

## HISTOIRE DU POIDS LOURD : CHRONOLOGIE

1769 : Nicolas Joseph CUGNOT, ingénieur militaire, construit un chariot à vapeur, fardier à robuste châssis, capable de porter plusieurs tonnes de chargement. Ce projet sera abandonné pendant la Révolution, dans l'indifférence de l'état major.

1834 : Charles DIETZ fait circuler publiquement un remorqueur routier à vapeur capable de tracter un grand nombre de remorques sur le trajet Paris-St Germain.

1862 : Etienne LENOIR met au point un moteur à explosion au pétrole.  
La même année, Beau de Rochas fait breveter le principe du cycle à 4 temps. Cette invention donne de plus grandes possibilités au moteur à explosion.

1894 : Rudolf DIESEL invente le premier moteur à auto-allumage.

1899 : Le constructeur bordelais Valentin PURREY réalise un camion à vapeur auquel s'intéressent les raffineries de sucre Say. Cette entreprise passera commande d'une flotte de 34 camions gros porteurs, du jamais vu à l'époque.

1900 : Georges LATIL met au point un avant-train à moteur à explosion qui permet de transformer en camion n'importe quelle charrette hippomobile. : c'est le premier système à traction avant.

1906-1910 : Le constructeur automobile Marius BERLIET met au point une véritable gamme de véhicules industriels dotée de châssis spécifiques renforcés, de gros moteurs à régime lent et d'organes robustes. Ils sont proposés pour la plupart en cabine avancée, comme le type M (1910)

1905-1913 : L'armée française, consciente de l'utilité des camions automobiles, organise des concours de poids lourds entre les différents constructeurs. Les camions primés y gagnent une réputation de robustesse et de fiabilité. Leurs acheteurs 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.

1913 : Les roues en bois cerclées de fer qui équipent jusqu'alors les camions sont remplacées progressivement par des roues en fer équipées de bandages pleins en caoutchouc. Cela permet de doubler la vitesse de 10 à 20 kilomètres à l'heure.

1913 : BERLIET sort son fameux camion type CBA camion particulièrement robuste qualifié "d'incroyable". Près de 40 000 exemplaires sortiront des usines Berliet jusqu'en 1932.

1914 : A la déclaration de guerre, l'armée française réquisitionne 6000 véhicules lourds. Parallèlement, les principaux constructeurs automobiles, BERLIET et RENAULT, sont réquisitionnés pour la production de guerre.

1915 : Les usines LATIL mettent au point le premier camion 4x4 toutes roues motrices et directrices : le TAR. Il est destiné à tracter les canons de 155 mm.

1916 : Les usines BERLIET fabriquent jusqu'à 40 CBA par jour.

1916 : La célèbre "Voie Sacrée" de Bar-le-Duc à Verdun longue de 67 km, va absorber le trafic ininterrompu de 3 500 camions qui effectueront le transport de 90 000 hommes et 50 000 tonnes de matériel par semaine vers le front.

1917 : L'armée américaine entre dans le conflit et débarque en France avec une flotte de plus de 35 000 véhicules.

1919-20 : A la fin de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, les surplus militaires sont encombrés de plus de 70 000 camions, revendus à très bas prix aux particuliers. Cette concurrence tarit la vente de véhicules neufs. Les constructeurs rencontrent des difficultés et s'orientent vers la fabrication de camionnettes.

1920-25 : RENAULT étend sa gamme et propose des modèles de camionnettes et camions légers polyvalents à transmission par cardan et montés sur pneumatiques très appréciés dans le milieu rural.

1922 : Le parc de véhicules utilitaires français en circulation s'élève à 92 730 véhicules, soit 1 véhicule utilitaire pour 2 voitures particulières.

1923 : Le constructeur allemand MAN met au point les premiers camions équipés de moteur diesel à "huile lourde" (gasoil).

1926 : CITROEN, qui a sorti dès 1919 des automobiles construites en grande série, met en application sur des camionnettes B15 la technique de la cabine "tout-acier" qui permet de se passer de l'usage du bois dans la construction de la caisse.

1926-30 : La reconstruction du pays et les infrastructures routières nécessitent des matériels de poids lourds de plus en plus puissants et robustes : les progrès en matière de pneumatiques permettent de les monter à l'avant sur des véhicules de fort tonnage qui gagnent en confort et en rapidité. les pare-brise se généralisent, les cabines fermées également.

1930 : BERLIET achète la licence "Acro" à la firme allemande BOSCH et sort son premier camion diesel.

1931-1934 : Les premiers pneumatiques gros volumes : les pneus "Ballon" permettent la généralisation des pneumatiques à l'avant et à l'arrière des camions.. Coté sécurité, le servofrein mécanique monté à l'arrière de la boîte de vitesse se généralise.

1931-34 : La vitesse moyenne des camions passe de 25 à 50 km à l'heure. Les constructeurs proposent des modèles à fort tonnage au châssis rallongé et équipé de deux essieux arrière : les fameux "6 roues", qui atteignent 12 m de long.

1934-1939 : Les véhicules équipés de moteur diesel se généralisent et se perfectionnent : la crise économique a atteint l'Europe et le faible coût du gasoil séduit les utilisateurs.

1934-1935 : Raoul DAUTRY, haut fonctionnaire chargé de la coordination des transports, met en place une série de décrets sur la "Coordination du Rail et de la Route". Les pouvoirs publics favorisent le transport ferroviaire en imposant de nouvelles normes : limitation du poids total du camion à 15 tonnes et réduction de sa longueur à 10 m Parallèlement, plusieurs mesures de contrôles et de taxes visent à réduire les activités des entreprises de transport routier.

1935 : La production de camions décroît et la France recule du 2<sup>ème</sup> au 5<sup>ème</sup> rang des constructeurs mondiaux.

1936 : BERLIET propose depuis quelques années la solution alternative du moteur à gazogène mis en point dès 1923. Les camions "Gazobois" intéressent de plus en plus de clients qui échappent ainsi aux lourdes taxes qui pèsent sur les carburants.

1936-1939 : Les principaux constructeurs s'adaptent aux nouvelles normes en proposant des véhicules à cabine avancée et moteur sous le siège du conducteur. Cette réduction de la longueur de la cabine permet de ne pas amputer le chargement utile tout en diminuant l'empattement et le rayon de braquage.

1939 : La production française de camion a diminué de 30% par rapport à 1930. En revanche, la production anglaise et allemande a presque quadruplé depuis 1930.

1940-45 : Durant la 2<sup>ème</sup> Guerre Mondiale et pendant les années d'occupation, la pénurie en carburant voit la fabrication des moteurs à gazogène se généraliser alors qu'en 1938, ils n'équipaient que 1% des camions.

1945-1949 : Les usines de camions, en partie détruites par les bombardements, se relèvent péniblement des épreuves de la Guerre : certaines marques seront condamnées à disparaître, RENAULT est nationalisé.

1949 : Les usines BERLIET sortent un nouveau camion à cabine tout acier et à moteur diesel 5 cylindre, le fameux GLR.

1950-1955 : les constructeurs de moteurs diesel connaissent un rapide développement grâce à la conversion nécessaire des gazogènes et des milliers de camions à essence des surplus militaires américains. Les progrès en matière de moteur diesel seront de plus en plus rapides.

1955 : le regroupement de l'activité poids lourd de RENAULT avec celles des constructeurs LATIL et SOMUA donne naissance à la SAVIEM LRS, première concentration dans l'industrie française du véhicule industriel.

1956 : SAVIEM sort le "Tancarville" 1<sup>er</sup> camion français à cabine avancée en acier embouti fabriqué en grande série.

1956-1958: les progrès en matière de motorisation se concrétisent par les premiers diesel rapides. En 1957, BERLIET équipe le moteur de son camion GLM de turbocompresseur. Le mauvais état du réseau routier d'après-guerre et la quasi-inexistence d'autoroutes obligent les constructeurs à progresser encore en matière de technologie et en particulier dans le domaine des boîtes de vitesses qui doivent posséder un grand nombre de rapports. Parallèlement, la naissance des pneumatiques à structure métallique radiale accroît la sécurité et la moyenne des véhicules.

1958 : BERLIET sort le camion GAK équipé de la cabine avancée "Relax" en acier embouti, pourvue d'un pare-brise panoramique en une seule partie. Elle garantit un confort maximum et une visibilité jamais égalée jusqu'alors.

1959 : RENAULT devenant actionnaire majoritaire, la SAVIEM est désormais la division Poids Lourd de RENAULT.

1960 : 1 250 000 camions sillonnent les routes de France. Ils sont détenus par de petites entreprises : 75 % d'entre elles possèdent une flotte de moins de 6 véhicules.

1960-1970 : de nombreux constructeurs disparaissent : UNIC absorbe SAURER France, BERNARD conclut un accord avec le constructeur américain MACK, CITROEN absorbe PANHARD

1965 : BERLIET lance le "Stradair" camion à suspension "Airlam" révolutionnaire pour l'époque. La campagne publicitaire est, elle aussi, très novatrice et dépasse le milieu du poids lourd.

1967 : BERLIET entre dans le groupe MICHELIN et s'associe avec CITROEN pour constituer un groupe automobile complet plus puissant, de la voiture au plus gros poids lourd.

1970 : la cabine avancée basculable se généralise : BERLIET sort son camion GR300 doté de ce style de cabine. Désormais, le conducteur peut basculer la cabine lui-même et accéder très facilement au moteur et à la plupart des équipements.

1970-1973 : Progressivement, les camions porteurs sont remplacés par les tracteurs routiers pourvus de semi-remorques de plus en plus perfectionnées et spécialisées : le chargement et le déchargement deviennent plus simples et rapides.

1972 : BERLIET sort son tracteur TR280 à moteur "Maxi Couple" suralimenté par turbo compresseur. Ce moteur possède un couple pouvant dépasser de 30 à 50 % le couple au régime de rotation classique maximum. Le véhicule accroche mieux en côte, le conducteur change moins souvent de vitesses, l'agrément de conduite est accru et la consommation réduite.

1974 : CITROEN connaît de graves problèmes financiers. En contrepartie de l'aide des Pouvoirs Publics, le Groupe MICHELIN cède BERLIET à la Régie RENAULT et CITROEN est regroupé avec PEUGEOT.

1978 : fusion des constructeurs BERLIET et SAVIEM pour créer RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS

1980 : Tous les produits de la gamme RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS portent la Marque RENAULT et le losange. Il n'y plus qu'un seul constructeur de poids lourd Français.

1980-1990 : le Véhicule industriel se perfectionne encore, l'ergonomie de la cabine (isolation phonique et thermique) est améliorée, les suspensions également. Le freinage par système anti-blocage des roues se généralise.

1990 : La sortie du camion RENAULT AE et de sa cabine "A vivre" est la concrétisation de tous ces progrès. Les composants électroniques et les nouveaux matériaux composites font désormais partie intégrante du camion de la fin du millénaire.