reynaud)

#### b) L'Occupation

montée des prix, marché noir, etc.

lourds versements à l'Allemagne :

- 400 millions / jour, puis 300 en 1941-1942, puis 500 à partir de la fin de 1942
- frais divers entraînés par la présence allemande

dévaluation opérée de fait par les Allemands (de 1/2)

désorganisation de toute l'activité éco., mais stock d'or a été en grande partie mis à l'abri au début des hostilités

l'État français :

- augmente les impôts
  - crée un "prélèvement" / bénéfices (1941)
  - lance emprunts
  - contrôle banques
- mais déficit (3/4 dépenses en 1943 & 1944)

multiplication des billets ⇒ inflation

dépréciation internationale du franc (des 4/5 par rapport au \$)

#### c) Une double vie du Franc & la Libération

double vie du franc à cause de la France libre & de l'Empire :

- un FF pour la F Libre (vie très diff. évidemment)
  - dévaluation opérée de fait par les Alliés en nov. 1942 (de 1/2 comme en France occupée ⇒ finalement, évolutions pas très différentes !)
  - mais hausse de prix très diff. ⇒
  - en décembre 1945 :
- \* fixation nouvelle parité de la piastre indochinoise

- \* Franc métropolitain servira en métropole, Algérie, Tunisie, Maroc, Antilles et Guyane
- \* un Franc CFA (Colo. fr. d'Afr.) en AOF, AEF, Togo, Cameroun, Somalie, Madagascar, Réunion et StPierre & Miquelon (!). Valeur 1948 : 1F CFA = 2 FF (1960 : 2 cent.). En 1972, la signif. du sigle change et devient " Communauté fin. afric. " pour les pays d'Afr. occid. et " Coopé. fin. en Afrique centrale " pour les pays d'Afr. centrale
- \* un Franc CFP (Colo. fr. du Pacif.) en Nlle Calédonie, Nlles Hébrides, Et. fr. d'Océanie. Valeur 1949 : 1 F CFP = 5,5 FF (1960 : 5,5 centimes)

les salaires ont beaucoup - augmenté que les prix ⇒ en sept 1944, le gouv. les majore de 50 %

#### échange des billets de juin 1945 :

- échange obligatoire de tous les billets de 50 à 5 000 F

On ne rembourse dans l'immédiat que 6 000 F (le reste + tard)

- causes :

- \* démonétiser les billets imprimés aux États-Unis
- \* annuler les coupures emportées par les All.
- \* annuler les billets non présentés  
⇒ diminuer montant monnaie-papier en circulation
- \* déterminer fortunes indiv., base de l'impôt "de solidarité nationale"

#### France très affaiblie financièrement par la 2e Guerre mondiale :

- 2 dévaluations de novembre 1944 et décembre 1945
- ⇒ F. s'accroche à dde de réparations allemandes :
- \* conférence de Paris novembre-décembre 1945 octroie à la France un peu moins du 1/5 (très peu sera payé)
- \* conf. Moscou (mars 1947) constate divergences de vues W-E (appui des "Anglo-Saxons"/ relèvement allemand, politique que la France est bien obligée de suivre, voir cours REW-4)
- les Finances étant (comme le Ravitaillement) un des grands échecs de la période, le titulaire du portefeuille changera (presque) à chaque nouveau gouv. !

#### très important pour l'avenir :

- création d'un ministère de l'Éco. nat. (novembre 1944)
- ébauche de plans, Vichy a vraiment préparé la planification à la française par l'intermédiaire de la DGEN, la Délégation générale à l'Équipement national
- orientation vers politique inflationniste

#### 4°) Le patronat sous l'Occupation

##### Biblio. :

- Cl.Andrieu, *La banque sous l'Occupation. Paradoxes de l'histoire d'une profession (1936-1946)*, Presses de la FNSP, 1990, 331 p.
- A.Beltran, R.Frank & H.Roussio édit., *La vie des entreprises sous l'Occupation*, Belin, 1994,

457 p.

- R. de Rochebrune & J.-Cl.Hazéra, *Les patrons sous l'Occupation*, Odile Jacob, 1995, 874 p., réédition, 1997, 2 vol., 662 et 557 p.

- A.Lacroix-Riz, *Industriels et banquiers sous l'Occupation. La Collaboration économique avec le Reich et Vichy*, Armand Colin, 1999, 661 p.

### a) Patrons dans un pays vaincu

l'aryanisation : voir la base, notamment l'Azéma

le poids de l'occupation est très différent selon la zone (voir la carte de l'Azéma) : zone occupée par les Allemands, zone libre, zone occupée par les Italiens, zone rattachée à Bruxelles, zone annexée (l'AL), zone interdite

de plus, « polycratie » nazie >>>> Goering a de multiples concurrents

pillage et réquisitions : voir l'Azéma

les Allemands contrôlent l'essentiel, la « répartition » des matières premières et de l'énergie. À Paris, au Majestic, le maître des affaires économiques en France est Elmar Michel, pendant toute la durée de la guerre

rôle ambigu, réellement, de l'administration française

poids du STO

Marius Berliet, prototype du patron collaborateur :

- « Bonnes feuilles » de mon futur livre sur l'histoire sociale de l'automobile en France :

Avec Marius Berliet, on aborde l'histoire d'une société qui fut l'un des fleurons de l'économie lyonnaise au XXe siècle et on rencontre le mythe fondateur de bon nombre d'entreprises qui ont commencé petitement pour parvenir ensuite à dominer un secteur. On retrouve aussi le foisonnement d'ateliers automobiles lyonnais qui se sont lancés dans la décennie 1890 : Rochet-Schneider, Luc Court, François Pilain, Marius Patay, Audibert et Laviotte... Les entrepreneurs qui, à la fin du XIXe siècle, se lancent dans l'aventure automobile se recrutent peu sur la place lyonnaise ; au contraire, nombre de futurs dirigeants viennent de zones proches, les départements voisins du Rhône où, à la fin du XIXe siècle, l'amélioration des communications, jointe aux difficultés de l'agriculture, fait augmenter le nombre de candidats à l'exode rural. Marius Berliet est issu d'une modeste famille de paysans de Décines, dans le Dauphiné. Vers 1830, les revenus de l'exploitation de 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 dans le refus du concordat ; Marius Berliet fréquente donc l'école de la Petite Église, avant de rejoindre le lycée Ampère. Mais ses études sont arrêtées alors qu'il a seize ans, car il est l'aîné de sept enfants et doit rejoindre la fabrique paternelle <sup>1</sup>. Le certificat d'études en poche,

<sup>1</sup> Certes, mais il a quand même 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

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) : « 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 vu dans la revue *Nature*, qui traite de l'application des sciences à l'industrie<sup>1</sup> — et sa première voiture en 1895, une deux places avec les sièges disposés l'un derrière l'autre qui finira... dans la vitrine d'un charcutier !

Nullement découragé — cette biographie est décidément très édifiante ! — il construit un second moteur en 1896 et une nouvelle voiture l'année suivante, toujours une deux places, mais cette fois côte à côte 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 de l'ingénieur Pierre Desgouttes, engage un ouvrier et il commence la fabrication de voiturettes, alors que, le 10 de ce même mois, le terme « automobile » apparaît pour la première fois dans le texte officiel du « certificat de capacité ». À la fin de l'année 1899, il a construit six voiturettes et emploie quatre ouvriers. Douze voitures seront 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. À la fin de l'année 1902, l'usine — Marius Berliet a racheté l'usine Audibert et Lavirotte, pionniers de l'industrie automobile lyonnaise, de Monplaisir et engagé Émile Lavirotte comme directeur commercial — sort dix à quinze voitures par mois et emploie 250 personnes. Dès 1903 sortent des usines Berliet de grosses voitures à quatre places capables de rivaliser avec les Rochet-Schneider.

L'année 1904 voit les premières participations des voitures Berliet en compétition<sup>2</sup>. Elles glaneront, 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 F. Cette somme (à peu près un million et demi d'euros...) sera 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. Les banquiers lyonnais, rassurés, ouvrent du crédit à Berliet, devenu grâce à la lecture régulière des revues techniques anglaises et américaines, qui sont ses livres de chevet depuis les cours du soir de sa jeunesse, grand admirateur des États-Unis et des

---

très peu d'enfants de la 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.

<sup>1</sup> 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 sur le tard à ses fils.

<sup>2</sup> Lors de l'entretien du 27 octobre 2006, Paul Berliet m'a affirmé que jamais, à cause des risques encourus, Berliet n'avait fait de compétition !

méthodes modernes d'un Ford et d'un Taylor, auteurs qu'il lit et relit fréquemment. Marius Berliet va s'inscrire en rupture par rapport aux pratiques des autres constructeurs. Quant au marché, 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 passera petit à petit à 4 000 ouvriers en 1913. À la Belle Époque, la région lyonnaise s'est découverte une nouvelle 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'esthétisme. À partir de 1905, il est le premier constructeur à vendre des voitures entièrement terminées. Jusqu'en 1905, 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. À partir de 1905, tout se passe à Monplaisir : 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 son choix ». Pour augmenter la production et réduire les coûts, il faut rationaliser la production 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. C'est l'année suivante, en 1906, qu'il entrevoit les diverses possibilités que peuvent offrir les camions qu'il considère comme le prolongement logique du chemin de fer. Un deux tonnes d'aspect très rudimentaire sort des ateliers, suivi de près par un premier autocar ; il donnera naissance aux premiers voyages touristiques, entre Grenoble et le col du Lautaret, qui donne accès à la vallée de la Guisane et Briançon. Si, à la Belle Époque, plus de 1 200 voitures sont produites annuellement, dont 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. Entre-temps, 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 ». C'est sa deuxième grande originalité. En 1913, Marius Berliet emploie 3 500 ouvriers, dans une usine devenue gigantesque (47 000 m<sup>2</sup> 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 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 tendues vers la série, la rationalisation et une relative démocratisation de la clientèle. Il se distingue également de la haute bourgeoisie lyonnaise, qui aurait bien voulu, semble-t-il, intégrer comme gendre ce célibataire endurci mais sérieux et fortuné, en épousant (en 1907) Louise Saunière (1881-1973), une Parisienne fille d'un entrepreneur en plomberie. Son mariage est l'occasion d'affirmer son indépendance par une sorte de défi qu'il lance à la bonne société lyonnaise : il a jeté son dévolu librement sur une Parisienne, catholique romaine, donc d'une religion « différente », 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 automobile 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 des premiers actes qui affirment une personnalité hors pair. À partir de 1910, il fait construire, à mi-chemin de son usine et de Vénissieux, où il rêve de faire construire une deuxième usine, encore plus grande, la « villa Berliet », décorée Art nouveau (Jacques Grüber, Louis Majorelle...) et maintenant Monument historique (siège depuis 1982 de la Fondation Berliet).

Alors que la marque connaît une prospérité sans précédent, survient le premier conflit mondial. La France a besoin d'obus, de camions et de chars. Marius Berliet joue un rôle considérable durant cette période. Il transforme notamment ses machines pour tourner des tourelles de char au lieu de roues de voiture. Surtout, il se met totalement au service des productions de guerre et construit un énorme appareil de production usinière. Depuis 1912, il fournissait des camions au ministère de la Guerre, bénéficiant dès 1914 de sous-traitants. Grâce à ses capacités et à la rationalisation de ses productions, Marius Berliet fait figure de partenaire privilégié pour la défense nationale. En 1918, mille chars sortent en neuf mois 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 ». Pendant la Grande Guerre, ce sont également quelques 6 000 obus qui sont fabriqués chaque jour : dès 1915, Berliet a égalé la production des arsenaux de l'État. Ce sont aussi de très nombreux sous-traitants qui travaillent pour un Berliet voué à la défense nationale. La Grande Guerre contribue à donner une autre dimension au secteur automobile, qui élargit 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 a su le mieux exploiter cette situation. Il va connaître grâce à la guerre les transformations les plus marquantes : les besoins suscités par le conflit ont confirmé Berliet dans ses projets de rationalisation du travail et de gigantisme. Dès avant la guerre il était à la recherche de terrains pour y construire une usine qu'il voulait totalement intégrée. Marius Berliet va jeter 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 biographe Saint-Loup<sup>1</sup>. 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 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 fait 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, pour laquelle est

<sup>1</sup> Saint-Loup, *Marius Berliet l'inflexible*, Presses de la Cité, 1962, p. 108. Saint-Loup est le pseudonyme de Marc Augier, ancien collaborateur de Léo Lagrange, engagé dans la LVF, qui fait dès 1941 au plus tard l'apologie de la collaboration avec l'Allemagne nazie.

choisi le modèle des villages ouvriers américains formés de maisons jumelles ou quadruples, coopérative, et plus tard bibliothèque, assurances sociales, école primaire, école ménagère, école professionnelle. 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<sup>1</sup>. Marius Berliet est parvenu à égaler son modèle Henry Ford, voire à le dépasser : l'usine de Vénissieux dépasse en superficie de 30 % les usines Ford de Detroit. L'établissement industriel 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 Loucheur : 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 insensé aux contemporains.

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 du camion et du char. Les 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 militaires. De plus, l'armée va vite chercher à liquider ses stocks de camions, les fameux « surplus » : jusqu'en 1920, ce sont 650 000 camions, au total, qui sont mis sur le marché, bradés au dixième de leur prix d'achat par l'armée. Comment Berliet peut-il vendre ? Marius Berliet continue néanmoins la production de camions, centrée sur un seul type, le 5 tonnes, et reprend la construction de voitures, mais avec un seul modèle, l'« Étoile d'argent », de 15 HP. Les prix de revient sont supérieurs aux prix de vente, de très nombreux ouvriers en surnombre sont renvoyés, ceux qui restent font souvent grève, Berliet subit la crise économique de 1920-1921 : les années d'après-guerre ne sont plus édifiantes, elles sont pour lui des années noires. En plus, il est en délicatesse avec le fisc, car incapable de payer ses impôts sur les bénéfices de guerre. 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, réembauche le personnel licencié, refuse les propositions d'André Citroën d'association, puis de rachat des presses de l'usine. Il 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 ; la bataille commerciale consiste à ouvrir des succursales à l'étranger et à Alger, Londres, Athènes, Barcelone, Bruxelles, Constantinople. Enfin la bataille

<sup>1</sup> Les participations extérieures sont faibles et disséminées : la banque Guérin ne possède que 600 actions et les Gillet 1 000.

financière signifie vendre une partie des biens personnels de Marius Berliet — l'immeuble qu'il possédait sur les Champs-Élysées, les terrains de Cannes <sup>1</sup>— pour racheter les obligations émises au moment du règlement transactionnel pour rembourser les créanciers. La dévaluation Poincaré de 1926 le favorise 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 ch, 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. L'épreuve a été rude, Berliet vend moins de voitures que beaucoup de concurrents, tandis que c'est Citroën qui a lancé 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 ; 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 début des années 30, 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 diesel 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. Il concentre ses productions automobiles sur deux excellents modèles, une 9 ch (plus connue sous le nom de « Dauphine »), et une 11 ch qui rencontrent toutes les deux le succès, cependant en termes relatifs, Berliet abandonne progressivement le secteur de la voiture particulière. Il n'est plus en mesure d'y concurrencer 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 Ricardo sur les moteurs diesel, 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 ; après la courte période de la « Dauphine », son atelier est occupé par 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 s'effondrent dans les difficultés, Marius Berliet semble prospérer, son capital social a été augmenté deux fois. Certes il a subi le climat

<sup>1</sup> Les Berliet n'auront donc pas de villa 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 à partir de 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 sur le célèbre boulevard les derniers modèles automobiles de l'usine. La vie cannoise offre sans doute 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 ses jours.

social de 1936 : grève dans les usines Berliet (dès mars 1936), 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 <sup>1</sup>. Marius Berliet a riposté 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, 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 une villa qu'il fait construire avenue Esquirol dans le style Art nouveau, l'épouse se consacrant, avec une préceptrice, à l'éducation des enfants. 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 excelle pendant la Première Guerre mondiale. Marius Berliet commet l'erreur de refuser le 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 fera pas attendre.

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 instaura entre ses quatre fils une gérance commune devant fonctionner dans le cas de son décès <sup>2</sup>. 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 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

<sup>1</sup> Par contre, on connaît moins à l'époque l'admiration qu'il porte à Édouard Herriot. Mais l'aurait-elle protégé au printemps 1936 ?

<sup>2</sup> Au rebours 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 relationnelles. 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.

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. 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 co-gérance 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 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 reconverter 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, roulements à billes, etc. ?

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 de 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, 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. 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. 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. La *Charte du Travail* de 1941 prévoit la création dans les entreprises de comités sociaux, que Marius Berliet considère 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 s'est donc ajouté un secteur de commande militaires destinées aux Allemands. Dans quelle proportion ? Quantitativement, Berliet semble avoir vendu 2 239 véhicules aux Allemands, 3 309 aux 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. Il semble bien qu'en mars 1944 la Résistance lui demande de saboter ses chaînes et qu'il refuse. 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 sera beaucoup reproché à la Libération. En revanche, lorsque des projets, comme celui de parrainer toute entreprise française par un Allemand, menacent 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 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. 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 1<sup>er</sup> au 2 mai 1944, l'US Air Force bombarde Vénissieux, touchant davantage la cité ouvrière que l'usine, comme pourra le constater le maréchal Pétain en visite chez Berliet quelques jours plus tard.

À la libération de Lyon (septembre 1944), Yves Fage, nommé Commissaire de la République, va mener une politique d'épuration, orientée, entre autres, vers l'économique. Alors que les Lumières sont protégés par les actions de résistants de Henri Lumière, 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 donnera 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 <sup>1</sup> n'intervient pas en faveur de Marius Berliet et de ses fils, en attente d'un procès, qui s'ouvrira 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 sont 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 graciée et le Conseil d'État lui restitue tous ses biens. Entre-temps, Marius Berliet est décédé, le 17 avril de cette même année. L'affaire Berliet a joué le rôle de procès exemplaire et elle démontre, également, l'isolement de Marius Berliet dans la bonne société lyonnaise. Il n'est guère défendu par ses pairs, qui lui font payer le prix de son isolement altier, il s'abrite derrière la règle — vichyste — de la compensation

<sup>1</sup> Voir plus haut.

pour justifier les livraisons aux Allemands, mais son procès est surtout 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 des milieux d'affaires lyonnais depuis les années trente. Alors que certains industriels lyonnais, comme Charles Gillet (industrie chimique), sont sauvés par leur réseau relationnel, la situation de Marius Berliet, tout à fait défendable, est aggravée par son isolement. Paul, fils de Marius, 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, performance et indépendance, en 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 (mission Ténéré de 1959-1960, camion géant de cent tonnes en 1957<sup>1</sup>...) et vendent les camions 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. 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. Les systèmes de production, l'outillage, les bâtiments sont modernisés ou changés. 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 (1959, 1957, 1968), avec les mêmes méthodes patronales d'autorité et d'intimidation, beaucoup moins efficaces que du temps de Marius Berliet. La société se maintient dans les premiers rangs mondiaux : en 1964, elle assure 49 % de la production française de poids lourds, ce qui lui donne la troisième place au sein de la 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 PDG, 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<sup>2</sup> avait fait construire en 1963 l'usine dite de Bourg-en-Bresse, à proximité du domaine familial de son

<sup>1</sup> 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 réalisa un film publicitaire à l'occasion de la sortie du camion (projeté lors de Rétromobile 2006). Cf. aussi le petit musée de la villa Berliet à Lyon, à côté de la salle à manger.

<sup>2</sup> Décédé en 2012.

épouse<sup>1</sup>; 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, pour les boîtes de vitesses dans la Loire, pour le matériel incendie à Chambéry... Les établissements Berliet essaient, 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 ; c'est bien la fin d'un monde qui s'annonce, puisqu'en 1974 les restructurations de l'industrie automobile conduisent Citroën à vendre Berliet à la régie Renault, qui, quatre ans plus tard, confrontée 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.

### **b) De la collaboration à l'épuration, en passant par l'antisémitisme**

- la collaboration économique est très difficile à quantifier et à qualifier
- grd rôle, très volontaire de **l'entreprise Brice**, spécialiste du béton armé, ds la construction du Mur de l'Atlantique. Le patron, Pierre Brice, sera épuré, de façon cahotique, mais jamais jugé, et il reprend la direction de l'entreprise en 1950
- **Joseph Joinovici** (*alias* « Monsieur Henri », « M. Joseph », « M. Michel »), ponte du marché noir :
  - \* immigré juif roumain, né en 1905, venu dans la région parisienne ds les années 20
  - \* chiffonnier enrichi dès avant 1939
  - \* aryanise lui-même son entreprise, se donne des allures de respectabilité et plusieurs passeports différents et se lance à fond ds le marché noir
  - \* liens avec la « Gestapo française » (la bande Lafont) de la rue Lauriston
  - \* Libération ss encombre, mais procès à retardement
- **L'Air Liquide** de Georges Claude
- la **Banque de l'Indochine** de Paul Baudouin<sup>2</sup>, un Vichyssois grand teint
- on peut se demander si l'épuration économique a vraiment eu lieu !
- **Eugène Schueller** (1881-1947), le père de Liliane Bettencourt, fondateur de L'Oréal en 1908.
  - \* Sa publicité promet à la Belle Époque, en autres, de rendre aux cheveux leur couleur et leur vigueur
  - \* financier de l'extrême droite
  - \* antisémitisme forcené, profite de l'aryanisation
  - \* André Bettencourt a eu une « phase collaboratrice » avant sa « phase résistante »<sup>3</sup>

<sup>1</sup> À Montellier, dont Paul Berliet sera maire à partir de 1965.

<sup>2</sup> Probablement le fils de Maurice Rouvier (voir *Débuts*).

<sup>3</sup> S.Epstein, *Un paradoxe français. Antiracistes dans la Collaboration, antisémites dans la Résistance*, Albin

- les Galerias Lafayette st aryanisées puis pratiquent la « préférence aryenne »<sup>4</sup>, mais c'est un des rares cas où l'aryanisation mêle l'intérêt et l'idéologie
- de nombreuses associations de capitaux (cartels, etc.), qui permettent aux Allemands, notamment, de dominer la chimie, la bauxite et l'aluminium, en France

### c) Des entreprises résistantes ?

Hispano-Suiza, société automobile qui avait fait aussi des avions et de l'armement avant 1939, a un peu résisté après s'être replié à Tarbes et à Saintes, ainsi qu'à Barcelone : refus de travailler pour les Allemands, matériels cachés, fabrications clandestines pour l'armée d'armistice, etc., sous l'impulsion de Stanislas Poniatowski

des Peugeot et des Michelin ont résisté

les Peugeot ont renseigné les Alliés sur les ateliers à bombarder et ceux qui ne l'étaient pas, ils ont noué des liens étroits avec le maquis tout proche. De plus l'ingénieur Mattern louvoie avec l'occupant, symbolisé par le « professeur Porsche » >>> il est incarcéré à plusieurs reprises, son fils est déporté en Allemagne, sa famille est expulsée de sa maison, occupée par la Gestapo et incendiée en 1944

Jacques Foccart, le futur ministre de la Ve République, créateur de la Françafrique, a été en même temps un authentique résistant et un homme d'affaires (charbon de bois, immobilier, import-export) trafiquant avec des collaborateurs et des Allemands : rien n'est vraiment simple

### d) Le patronat et Vichy

une fois de plus, le poids de la conjoncture et l'existence de plusieurs Vichy : il est évident que le patronat prépare l'après-guerre à partir de 1943 (Stalingrad)

le poids de la banque Worms, banque d'affaires :

- surreprésentée ds le gouvernement Darlan de 1941 >>>> mythe de la synarchie (François Lehideux, Pierre Pucheu, René Belin, etc.), très discuté entre les auteurs
- subventionne des officines, etc.

François Lehideux :

- Né le ?? 1904, François Lehideux mourut le 21 juin 1998 dernier survivant des secrétaires d'État des gouvernements de Vichy, dont il fut l'un des grands « technocrates ». Fils de banquier, diplômé de sciences politiques, Lehideux fit des voyages aux États-Unis, un stage aux usines Ford, dont il présidera la filiale française de 1949 à 1953.
- Il épousa la nièce de Louis Renault en 1929. L'année suivante, il entra pour dix ans dans l'entreprise de son oncle par alliance, dont il est nommé administrateur en 1933. En 1935, il est gérant de la société des avions Caudron, devenue Renault-Aviation.
- Pendant l'Occupation, il mena des négociations avec les Allemands (affaire des chars) et fut

Michel, 2008, 623 p., pp. 464-465

<sup>4</sup> Beaucoup de magasins parisiens semblables sont aryanisés, comme les tissus Bouchara.

le premier directeur du Comité de l'Automobile nommé par Vichy. En février 1941, il devient membre de l'équipe ministérielle Darlan à titre de délégué général à l'Équipement. Puis, il est nommé secrétaire d'État à la Production industrielle, jusqu'au retour de Laval en avril 1942.

- Il est, avec Pierre Pucheu, Jacques Benoist-Méchin, Jacques Barnaud et Gabriel Leroy Ladurie, l'un de ces « jeunes cyclistes » qui rêvent de moderniser, planifier, industrialiser la France dans l'Europe allemande.

- Arrêté et emprisonné à la Libération, François Lehideux est mis en liberté provisoire en 1946. Il bénéficie d'un non-lieu en février 1949. Président de l'Association pour défendre la mémoire du maréchal Pétain, il intervient à l'ouverture du procès de Maurice Papon pour justifier la politique de Pétain, défendre l'administration préfectorale, voire trouver des circonstances atténuantes à la politique d'aryanisation des biens juifs.

la Société Générale s'était préparée dès 1938 à un repli dans le Midi et avait même repéré la première Vichy ! Des grdes banques françaises, c'est celle qui a le plus augmenté son chiffre d'affaires, pas particulièrement grâce aux Allemands. Elle a songé, par la bouche de Henri Ardant, PDG de la SG et président du Comité d'Organisation des banques, à limiter la concurrence entre banques françaises, notamment en fermant les petites banques juives. Ardant, bien qu'il ait cherché à protéger le personnel contre le STO, fera un an de prison à la Libération <sup>1</sup>.

les modernistes et les technocrates de Vichy : voir l'Azéma

l'antialcoolisme de Vichy, en interdisant le pastis, gêne considérablement la société Ricard, qui se reconvertit ds le riz de Camargue

Fraissinet, le grd armateur marseillais, est fort pétainiste, séduit par l'idéal corporatiste, qui réussit bien ds la marine marchande

conclusion Lacroix-Riz : de l'alliance franco-allemande à l'alliance franco-américaine !

### Conclusion générale

Après la Seconde Guerre mondiale, les "décideurs" vont prendre conscience brutalement :

du vieillissement de l'app. de prod., donc du retard de la productivité du travail, par rapport aux autres pays ind.

de la nécessité (cf. Jean Monnet, Comm. général au Plan, cf. biographie dans le dossier biographique) d'une intensification de l'effort d'investissement

la Grande-Bretagne a, du fait des circonstances françaises et la volonté britannique, mis sur pied un véritable interventionnisme de guerre, un dirigisme vrai, et chez elle la

<sup>1</sup> Travaillant à la Société générale, au siège, à l'été 1964 et à l'été 1965, j'y avais remarqué une curieuse « culture de guerre » : en lisant ces livres pour ce passage, j'ai compris... À l'été 1966 j'ai travaillé à la Société Kuhlmann (c'est là où j'ai négocié des escomptes de traites sur acides sulfurique et chlorydrique, sur des engrais, etc., ce dont je tire depuis une fierté de paon), entreprise « juive » aryanisée pendant la guerre (elle était très visée par l'IG Farben), ce que je viens d'apprendre aussi.

Seconde Guerre mondiale est, de ce fait, la matrice du *Welfare State*. En France aussi, mais bien sûr d'une autre façon et, largement, par copie de la Grande-Bretagne.

D'une façon générale, la Seconde Guerre mondiale est aux origines de la légitimation de la régulation par l'État de l'économie et de la société en Europe.

© Dominique Lejeune pour l'Association des Professeurs d'Histoire et Géographie

APHG