

HISTOIRE DES VEHICULES LATIL.



En 1897, l'ingénieur marseillais Georges LATIL fit breveter le principe d'une transmission articulée, permettant d'actionner les roues d'un essieu brisé, les rendant ainsi à la fois motrices et directrices.

Cette transmission était constituée par des sphères dans lesquelles étaient pratiquées deux rainures circulaires se croisant à angle droit et dans lesquelles s'engageaient deux chapes appropriées solidaires des arbres à relier. C'était le cardan à rotule.



En 1898, Georges LATIL et son ami Aloïs KORN, un excellent mécanicien, créent à Marseille, au 15 Boulevard Rabatau, la "Société Korn et Latil".

Ils avaient imaginé un avant-train qui pouvait s'appliquer à des voitures ordinaires à chevaux. Ils enlevèrent le cheval et construisirent une voiture à traction avant avec essieu brisé en 1898. Latil l'avait adapté à une voiturette, et avait fait très aisément et sans aucune réparation, le voyage de Marseille à Paris, aller et retour.

LATIL déposa un brevet pour l'invention d'un avant-train parfaitement autonome (embrayage, direction et freinage) qu'il compléta par la suite d'un châssis. La transformation des véhicules de livraison et de transport à traction hippomobile, en engins automobiles était désormais possible. Le montage du train était un travail de carrosserie très simple : on enlevait le train avant à cerceau qui était sur les voitures sur un axe central, et on vissait le châssis de l'avant-train sous la caisse du véhicule, dont on avait enlevé le tablier sur lequel le cocher mettait les pieds. C'était le premier système à traction avant commercialisé.

LATIL ouvre une représentation à Paris, dans le XIème arrondissement, au 130 de la rue de Charonne.

intéressent beaucoup l'armée pour la traction des canons.

C'est le premier véhicule à être primé par le ministère de la Guerre en 1913. (Les acheteurs de ce modèle de véhicule peuvent se faire rembourser jusqu'à 30 % du prix d'achat par le Ministère de la Guerre, mais en compensation, le véhicule est réquisitionné en cas de mobilisation, avec le chauffeur.) Ayant la capacité de se déplacer dans la boue, sur le sable ou la neige, il trouve immédiatement un marché, qui ne fait que s'amplifier après la Première Guerre mondiale, pour la traction des charrues, le débardage dans les forêts, les transports coloniaux, l'agriculture.



En 1914, la société quitte les ateliers de Levallois-Perret, devenus insuffisants, pour s'installer dans une usine neuve à Suresnes, qui occupe environ 30.000 mètres carrés de terrain, dont 20.000 mètres carrés couverts. Ses fabrications (marque LATIL pour ses camions et ses tracteurs et TOURAND-LATIL pour les charrues automobiles) sont appréciées. Pour ses démonstrations et la mise au point définitive du matériel agricole, elle utilise depuis 1919 une ferme de 140 hectares qu'elle loue à Charles BLUM.

En 1919, est fondée la société "Automobiles Industriels Latil - Charles Blum et Cie"

Par la suite, la fabrication des avant-trains est arrêtée et remplacée par la fabrication de camionnettes, camions complets, et balayeuses. Ces véhicules étant utilisés pour l'enlèvement des ordures ménagères et autres usages municipaux ainsi que pour le transport des personnes et des marchandises.

Les années 1920 voient l'essor de l'automobile. La société LATIL cherche alors à mettre sa technique au service des collectivités locales en répondant à de nombreux appels d'offre publics. Ses compétences et son savoir-faire s'illustrent dans deux domaines d'activité : la propreté urbaine et le transport de voyageurs.

En 1919, la C.G.E.A (Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles) se lance sur le marché de la collecte des ordures ménagères.

En 1921, la Ville de Paris, désireuse de changer son matériel de nettoyage urbain, confie à la Société LATIL un marché de cent véhicules. Le cahier des charges prévoyant que le constructeur ne serait pas l'exploitant, c'est la CGEA qui collecte les déchets ménagers à Paris depuis 1921. Pour la branche de transport en commun, la CGEA procède de la même façon en se mettant au service des pouvoirs publics. L'activité de location de véhicules industriels débute en 1924. Les premiers clients sont Hachette pour le transport de journaux puis la Samaritaine, le BHV.

En 1924, la grande nouveauté du Salon est le tracteur LATIL type TL, à quatre roues motrices et directrices, avec une boîte à six vitesses, embrayage à disque unique, deux marches AR, freins sur les quatre roues. Ce tracteur à vocation agricole était également destiné aux exploitations forestières et aux travaux publics. Tous les services des Ponts et Chaussées en étaient équipés.



En 1925, la société construit à Paris, rue Pascal, un important garage pouvant contenir plus de 100 véhicules industriels, qu'elle a donné à bail à la CGEA (Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles).

Le 22 novembre 1928, la société "Ch. Blum & Cie" est transformée en société anonyme, sous la dénomination de "Automobiles Industriels LATIL", avec pour siège social le 8, quai du Maréchal-Galliéni à Suresnes (Seine).

Sur le canal de la Marne à la Saône, la Compagnie Générale de Traction sur les Voies Navigables emploie depuis 1932 des tracteurs LATIL diesel.

Au Salon de 1934, LATIL présentait la nouvelle camionnette de 11 CV de 1.700 kg de charge utile type M1B, un autocar très rapide avec un moteur de 28 CV à 8 cylindres, de 35 places, type V3AB3 et un camion à six roues, de 12 tonnes de charge utile avec un moteur de 28 CV, à 8 cylindres de type V3Y10.

Au Salon de 1936, LATIL présentait un nouveau modèle, le M2 A1 B3, avec 4.500 kg de charge totale, avec un moteur à essence de quatre cylindres 100 x 130 mm, spécial pour autobus, autocars et fourgons. Cette année-là, l'usine employait 1.200 salariés et produisait une centaine de gros véhicules par mois, tous à moteur Diesel.

En 1939, Georges LATIL, directeur commercial de la firme, se retire des affaires, très affecté par la mort de sa femme. Ce grand pionnier du véhicule utilitaire vécut ses dernières années, paisiblement, dans un petit mas près de Nice. L'entreprise LATIL poursuivait son chemin, dirigée d'abord par Charles BLUM, puis par Henri BLUM. Les actions LATIL sont cotées à la bourse de Paris. La société LATIL est membre fondateur du Consortium G.F.A. (Générale Française de Construction Automobile). La Société possède des usines à Suresnes et à Saint-Cloud. Après la guerre, la société LATIL va proposer des véhicules banalisés comme les bennes basculantes, dont s'équipent communes et administrations publiques. Suivront au catalogue véhicules incendie, véhicules équipés d'élévateurs à nacelle, de cabines surbaissées.

Charles BLUM décède à New-York en octobre 1944.

A la sortie de la guerre, en février 1945, le Plan PONS propose pour 5 ans le regroupement de plusieurs entreprises et la répartition des différentes catégories de véhicules entre les constructeurs. Peugeot se trouve associé avec Hotchkiss, Saurer et Latil pour les catégories de camions de 2 tonnes et de 5/7 tonnes et plus. Hotchkiss détient le contrôle financier de Saurer, qui détient elle-même celui de Latil, deux entreprises spécialisées dans les productions de véhicules utilitaires.

Claude Marcel BERTHELON, président de LATIL décède en avril 1946.

En 1955, les Automobiles Industriels LATIL et la branche Poids Lourds de plus de 5 tonnes de la Régie Nationale des Usines Renault fusionnaient avec la SOMUA (Société d'outillage mécanique et d'usinage d'artillerie) donnant naissance à la SAVIEM LRS (Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Equipements Mécaniques Latil-Renault-Somua) avec pour premier PDG (Président-Directeur-Général) M. Pierre LEMAIGRE, dernier PDG de LATIL, et cela en vue de grouper la production et la vente des véhicules utilitaires et des autocars de 5 tonnes et plus. Aucune des trois sociétés n'était majoritaire.

En 1959, la SAVIEM devient la division Poids Lourds de RENAULT.

Fin 1963, la SAVIEM et la "Société des Forges et Ateliers du Creusot - Usine Schneider" s'allient pour fonder la "Société LATIL BATIGNOLLES". Cette société est spécialisée dans la fabrication et la commercialisation du tracteur Latil TL (prenant en cela la suite de la SAVIEM et plus récemment encore du dernier né, le tracteur articulé T 4 T en 1967). Latil Batignolles fabrique également les chariots élévateurs à fourche ARMAX bien connus des utilisateurs.

Le 5 septembre 1974, la société LATIL-BATIGNOLLES rétrocède la fabrication et la commercialisation des tracteurs LATIL à la société BRIMONT Société anonyme, fondée en 1960 par Monsieur Marcel BRIMONT, une société jeune et dynamique spécialisée dans les matériels de transports agricoles et de travaux publics. Un mois après l'accord de cession, BRIMONT sort le premier tracteur LATIL des chaînes de montage des usines de Reims-Prunay.

La société BRIMONT s'est donné pour objectif d'affirmer l'image de marque de BRIMONT-LATIL auprès des anciens et fidèles clients de la marque, sans oublier les nouveaux qu'il faut conquérir.

BRIMONT possède 4 usines, a un effectif de 650 personnes, 150 machines outils, et 650 concessionnaires et agents en France et à l'étranger.

(En 1978, c'est la fusion de BERLIET et de SAVIEM pour devenir RVI (RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS). En 1980, les marques BERLIET et SAVIEM disparaissent du catalogue).

En 1993, la société "BRIMONT" arrête l'activité de construction des tracteurs forestiers.