

# LES DÉBUTS DE RENAULT EN BELGIQUE

Les relations de Renault avec la Belgique ne datent pas de 1908, comme l'avaient indiqué ici même en décembre 1983 Denise Wafelman et Éric Quackels, et elles n'ont pas commencé par un réseau de vente de châssis en Belgique ; les archives Renault racontent une autre histoire.

Les relations ont commencé en 1900. Au début les partenaires sont différents. Deux Français demandent successivement à Renault Frères les droits de son brevet et même de ses modèles pour la Belgique.

M. M. Bottiaux  
21, avenue de Saint-Ouen  
Paris

le 21 juillet 1900

En réponse à la demande que vous nous avez faite, nous sommes disposés à céder nos droits pour la Belgique moyennant 60 000 francs. Afin de vous laisser le temps de traiter cette affaire nous vous accorderons la priorité pour la vente, pendant un laps de temps de trois semaines.

C. DESMURS

MM. Rhoné et Paupert  
4, rue de Laborde  
Paris

le 28 août 1900

Comme suite à votre demande je vous informe que la maison Renault Frères est d'accord pour céder ses droits de construction en Belgique moyennant 75 000 francs payables au comptant et en espèces. Afin de vous laisser le temps de traiter cette affaire nous vous accorderons la priorité pendant deux mois.

C. DESMURS

Visiblement les accords n'ont pas été conclus, alors les protagonistes changent : la maison Renault Frères à Billancourt, en Belgique Lucien Loppart. Celui-ci est " fils d'un ancien fabricant de chapeaux de paille de Liège ". Il s'est " établi fabricant de vélocipèdes, automobiles et accessoires à Liège, d'abord seul puis en association avec E. Orban-Viot " sous la raison sociale " Loppart et Cie ", association qui fut dissoute en janvier 1903. Des analystes financiers qui renseignent Renault le décrivent comme " intelligent et assez actif, mais quelque peu léger en affaires ". Ses moyens personnels sont " plutôt restreints ". Sa mère est " petite rentière à Liège ". Loppart est secondé par son beau-frère Oters (1).

De la fabrication de vélos à celle d'autos, l'itinéraire est classique à la Belle Époque. De même qu'est fort courante depuis 1887 la pratique d'acheter à un constructeur étranger la licence de fabriquer ses modèles (2). Alors le Belge Lucien Loppart s'adresse dès le 3 novembre 1900 aux frères Renault pour leur demander une licence pour la Belgique (3). Les pourparlers sont longs (pour l'époque). Renault Frères veut s'assurer de la fiabilité de son interlocuteur et obtenir les meilleures conditions financières possibles. Loppart souhaite le maximum de renseignements techniques, y compris la liste des

- (1) Archives de la Régie Renault, Billancourt. Dossier agents 1904-1907. Notes de l'institut Schimmelpfeng, 7 novembre 1905 et 19 janvier 1906.
- (2) J.-P. Bardou, J.-J. Chanaron, P. Fridenson, J.-M. Laux, " *La Révolution automobile* ", Paris, Albin Michel, 1977, p. 22, 28, 30, 47, 49, 51, 52.
- (3) Archives de la Régie Renault, Billancourt. Correspondance. Lettre à Loppart, 8 novembre 1900.

(Lettres conservées aux Archives Renault).

fournisseurs de Renault et, inversement, la liste des pièces usinées en propre par Renault. Mais l'affaire finit par se faire. Le 23 janvier 1901 Renault et Loppart signent un contrat. Louis Renault remet à Loppart et Cie " en toute propriété le titre et les droits du brevet belge " de la voiturette Renault Frères. Les conditions sont conformes à celles qui avaient été précisées par Claudius Desmurs au nom de Renault Frères dans une lettre du 8 novembre 1900 (4) :

Messieurs Loppart et Cie  
9, boulevard d'Avroy  
Liège (Belgique)

Billancourt, le 8 novembre 1900

En réponse à votre lettre du 3 courant, à laquelle je n'ai pu répondre plus tôt, au sujet de la cession du brevet belge relatif à la construction des voitures automobiles. Il est entendu :

1° que je vous accorde l'option du brevet belge jusqu'au 15 courant,

2° par contrat, je vous remettrai, en toute propriété, le titre et les droits du brevet belge ; mais il m'est absolument impossible de garantir la validité de ce brevet, étant donné que la validité ou non-validité d'un brevet ne peut être établie que par un procès,

3° je vous remettrai également tous les dessins cotés nécessaires à la construction des voiturettes modèle 1901,

4° je vous vendrai, au prix du bronze, les modèles bruts des principales parties de la voiture, dont j'ai les modèles en bois. Dans le cas où vous désireriez, et où j'aurais des modèles métalliques usinés, je vous les céderais, à un prix à débattre ultérieurement,

5° je vous fournirai un châssis complet, voie : 1,10 m, monté avec moteur de Dion, 5 chevaux avec changement de vitesses sans marche arrière,

6° je vous donnerai tous les renseignements nécessaires pour vous faciliter le plus possible la mise en fabrication de ces voitures. Je ferai tout mon possible pour vous faire fournir par la maison Renault Frères les quelques premières pièces dont vous auriez besoin et quelques starters en aluminium brut et une dizaine de changements de vitesses sans marche arrière,

7° je m'engage, en outre, à vous faire part de toutes les améliorations et inventions relatives à ce brevet, et de manière plus générale relatives à ce qui concerne le mécanisme de transmission et de construction du châssis de voiturettes automobiles. N'étant pas propriétaire de la maison Renault Frères je ne puis m'engager à ce qu'elle vous considère comme sa filiale.

En résumé, je vends le brevet belge relatif à la construction de voiturettes Renault Frères, et m'engage à vous donner tous les renseignements nécessaires à cette construction. Je m'engage à vous faire bénéficier de toutes les améliorations, perfectionnements ou inventions relatives à ce brevet moyennant une somme de 60 000 francs payable comme suit :

20 000 francs au comptant ;

15 000 francs pour la première année ;

15 000 francs pour la deuxième année ;

le solde, soit 10 000 francs pour la troisième année.

Dans le cas où vous construiriez plus de cent voitures dans l'une de ces années, la somme de 15 000 francs serait augmentée de 150 francs par chaque voiture que vous construiriez au-dessus de cent voitures, et le reste, s'il y a lieu, à la fin de la troisième année.

Veillez agréer, Messieurs, mes bien sincères salutations.

C. Desmurs

C'est le premier contrat de licence à l'étranger qu'ait jamais signé Renault. Diverses tentatives ont lieu ensuite avec les États-Unis et l'Allemagne pour y céder le brevet de la prise directe.

En Allemagne Louis Renault consentait aussi à " abandonner plans et dessins servant à la construction des châssis ". Dans ces deux cas les négociations échouent bien que Renault ait " déjà cédé les brevets dans plusieurs autres pays (5) ".

Reste donc Loppart en Belgique. À Liège il joint à ses activités de fabricant celles de " représentant exclusif pour toute la Belgique et dépositaire de Renault Frères ". Mais malgré un bon début les résultats ne sont pas à la hauteur de ses espérances. " Loppart avait d'abord gagné un peu d'argent, mais il en a perdu beaucoup par la suite dans les automobiles, ainsi que Orban-Viot qui le commanditait " (6). Il est vrai qu'à Liège même il pouvait se heurter à forte partie.

Depuis 1899 la Fabrique nationale d'armes de Liège s'est lancée dans la construction automobile. Elle a vite fait de produire chaque année plusieurs centaines de petites voitures FN de conception assez conventionnelle (7).

Un autre constructeur naît à Liège en 1900, Nagant, qui fabrique des voitures de luxe sous licence du constructeur français Gobron-Brillié, ce qui a pu inspirer Loppart.

Alors, en mai 1905, Loppart s'installe à Bruxelles. Là il dirige au 21, rue Simonis " un garage assez important (plusieurs ouvriers) ". Il tente une nouvelle opération. Dès son arrivée à Bruxelles il " a essayé de fonder ici un syndicat pour l'exploitation des brevets Renault, mais ce, sans succès (8) ". L'idée pouvait pourtant paraître séduisante. Louis Renault venait de faire condamner en justice pour contrefaçon de son brevet sur la prise directe le constructeur dijonnais Corre, et était en pourparlers, pour un accord d'exploitation du brevet moyennant redevance de 1 % sur le prix de détail de chaque châssis vendu, avec douze constructeurs, accord qui se réalisa le 22 décembre 1905. En Belgique il semble qu'un seul constructeur accepte de payer la redevance de 1 % début 1906 : la S.A. des Ateliers Germain à Monceau-sur-Sambre (9).

(4) Archives de la Régie Renault, Billancourt. Correspondance. Lettres à Loppart, 15 novembre 1900, 3 décembre 1900, 10 mai 1901.

(5) Archives de la Régie Renault, Billancourt. Correspondance. Lettre de Renault Frères à The Central Automobile Storage and Repair Depot (New York), 21 décembre 1901. Lettre de C. Desmurs (comptable de Renault Frères) au constructeur F. Charron, 10 août 1901.

(6) Notes déjà citées de l'institut Schimmelpfeng.

(7) J.-P. Bardou et autres auteurs, " *La Révolution automobile* ", ouvrage cité, p. 51.

(8) Notes déjà citées de l'institut Schimmelpfeng.

(9) Archives Renault. Correspondance, lettre de Renault Frères des 19 mars et 16 mai 1906. Sur la prise directe voir P. Fridenson, " *Histoire des usines Renault* ", t. 1, Paris, Éditions du Seuil, 1972, p. 61, et G. Hatry, " *Louis Renault patron absolu* ", Paris, Éditions Lafourcade, 1982, p. 51-56.

Pourquoi ces médiocres performances de Loppart ? Outre certaines faiblesses dans son action industrielle et commerciale personnelle (même s'il a la précaution d'acquiescer un domicile à Paris pour faciliter ses relations avec Renault), il faut faire intervenir les caractéristiques spécifiques du marché automobile belge.

Il accorde alors sa faveur en priorité aux marques nationales belges. En outre, il reste modeste : la production belge en 1904 ne dépasse pas mille cinq cents voitures, dont une partie est exportée (10). Peut-être entre aussi en jeu l'insuffisance de la production Renault par rapport à la demande : " toute notre production étant déjà vendue pour deux ans, tant en France qu'à l'étranger (11) ", un agent à l'étranger comme Loppart n'a sans doute pu avoir autant de voitures qu'il le souhaitait.

Les relations entre Renault et la Belgique n'en sont pourtant pas restées là. La crise économique que l'industrie automobile mondiale traverse en 1907-1908 rend souhaitable pour les grands constructeurs un effort supplémentaire à l'exportation. Qui plus est, un redoutable rival américain s'introduit en Belgique. Il s'agit de Ford. Il trouve un distributeur pour ce pays, qui vend vingt-quatre voitures au cours de l'année financière 1906-1907, ce qui fait de la Belgique le troisième meilleur marché étranger de Ford après la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Les perspectives heureuses qui se dessinent ainsi vont inciter Ford à se doter d'un deuxième distributeur en Belgique : à l'un l'ouest du pays, à l'autre l'est (12).

Enfin, depuis la fin 1904 Renault Frères mène une politique volontariste de renforcement de ses exportations, sous l'impulsion de Fernand Renault, assisté pour les questions de brevets par Charles Richardière et pour les rapports avec les filiales étrangères à partir de 1908 par Paul Hugé (13).

Renault Frères et Lucien Loppart font donc en 1908 un pas en avant. Nous ne pouvons que l'imaginer, la correspondance commerciale de Renault Frères n'ayant pas été conservée pour ces années et le détail des archives qu'a pu garder Renault Belgique-Luxembourg S.A. n'étant pas connu de nous. Nous ne savons donc pas si l'initiative vient de Lucien Loppart ou de Renault Frères, dont nous avons vu qu'ils étaient en possession sur Loppart de rapports nuancés.

L'idée de base qui préside à leur second accord est d'étendre la distribution des voitures Renault en Belgique déjà assurée par Loppart depuis 1901 en créant d'autres points de vente de façon à constituer une amorce de réseau. À l'agence de Bruxelles vont s'ajouter par conséquent " Charleroi, Anvers et plus tard Mons, Verviers, Bruges (14) ".

Panhard, qui vend des voitures en Belgique depuis 1891, lui non plus ne se contente pas d'un point de vente ; il a une agence à Bruxelles et une autre à Liège (15). J'ai montré plus haut qu'il en va de même pour Ford. En revanche, Peugeot ne décentralise son réseau de vente qu'en 1924 (16).

Il faut dire que le marché belge est tentant. Malgré les droits de douane les plus élevés d'Europe occidentale sur les automobiles (12 % de leur valeur), les importations belges d'automobiles étrangères sont multipliées en valeur par 2,2 entre 1907 et 1913. Dans ce même laps de temps, les exportations de voitures françaises en Belgique passent de 15 579 000 francs-or à 40 914 000. La Belgique reste donc le deuxième pays d'exportation pour les constructeurs français, toujours derrière la Grande-Bretagne. Mais alors que dans cette période les exportations d'automobiles françaises en Grande-Bretagne (et aux États-Unis) diminuent, nous venons de voir qu'elles augmentent en Belgique, allant presque jusqu'à tripler (17). D'où l'intérêt du marché belge pour Renault. Mais cette belle extension s'arrête net en 1914, car l'Allemagne en guerre envahit la Belgique.

Les débuts de Renault en Belgique sont donc conformes à la tendance générale avant 1905. L'initiative de l'exportation n'émane pas du constructeur. Elle provient de la volonté propre d'un homme d'affaires étranger intéressé par les modèles français (18). De même le jumelage d'une agence et de l'achat d'un brevet est chose courante à l'époque. La seule originalité de la première expérience Renault est que visiblement la fabrication en Belgique de modèles sous licence Renault n'a pas réussi, contrairement à ce qui se passe alors pour d'autres constructeurs ou d'autres pays (19). Il faudra attendre la fin des années 1920, puis la deuxième vague des années 1960 pour que la Belgique devienne une terre d'élection pour l'assemblage et la production de voitures étrangères. Elle est aujourd'hui " le premier pays assembleur du monde (20) ".

Patrick FRIDENSON

- (10) *Livre d'or de l'automobile et de la motocyclette : un demi-siècle d'efforts et d'initiative des industriels belges*, Liège, 1952. J. Ickx, " l'industrie automobile belge a débuté en 1895 ; elle est aujourd'hui une puissance à l'échelle mondiale ", *Bulletin de la Fédération des industries belges*, 1970, n° 25, p. 99-118. Y. et J. Kupélian, J. Sirtaine, " *Histoire de l'automobile belge* ", Bruxelles, 1980.
- (11) Archives Renault, lettre de Renault Frères, 7 août 1906.
- (12) M. Wilkins et F.E. Hill, *American Business Abroad. Ford on Six Continents*, Detroit, Wayne State University Press, 1964, p. 27, 28, et 54.
- (13) Entretien avec le regretté Émile Duc, 19 juillet 1972. P. Fridenson " *Histoire des usines Renault* ", ouvrage cité, p. 53-55 et 66-68.
- (14) D. Wafellman et E. Quackels, " Renault en Belgique ", *De Renault Frères constructeurs d'automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1983, p. 88.
- (15) M. Flageolet, " Une firme pionnière : Panhard et Levassor jusqu'en 1918 ", *Le Mouvement Social*, octobre-décembre 1972, p. 39 et 41.
- (16) D. Henri, " *La Société anonyme des automobiles Peugeot de 1918 à 1930* ", mémoire de maîtrise, Université Paris I, 1983, p. 98.
- (17) J.-M. Laux, " *In First Gear. The French Automobile Industry to 1914* ", Liverpool, Liverpool University Press, 1976 p. 99, 101 et 209.
- (18) P. Fridenson, " French Automobile Marketing, 1890-1979 ", in A. Okochi et K. Shimokawa, *Development of mass marketing*, Tokyo, University of Tokyo Press, 1981, p. 132.
- (19) G. Maxcy, " *Les multinationales de l'automobile* ", Paris, P.U.F. 1982, p. 50-52.
- (20) C. Mory, " *Répertoire mondial des activités d'assemblage et de production de véhicules automobiles* ", Paris, Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, 1984, p. 82.