

Terrot, les cartes du succès

La grande histoire est la trame des destinées des familles importantes. Le récit de l'aventure Terrot reste intimement lié aux remous du XXe siècle.



PHOTO DR

le giron de la Société lyonnaise pour la construction de cycles, de motocycles et de machines à coudre.

Les années 20 pour Terrot sont aussi marquées par de véritables succès en compétition avec, entre autres, Jacques Durand champion de France de vitesse en 250 cm³ de 1925 à 1927.

Dans l'entre-deux guerres, les patrons pratiquent abondamment un paternalisme qui va donner naissance à de nombreuses cités ouvrières. Terrot n'échappe pas à la règle et construit ses logements. Lancés dans un esprit social, les ouvriers de Terrot auront même une semaine de congés payés (1929). La prime d'ancienneté va aussi être créée.

Commencent alors les années phares de la production de Terrot. Rien ne semble pouvoir arrêter son ascension. En 1930, le catalogue montre 31 modèles de motos. Mais les répercussions du Jeudi noir d'octobre 1929 aux USA commencent à se faire sentir. La France ne subit pourtant pas de plein fouet la crise, mais en 1931, le catalogue de Terrot ne propose plus que 16 modèles. Les dirigeants observent un marché étonnant. D'un côté, on trouve des ménages modestes, et de l'autre des familles aisées. La classe moyenne n'existe pas encore, c'est pourquoi sont mis sur le marché deux nouveaux engins. L'un est une moto chère et puissante, l'autre, une motorette. Toutes les bourses y trouvent leur compte !

En 1934, une boîte quatre vitesses (à la main ou au pied) est installée sur les motos. Ce dispositif sera utilisé jusqu'en 1957. Dans cette même année, les premiers landaus Terrot sortent des chaînes de production. Le slogan : « Terrot pense aux tout-petits. » Une phrase simple qui va conquérir de nombreuses mamans. La firme dijonnaise sort relativement indemne de la crise financière, mais une nouvelle fois la guerre va stopper ses envies de grandeur.

En août 1940, les Nazis occupent l'usine, arrêtent toute la production pour se concentrer sur la moto AX2. L'année suivante, Terrot continue de séduire... même du côté des collaborateurs. L'escorte à motos de Pétain est équipée en Terrot. Le Service du travail obligatoire (STO) ponctionne également dans les rangs des ouvriers. L'usine traverse cependant sans dommages la deuxième Guerre mondiale.

En 1945, l'économie européenne est exsangue. L'acier se fait rare, ce qui ralentit considérablement la production. Mais dès 1949, les actionnaires de Terrot sont de plus en plus gourmands. D'après Terrot, Magnat-Debon (ndlr: véritable bible de la marque coéditée par Bernard Salvat et

Michel Pernot), de 1943 à 1949, les actionnaires ont prélevé dans les réserves et sur les bénéfices environ 286 millions de francs, soit près de 90 % des bénéfices. Cette attitude va tuer Terrot à petit feu. La marque dijonnaise peine à innover par manque d'argent. En 1952, le scooter VMS sort de l'usine, mais sera un échec cuisant. En 1956, l'équipe cycliste est arrêtée. Pourtant, cette dernière représentait la marque sur les routes d'Europe en participant à de nombreuses grandes courses dont le Tour de France. Cette même année, les résultats économiques de Terrot sont préoccupants. La marque a effectivement enregistré une perte de 400 millions de francs. L'année suivante, Peugeot prend 50% du capital. Terrot perd progressivement de son éclat. La production des motos est délocali-

sée à Saint-Etienne en 1959. Peugeot utilisera la marque Terrot quelques années pour ne pas déstabiliser la clientèle. Puis la firme d'origine dijonnaise disparaîtra. Peugeot gardera l'usine située au bord du boulevard Voltaire à Dijon, pour la revendre plus tard à la société KSDSE puis JTEK ■

JÉRÉMIE DEMAY

A SAGA FAMILIALE Terrot débute par la fabrication de machines à tricoter. Nous sommes en 1887. Charles Terrot, fondateur des usines, est un visionnaire passionné de vélo. Il garde ce rêve dans un coin de son esprit. Trois années plus tard, il dépose le brevet du pédalier à deux vitesses. En 1893 est édité le premier catalogue dans lequel, un an plus tard, on trouvera le vélo sans chaîne, mais avec engrenages. Ainsi, les dames et les messieurs élégants pouvaient-ils pratiquer le vélo sans se salir avec la chaîne. Malgré cet argument, ce cycle ne sera pas un grand succès commercial. En 1903, l'entreprise Terrot et compagnie est fondée.

L'année suivante, l'usine dijonnaise sort sa première moto. En ce début de XXe siècle, les industriels cherchent le courant porteur. C'est pourquoi Terrot s'essaie à la voiture et même à la machine à écrire.

La mécanique est en plein essor. Tous les constructeurs se livrent une lutte sans merci pour concevoir des engins toujours plus puissants. Le problème : le coût de ces innovations. C'est pourquoi Terrot lance la motorette, avec certes une cylindrée moins importante que ses congénères, mais le prix est plus abordable. Cette motorette s'avèrera être une réussite commerciale.

En 1910, le premier dérailleur est réalisé et installé sur les bicyclettes Terrot. Le développement économique de la firme dijonnaise est prodigieux. La première Guerre mondiale met un coup de frein important à cet élan. Les hommes sont mobilisés sur le front et l'usine est en péril. Terrot et compagnie ne se relèvera pas du conflit. En 1920, Terrot change de propriétaire et passe dans

Rêve et audace
Soirée hommage à Paul Emile Victor
Création - commande du festival spectacle musical
réalisé par François René Duchable et Stéphane Victor.
Mise en scène de Bénédicte Boringe.



Vendredi 5 octobre 2007
Eglise Notre Dame de Talant
20h30

Festival International de Dijon Bourgogne
Worldwide sacred music
Renseignements et réservations :
03 80 57 18 00
info@dijonfestival.com
www.dijonfestival.com

