

LES ROUTIERS



▲ *Le fameux loges bleu et rouge Les Routiers a été imaginé par le journaliste François de Szalieu. Il garantissait aux chauffeurs traversant la France « bon accueil, qualité irréprochable et prix en rapport ». Après 1945, épuisé par un guide papier, ces relais deviennent aussi des restaurants touristiques à qui sont décernés des « casseroles », l'équivalent des étoiles du guide Michelin. À droite, ce relais routier à Cougivroux dans la Marne, le long de la N4, est encore en activité.*

La remise en état des routes nationales et celles du réseau secondaire facilite l'essor du transport routier. Alors que les matériaux pondéreux (minerais et charbon essentiellement), restent l'apanage du train, le transport de fret par camion s'accélère dans les années 1950. Les marchandises ne sont pas encore « palétisées » et le conteneur n'en est qu'à ses balbutiements aussi c'est le transport en vrac qui est privilégié. Le camion standard est un deux essieux avec plateau à ridelles, auquel est parfois attelé une remorque du même type, dans lequel sont entassés des sacs de toile de jute, des barils, des caisses en bois ou en tôle, parfois des cartons. Le chargement effectué par des manutentionnaires, prends du temps. Avant de s'élancer sur la route, le chauffeur (ou les chauffeurs car pour les longues distance, un second camionneur n'est pas de trop) inspecte son chargement et son camion. Il vérifie le freinage, l'état des pneumatiques et fait les niveaux d'eau, d'essence et d'huile. Il jette aussi un œil aux nombreux points de graissage (rotules, croisillons, arbre de transmission, supports de

suspension, etc.). S'il à le moindre doute, il sort sa pompe à graisse. On a aujourd'hui oublier ces gestes mais ils ont rythmé le quotidien de nombreux routiers pendant de longues années. Certains chauffeurs, ceux qui ont de l'expérience et qui ont les meilleurs salaires, n'ont généralement pas à se préoccuper de ces bases besoins. Ce sont des « seigneurs de la route », des « Mōssieurs du volant » à qui est réservé le meilleur camion. Une meute de mécaniciens s'est déjà chargée de vérifier son engin. Il lui suffit d'arriver au petit matin, de récupérer son ordre de route et de filer dans sa cabine avant de démarrer le moteur. Parfois, surtout si c'est l'hiver, la mécanique a déjà tourné pendant plusieurs minutes, pour désembuer les vitres, si le camion est équipé de buses de chauffage, car ceux hérités des années d'avant-guerre étant généralement dépourvus de cet accessoire. Même sur le moderne Berliet GLR présenté en 1949, il s'agit dans un premier temps d'une option. Pour manœuvrer les camions des années 1950 et 1960, les chauffeurs routiers devaient développer des qualités

de force physique, d'endurance et d'adaptation. En effet, l'ergonomie d'aujourd'hui n'existait pas : les sièges étaient peu confortables, l'air conditionné absent, les cabines vibraient et n'étaient pas insonorisées. Le chauffage était souvent inexistant. Le réseau routier sans voies rapides demandait au chauffeur une attention soutenue et un effort physique constant : les boîtes 5 vitesses à relais exigeaient 2 leviers et il n'était pas encore question de direction assistée. Les « routiers » tenaient cependant à cette existence : liberté, découverte des paysages et des régions, esprit de camaraderie et d'entraide...

▼ *Nous sommes au début des années 1960 à Perthes, en Haute-Marne, le long de l'actuelle rue de l'Europe, qui était à l'époque un tronçon de la Nationale 4. Un tracteur Berliet et un fourgon Peugeot « nez de cochon » se sont garés devant l'hôtel restaurant Routiers. Pour l'occasion, la patronne et une servante sont de sortie...*



▲ *Le Berliet GLR, camion porteur polyvalent du début des années 1950, est ici vu dans une configuration typique de l'époque, avec caisses en bois à ridelles, carrosserie classique pour le transport de fret.*



Fiche technique

Saviem TP 10 Tancarville 4x4

TYPE : camion benne de chantier

MOTEUR : diesel, Type F646, 6-cylindres à plat de 6 840 cm³ et 150 ch à 2 500 tr/min

TRANSMISSION : Boîte de vitesses à 5 rapports, boîte de transfert à deux rapports

SUSPENSIONS : avant et arrière, à lames multiples avec amortisseurs hydrauliques

CHÂSSIS : châssis à double longeron avec col de cygne

FREINAGE : tambours à commande oléo-pneumatique type Air-Pak

POIDS À VIDE : 4,90 t

CHARGE UTILE : 10 t

POIDS TOTAL EN CHARGE : 15,50 t

VITESSE MAXI : 70 km/h

◀ Le Renault « Faisant » à moteur coach (ci-contre) sous le châssis terminé sa carrière chez Saviem sous la forme d'un camion de chantier baptisé Tancarville, en version 4x2 ou 4x4.



▲ Un Renault Super Galion SGA de première génération carrossé en benne en cours de chargement par une pelle Peclain TY 45, marque française spécialisée dans la pelle hydraulique et qui va connaître un prodigieux essor pendant les Trente-Glorieuses.

L'indépendance énergétique

Lorsque la guerre s'achève en 1945, la France est un pays à reconstruire. Les villes portent encore les cicatrices des bombardements, les ponts sont coupés, les usines à l'arrêt. Mais plus encore que les pierres, c'est l'énergie qui manque. Sans électricité, pas de redémarrage industriel, pas de modernisation possible. Il faut produire, vite et en grande quantité. C'est dans ce contexte que naît une ambition nationale : exploiter la force des rivières et des montagnes. En 1946, l'État crée Électricité de France. Cette décision marque le début d'une véritable aventure technique et humaine : celle des grands barrages. Dans les vallées alpines et pyrénéennes, le paysage se transforme peu à peu en chantier. Des routes sont ouvertes à flanc de montagne, des téléphériques acheminent les matériaux, des galeries sont creusées dans la roche. Là où coulaient librement torrents et rivières, les ingénieurs imaginent des retenues colossales. À Tignes, en Savoie, le projet est emblématique. Pour ériger un barrage

capable d'alimenter en électricité une partie du pays, il faut noyer tout un village. Les habitants quittent leurs maisons, parfois à contrecœur. En 1952, les eaux montent et recouvrent lentement l'ancien bourg. Plus au sud, sur la Durance, un autre chantier gigantesque s'ouvre : Serre-Ponçon. Pendant des années, des milliers d'ouvriers travaillent à l'édification de ce barrage hors norme. Certains viennent de loin, d'Italie ou d'Espagne, attirés par l'ampleur des travaux. Ils vivent dans des baraquements, affrontent le froid, la poussière et le danger. Mais tous participent à une œuvre qui les dépasse. Lorsque le barrage est achevé en 1960, un immense lac apparaît au cœur des montagnes. Il ne produit pas seulement de l'électricité : il maîtrise les crues, irrigue les terres de Provence et, bientôt, attire les premiers touristes. La nature elle-même semble réorganisée par la main de l'homme. Sur le Rhône, les barrages



▲ Un élégant camion de chantier Bernard P2P 150 avec cabine Delpel, en configuration 6x4 et carrossé avec une benne de chantier Martel. Il pose ici devant un chantier de construction d'immeubles.



◀ Dès le milieu des années 1960, l'architecture V8 s'impose comme la solution pour répondre aux besoins des transporteurs. Plusieurs constructeurs vont donc proposer leur moteur mais le V825 de Berliet va connaître de nombreuses copies qui vont nuire à la réputation de la marque.



▲ Après l'échec du TR300, le cap des « 300 ch et plus » est dévolu au TR305. Celui-ci n'est pas mû par le V8 mais par le 6-cylindres turbocompressé du TR 280 dont la puissance a été augmentée. Le camion inaugure aussi une nouvelle face avant avec des phares dans le pare-chocs.



▲◀ À gauche : si le TR 300 ne remporta pas de succès, le TR 280 à moteur 6-cylindres turbo fut lui très réussi malgré une puissance un peu juste pour un tracteur Maxicodes. Ci-dessus : à partir de 1977, lors du rapprochement de la Saviem avec Berliet, deux modèles identiques à moteur V8 ont été diffusés sous les deux marques : le Saviem PX40 (à gauche) et le Berliet TR 350.

▼ Sur le papier, le TR 300 avait tout pour plaire, à commencer une cabine basculante très en avance sur son temps. Mais sous le plancher, le moteur V8 ne contribua pas à rendre le camion très populaire.



Un raté magnifique !

En 1970, lors du Salon de Paris, Berliet lève enfin le voile sur une nouvelle gamme de poids lourds Maxicodes longue distance de 35 t dont le fleuron est le TR 300. Le nouveau venu se distingue par sa cabine avancée basculante KB2400 (« B » pour « basculante », « 2 400 » pour 2 400 mm de large), qui, selon les dires de la publicité, « a 20 ans d'avance ».

Incontestablement, cette cabine très moderne est une réussite et relègue l'ancienne cellule fixe type « Relaxe » au rang des antiquités. Le constructeur compte aussi sur le moteur V8 de 300 ch mis au point en interne pour séduire une clientèle qui se tourne de plus en plus vers les grosses puissances pour affronter les routes européennes.

Hélas, le moteur Diesel Berliet V825 de 12 760 cm³ à quatre soupapes par cylindre va s'avérer d'une fiabilité plus que douteuse mais c'est le poids-lourd dans son ensemble qui souffre lui aussi d'une mise au point trop hâtive. Berliet va néanmoins réagir assez vite et sur le secteur des plus de 300 ch, il présente d'abord le TR305 mais celui-ci est en fait doté d'un moteur 6-cylindres turbo et d'une cabine retouchée, les optiques principales migrant dans le pare-chocs avant et ne sont plus intégrées de part et d'autre de la calandre qui est élargie. Quant au V8, il est revu et corrigé dans une version V835 dont la cylindrée a été portée à 14 885 cm³. Sa puissance atteint 310 ch sur un rare tracteur 6x4, le TRH 320.



▲ Ce Berliet TR350 magnifiquement restauré, arbore sur la calandre le monogramme Renault, mais il s'agit bien d'un Berliet rebadgé par le constructeur RVI après la fusion entre Saviem et Berliet.