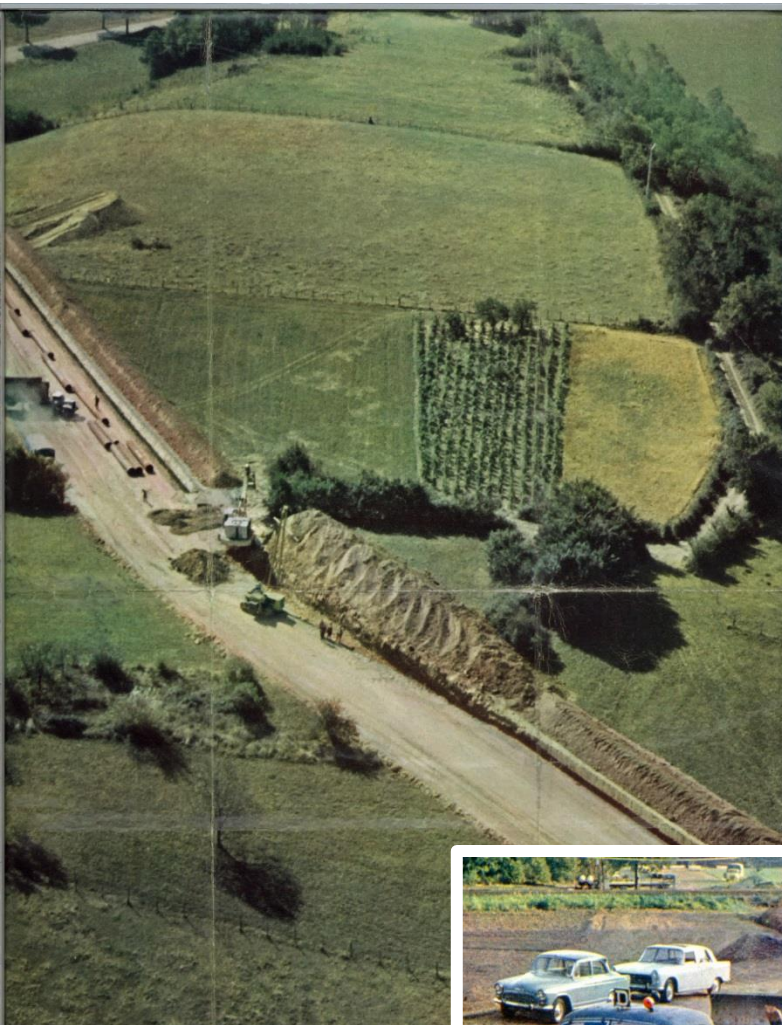


Extrait de l'article « Beaucoup de Berliet sur le pipe-line Sud Européen » paru dans Berliet Charge Utile – 12/1961

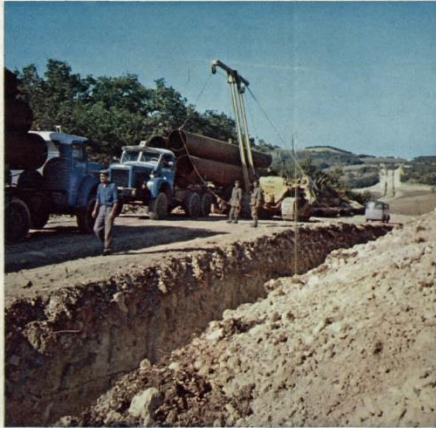


Pour transporter ces engins sur les routes, pour leur faire franchir les cours d'eau et voies ferrées, pour leur faire parcourir de longues distances de mise à pied-d'œuvre, ce sont des tracteurs BERLIET tels que celui-ci qui transportent chenillards, trancheuses, groupes de soudure sur traineau, pelles mécaniques, tracteurs poseurs de tubes...
(Ce bulldozer est équipé d'un moteur BERLIET)



Travail des "Gazelle"

Aux dunes sahariennes se sont substitués les contreforts alpins. Ration quotidienne d'une "Gazelle" : 400 km par jour (route et piste) qui se traduit en fait par 200 m de pipe-line prêts à être soudés.



Le parc du GREP compte 15 camions dont 14 Berliet : 4 T. B. C. (Gazelle tracteur) - 5 G. L. M. 2 "Gazelle" - 3 T. B. O.

Du pays de la bouillabaisse à celui de la choucroute...

760 km de tubes remplaceront avec un seul transbordement à Lavera un trajet de 3 500 km.

Au seuil de l'année 1962 les travaux sont avancés à 75 % sur le tiers du parcours.

Quatre tronçons d'exécution ont été déterminés :

- LAVERA-BEAUREPAIRE (225 km), sur l'Isère, avec une station de pompage dans la région d'Orange et une autre vers Valence, la station de Lavera amorçant le circuit;
- BEAUREPAIRE-QUINGEY (Doubs) 225 km, avec la traversée du Rhône, une station de pompage près du Rhône, une autre vers Lons-le-Saunier;
- QUINGEY-THANN (140 km), station de pompage à Baume-les-Dames;
- THANN-KARLSRUHE (170 km), station de pompage au nord de Sélestat.

Le pipe-line part du niveau de la mer et son terminus se trouve à 115 m d'altitude. A part le franchissement des Alpilles, la traversée de la Durance (à 28 m de profondeur) et les contreforts du Jura, tout le reste du parcours est horizontal.

Une réalisation internationale

D'un diamètre extérieur de 86 cm, les tubes employés atteindront un poids total de 140 000 t; ils sont fournis par Lorraine-Escout et Pont-à-Mousson, Joseph Paris (Nantes), Mannesmann et Phoenix-Rheinrohr.

Pour que la première goutte atteigne Strasbourg, 420 000 m³ doivent remplir la conduite, soit huit pétroliers de 50 000 t, de quoi faire parcourir à un G.A.K. BERLIET 70 000 fois le tour de la terre.

Le travail est poussé à une vitesse record : l'équipe qui pose les tubes à terre avance à raison de 1 200 m par jour et le rythme est suivi par tout le groupe qui comprend 700 personnes, ce qui doit permettre, alors que les travaux ont débuté le 2 juillet 1961, de faire couler le pétrole brut au début de juillet 1963.

De telles cadences conduisent à une concentration des effectifs et du matériel des plus grandes entreprises françaises dont la haute technicité a déjà fait ses preuves en Afrique. Aussi, avec la Société Eau et Assainissement, les G.T.M. (Grands Travaux de Marseille), CAPAG et SOCOMAN, trouvons-nous la participation du GREP (Groupement des Sociétés Entrepouse et Société Parisienne pour l'Industrie Électrique).

Voici comment vit chaque jour le "cirque", noyau responsable de la totalité des travaux sur chaque tronçon.

La vie du "cirque"

Nous sommes au Péage d'Oytier, point hier inconnu, demain rentré dans l'anonymat agricole, au sud de Lyon, vers Vienne. Près du "rio secco" très africain, une aire où peuvent stationner camions et engins, une ancienne ferme transformée en P.C. provisoire du tronçon Beaurepaire-Quingey. Meubles métalliques, planning et téléphones complètent cette impression d'intense activité industrielle, un peu entamée d'entrée par le côté "cirque" de la caravane.

Car tout semble rendre impossible un planning implacable : des changements d'horizon continuels, un travail épuisant dans la sueur, le bruit, la poussière. Des hommes rudes venus de tous les horizons, d'Afrique notamment, acclimatés à la vie nomade, dominent à chaque instant les imprévus réservés à ceux qui veulent plier la géologie aux horaires. Une somme démesurée d'énergie et de dynamisme humain pour aboutir finalement à l'ordonnement rigoureux qui, à travers le sol de la Provence, du Dauphiné, de la Franche-Comté et de l'Alsace apportera au début de 1963 le brut méditerranéen sur les bords du Rhin.

M. SIVANON, adjoint au Directeur des Travaux du tronçon n° 2, trente-cinq ans, basané par le soleil d'Afrique, simple et efficace, nous accueille; malgré sa charge de travail - car il passe à chaque instant d'un problème d'ordre général à telle difficulté surgie en un point du chantier - il nous fait vivre la vie de ces équipes. Pendant un an et demi, en marge du monde, la camaraderie, les difficultés surmontées en commun et l'ambiance de match vers une date impérieuse maintiennent en elles une psychose de rendement forcé. Des responsabilités individuelles importantes même aux plus petits échelons, des décisions rapides à prendre devant des situations inattendues, une lutte virile contre le sol, les intempéries et surtout la montre, sculptent à ces hommes des personnalités qui évoquent "Le Salaire de la Peur".

A toutes les étapes de la construction, le matériel BERLIET est au travail :

- A Fos : montage des réservoirs;
- Dans les bases : stockage des tubes;
- Sur le parcours : transport des tubes, transport d'engins.

Enfin, parmi les engins utilisés, bulldozers et graders pour la piste, pelles mécaniques, etc., nombreux sont ceux que les constructeurs équipent de moteurs et d'organes BERLIET.