A CHAQUE METIER SON CAMION (3)

Pas de longs déplacements pour les camions de chantier, mais un environnement hostile, de très rudes conditions d'exploitation qui torturent la mécanique car ils travaillent sur des sols au profil très inégal avec des trous, des blocs de pierre, de la boue. Robustesse et fiabilité sont les deux qualités que les entreprises de bâtiments & travaux publics (BTP) exigent de leurs matériels qui ont succédé aux tombereaux tirés par un attelage hippomobile presque jusqu'à la 1ère guerre mondiale.

ENTRE LES DEUX GUERRES

Les infrastructures ferroviaires et routières, les édifices publics, les bâtiments domestiques et industriels ont terriblement souffert durant le conflit 1914 – 1918 ; les destructions sont massives ; dès le début des années 1920, place à la rapide reconstruction. Les matériaux et les équipements doivent être transportés sur des sites appelés à être transformés par des travaux de terrassement. Mousset, de Longwy (Meurthe & Moselle) invente la première benne basculante à câbles en 1910. Dewald, en 1913, prend le brevet d'une benne à vérin hydraulique et l'applique à ses camions.



1916 – Usine Berliet Vénissieux, construction de la Fonderie.



1913 – Camion Dewald, collection Fondation Berliet.

Les Américains perfectionnent la benne à câbles en construisant l'appareil Wood à fonctionnement hydraulique que fabrique en France la Société des Bennes Genève. Le basculeur à vérin horizontal l'emportera sur la benne à câbles dans la décennie 1930.

Parmi les camions militaires vendus par les Domaines en 1920/21, des Latil, des Berliet notamment vont se retrouver utilisés sur des chantiers civils, Leurs solides suspensions à lames et cabines derrière moteurs amortissent à peine les chocs violents qu'ils encaissent. Le Berliet CBA a été largement utilisé pour des gros travaux civils en raison de la lourde surcharge qu'il supportait.

Dans les mines et les carrières, les camions sont aussi très sollicités, fournissent de violents efforts de toute nature comme décoller de lourdes masses, encaisser des chocs répétés. Le camion Berliet GCM 5 à essence de 1929, doté de triple bandage à l'arrière, d'une benne basculante hydraulique à double vérin a travaillé des dizaines d'années dans une carrière de gypse dans les Hautes-Pyrénées. L'exploitant l'avait doté d'un épais pare-chocs AV monté sur de très solides ressorts, cet ensemble sur mesure protégeant calandre et mécanique.



Berliet GCM 5 à triple bandage AR, collection Fondation Berliet.



1919 – Camion Dewald fardier chargement.



1920 – Latil TAR 4 x 4, benne basculante latérale.



1926 – Berliet CBA 9 – Entreprise Jambrun, Saint-Priest-en-Jarez (Loire).



1929 – Bernard, publicité.

DES MATÉRIELS SPÉCIFIQUES

Des modèles Latil, Willème travaillent sur les chantiers ; Berliet va s'imposer grâce à des véhicules aux organes robustes surdimensionnés, à des moteurs à régime lent, véhicules soumis à des essais exigeants. A pleine charge, les longerons ne subissent pas de déformation en cas d'à-coups excessifs. Même le GLR se comporte aussi bien en chantier qu'en routier !

La puissance du moteur jointe à la combinaison des démultiplications (boîtes et ponts) propose un large échelonnement des vitesses. Des filtres assurent l'épuration du carburant, de l'air, de l'huile afin que les poussières abrasives ne perturbent pas le fonctionnement des organes.

Si un camion de chantier sur deux en France, pendant près de 30 ans, était badgé de la locomotive, nul doute que robustesse du matériel, la richesse de la gamme, la qualité du service étaient appréciés des entrepreneurs de TP.

En 1953, les GLC, porteurs à adhérence totale, sortent en version 4x4, 6x4 et 6x6. Sur ce dernier, la charge totale est répartie de manière équilibrée sur les trois ponts moteurs, ce qui autorise une remarquable capacité de franchissement. Le GBC 8 6x6, plus connu sous le nom de « Gazelle » démontre ses capacités pendant des dizaines d'années tant chez les civils que les militaires.