

TRANSPORT ROUTIER

UN MÉTIER, UNE HISTOIRE, UN AVENIR

Par Fabien Cristiani

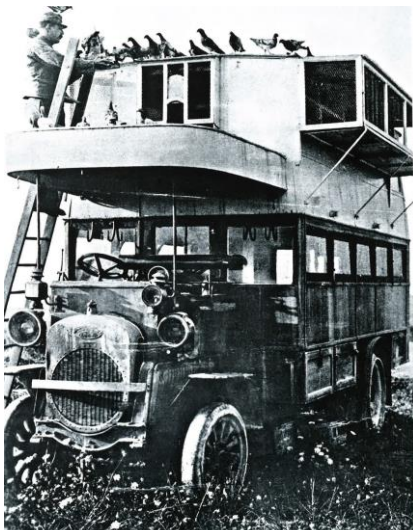
•

Né à l'aube du XX^e siècle, il a été un acteur majeur de l'essor économique de la France et occupe toujours une place incontournable. Après l'épopée des pionniers, l'ère des révolutions technologiques et les mutations successives du secteur, le transport routier de marchandises doit aujourd'hui affronter de nouveaux et grands défis.

•

C'est l'histoire de pionniers qui ont ouvert la voie d'un monde mobile et moderne. C'est l'histoire d'une invention technologique devenue révolution économique, à laquelle bien peu croyaient au début et qui s'est imposée au fil des années. C'est l'histoire du camion et du transport routier...

« *Moi, je crois au cheval, l'automobile est un simple phénomène passager.* » En lançant cette sentence définitive, l'empereur d'Allemagne Guillaume II ne fait qu'exprimer tout haut ce que beaucoup pensent tout bas en cette fin du XIX^e siècle. Rien, et surtout pas un véhicule automobile, ne semble pouvoir supplanter le transport par bateau, train ou cheval. D'ailleurs, qui pourrait avoir l'idée saugrenue d'installer une plateforme de chargement à l'arrière d'une voiture ?



Des pigeons voyageurs ont été transportés en camion sur la ligne de front durant la Première Guerre mondiale. Ceux-ci transmettaient des informations aussi stratégiques que vitales pour les troupes enlisées.



LE DAIMLER MOTOR-LASTWAGEN, fabriqué en 1896 par le constructeur allemand Daimler-Motoren Gesellschaft (futur Mercedes-Benz Trucks), est considéré comme le premier camion moteur à essence.

PANHARD & LEVASSOR présente son premier camion dès 1899. L'entreprise ne débute toutefois réellement la production de poids lourds qu'à partir de 1919.

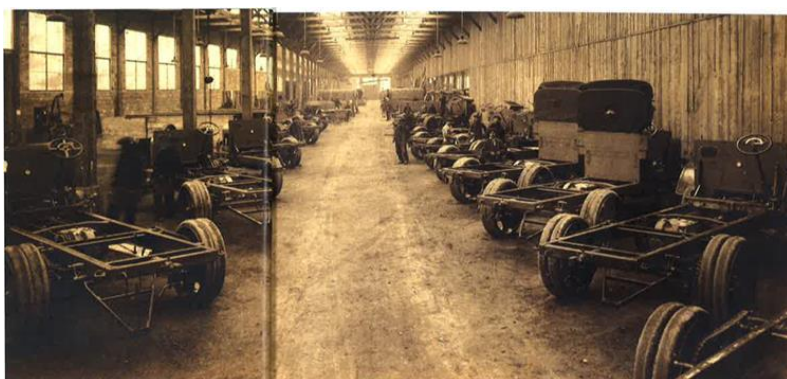


Qui ? Des pionniers comme Marius Berliet, Gottlieb Daimler ou Carl Benz ... En 1893, un premier utilitaire a été construit par Panhard & Levassor en rallongeant le châssis d'une auto. Le premier véritable camion signé Daimler roule dès 1896. Pour favoriser l'essor de ce nouveau moyen de transport, de rares industriels comme le comte de Dion soutiennent l'organisation de concours de poids lourds. Sur des routes mal pavées, les engins en lice, fonctionnant à la vapeur, à l'essence ou même à l'électricité, doivent tenter de prouver leur solidité et leurs capacités. À des vitesses « commerciales » d'environ 10 km/h, ces dinosaures du transport routier doivent affronter surchauffes moteur, freinages archaïques et modestes pentes prenant l'allure de montagnes infranchissables.

Lents au début, les progrès s'accroissent et au tournant du XXe siècle, on commence à voir sur les routes ce type de véhicules convoier des bidons de lait ou des bobines de papier. Les premières compagnies de messagerie promettent des « services rapides » entre la province et Paris. Pourtant, la production de camions français demeure symbolique avec quelques exemplaires seulement assemblés chaque mois. En 1908, alors que Michelin produit les premiers pneus jumelés destinés aux poids lourds, on ne dénombre que 600 camions sur l'ensemble du territoire, la plupart de faible tonnage et portant le sigle de 67 constructeurs différents ! Un chiffre attestant du caractère encore artisanal de ce secteur d'activité.



FNTR



LES CAMIONS BERLIET CBA sont fabriqués à une cadence de 40 par jour en 1916 : leur simplicité et leur robustesse sont appréciées en temps de guerre.

UN ALLIÉ DURANT LA GRANDE GUERRE

Le chemin de fer et la traction animale restent majoritaires jusqu'à ce que survienne une déflagration planétaire : la Première Guerre mondiale. Les chevaux périssent au côté des hommes sous la mitraille et le fracas des canons. Les trains ne peuvent atteindre les champs de bataille pour assurer le ravitaillement et amener des troupes fraîches. Seul le camion pourra assurer la navette entre les gares et le front. Entre février et mars 1916, sur les 75 km de la Voie sacrée entre Bar-le-Duc et Verdun, on voit passer un poids lourd toutes les 14 secondes. Jusqu'en 1918, 40 camions Berliet sont construits chaque jour.



25 000 CBA ont été livrés à l'armée durant la Première Guerre mondiale : sa charge utile de près de 10 tonnes avec une remorque, alliée à une vitesse non négligeable à l'époque de 30 km/h, constitue un atout pour les troupes.

Le retour de la paix ne pourra entraver l'essor rapide du poids lourd et les engins militaires poursuivent leur carrière sous des habits civils. Leurs points forts - rapidité, souplesse, flexibilité -, sont décuplés par l'apparition du moteur Diesel, la généralisation du macadam sur les routes et la modernisation des méthodes de chargement et de déchargement. Pourtant, une liaison « rapide » par la route demeure une aventure. Ainsi, en 1927, pour relier Paris à Marseille, il faut traverser 164 localités à petite vitesse, négocier 520 virages, gravir 110 côtes, franchir 51 passages à niveau (*Camions, Chronique d'un siècle*, Lucien Chanuc, éd MDM). On ne croise alors un autre véhicule que tous les deux kilomètres, mais la progression est inéluctable : si 10 % du trafic de marchandises est assuré par des camions en 1920, ce pourcentage passe à 25 % en 1935.



FNTR

UNE CINQUANTAINE D'EXPLORATEURS ont relié Beyrouth à Pékin en camion, en autochenille et même à cheval au cours de la Croisière jaune, d'avril 1931 à avril 1932. Leur périple les a conduit de l'Himalaya au désert de Gobi.



Devenu un véritable acteur de l'économie, le secteur s'organise en 1933 avec la création de la Fédération nationale des transporteurs français (FNTF), ancêtre de la FNTR, que suivront l'Union fédérale des transporteurs de France et l'Association nationale des transports. Les chauffeurs de camion aux allures de héros des temps modernes ont leur journal, Les Routiers. Ce terme devient également un label pour les restaurants les accueillant en bordure de route. Les conducteurs entrent aussi dans l'histoire de l'aventure grâce à deux explorations motorisées : la Croisière noire, en Afrique, et la Croisière jaune, en Asie. Tous les types de combustible sont testés : alcool, gaz, benzol, huiles de poisson ou végétales et même naphthaline !



1945 : LE PAYS REDEMARRE GRACE AU TRANSPORT ROUTIER

Si la guerre avait donné une impulsion décisive au transport routier, c'est une décision politique qui va mettre un coup de frein à son essor. Afin de protéger le secteur ferroviaire, une réglementation bride les poids lourds en limitant leur longueur et leur tonnage. Entre 1930 et 1939, la production française de camions s'effondre d'un tiers. La Seconde Guerre mondiale qui survient va-t-elle apporter le coup de grâce ? Restrictions industrielles et pénurie de carburant entraînent la multiplication des véhicules à gazogène fonctionnant en brûlant du charbon ou du bois en quantité importante : les camions de 1935 en consommaient 75 kg pour effectuer 100 km ...



POUR FAIRE FACE AUX PENURIES de carburant au cours de la Seconde Guerre mondiale, Berliet sort en 1940 le GDRAG, qui fonctionne au gazogène à bois. L'achèvement de la reconstruction sonnera le glas de cette technologie à la consommation considérable.