

le m³



revue
bimestrielle

n° **1**
décembre
1961



H. Bergerat, Monnoyeur & C^o

le mètre cube

Sommaire

Vos matériels arrivent	2
La recharge automatique des chaînes	4
Informations rapides	5
Aménagement de la Durance	6
Une idée	12
Quel âge a votre tracteur ?	13
La vie du Groupe	14
Réflexions sur le matériel d'occasion	16



Revue bimestrielle
Décembre 1961, numéro 1

publié par :
Hy. Bergerat, Monnoyeur & Cie
6, rue Christophe Colomb
Paris (8^e)
Elysées 54 90

Rédaction et réimpression
Claude Thébaud
La reproduction des textes et
articles doit être soumise
à notre approbation.

Sauf mention particulière les
photographies sont de la collection
Hy. Bergerat, Monnoyeur & Cie

Mise en page des Andlers TROY

L'évolution technique à laquelle nous assistons, pose aux constructeurs un problème d'information rapide envers la profession.

Finirait pour le client d'être tenu au courant des nouveautés et perfectionnements apportés aux matériels que nous proposons et suivons.

le désir de suivre au plus près l'actualité des Travaux Publics.

ont incité le Groupe des Sociétés Hy. Bergerat, Monnoyeur & C^e à publier cette revue qui ne se superpose pas à la Presse Professionnelle et se veut l'organe de liaison directe avec tous ceux que nos activités concernent.

Nous entreprenons avec enthousiasme une lourde tâche. Nous l'accomplirons avec le même esprit, espérant avant tout, vous intéresser.

VOS matériels arrivent

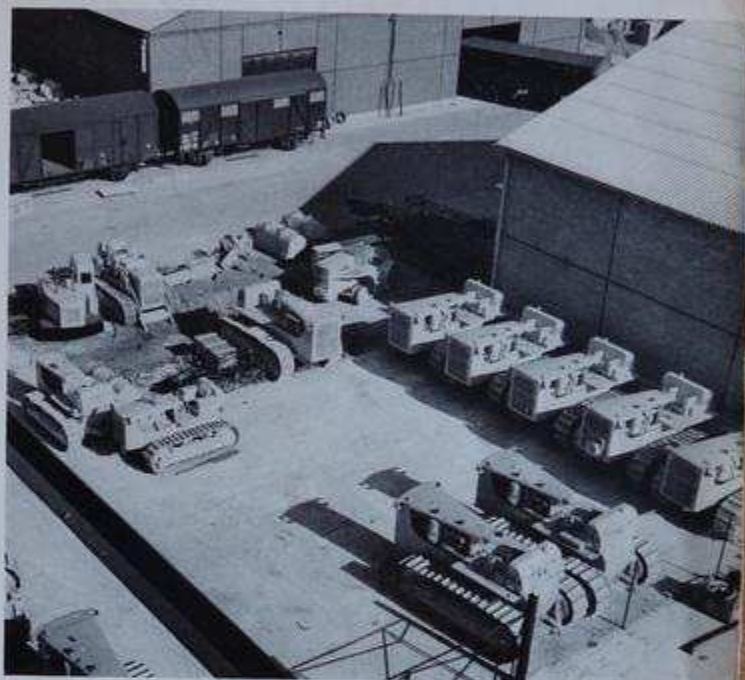
Gennevilliers... le D8 Caterpillar qui vient de passer plusieurs jours en mer touchera dans quelques instants le sol de notre pays. Sous l'œil bienveillant de la statue de la Liberté, un navire de la Compagnie Générale Transatlantique l'a pris en charge à New York une dizaine de jours auparavant. Enfermé dans la cale, serré entre deux autres engins, il va attendre plus d'une semaine avant de respirer l'air pur. A peine arrivé au Havre, il faut lui appliquer un régime spécial : trop lourd pour les grues portuaires ordinaires, le D8 exige un ponton-grue de 90 t pour quitter le navire. Tous ses frères et cousins, des Tracteurs aux Traxcavators profitent également de ce traitement de faveur et le cargo va petit à petit abandonner sa cargaison. Des remorqueurs tirent le ponton et ses encombrants passagers jusqu'à de puissantes péniches automotrices dans lesquelles le matériel est aussitôt rechargé.

Aux vagues de l'Atlantique va succéder le calme de la Seine et jusqu'à Gennevilliers, atteint en moins de quatre jours, c'est le dernier repos de notre Tracteur. Dès son débarquement il est dirigé sur une filiale ou à notre centrale de montage à Saint-Denis. Là, une équipe spécialisée s'empare de ses principaux organes, les équipements sont montés, les réglages vérifiés, votre engin effectue ses premiers mètres.

Nous restons au port pour attendre d'autres matériels. Votre D8 lui, va poursuivre sa route. Demain, il sera sur un chantier. Dans quelques jours, nous apprendrons qu'il effectue un dur travail à l'Est ou au Nord de la France. Pendant ce temps à Gennevilliers, nous accueillerons un autre D8...



Gennevilliers est une véritable plaque tournante pour nos matériels : chaque semaine près de 400 tonnes de matériels sont déchargés et plus de 100 appareils Caterpillar "tourne" régulièrement. Des spécialistes sont toujours sur place et effectuent les différentes formalités de douane, expédition, etc...



— Le G 8 arrive en ponton-grue de 40 tonnes pour quitter le quai.



la recharge automatique des chaînes

Grâce au progrès de la métallurgie et aux procédés électroniques actuels, les méthodes de rénovation sont devenues une véritable remise à neuf à laquelle font appel un grand nombre de nos clients.

La partie du maillon la plus éprouvée au travail est le rail sur lequel roulent les galets. Sur nos matériels, ce rail est protégé avec une couche traitée par trempe « Haute Fréquence ».

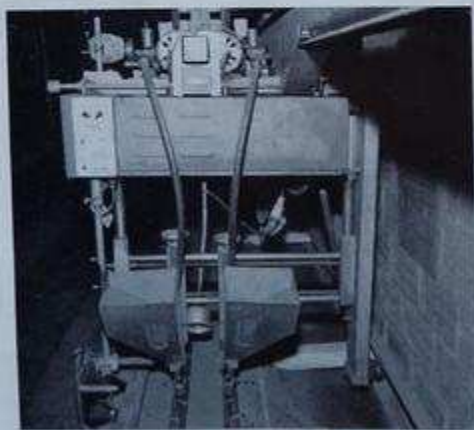
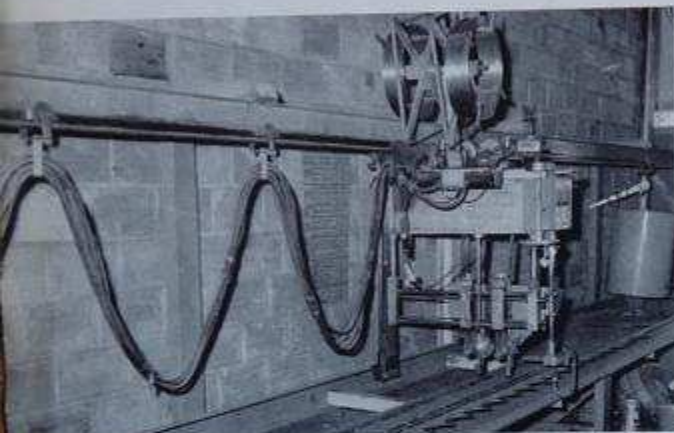
Lorsque cette couche a disparu, l'usure devient rapide, les joues des galets heurtent les bossages des maillons dans lesquels sont serrés les axes de la chaîne. Ceci se traduit par une détérioration définitive des galets et des maillons. La rénovation se fait par apport d'un métal spécial déposé sur la surface du rail par une machine à souder automatique.

Le fil d'apport en alliage se trouve à la partie supérieure de la machine. La vitesse de déroulement est réglée automatiquement en fonction de l'avance et de l'ampérage. La soudure se fait sous flux, ce qui évite l'oxydation du dépôt et supprime un éclaircissement dangereux. Un refroidissement trop rapide du cordon de soudure n'est donc pas à craindre.

L'arrêt de la soudure entre deux maillons est commandé par une cellule photo-électrique qui se place au niveau des curseurs de caoutchouc.

Les faces de roulement des maillons ainsi rechargés sont reconstituées en matière assez robuste pour supporter les chocs et assez dure pour résister à l'abrasion.

Cette opération permet de prolonger la durée de la vie des chaînes et d'abaisser le prix de revient horaire des matériels.



INFORMATIONS RAPIDES

— Déclaration d'utilité publique : les travaux de construction de la première section de l'autoroute de Normandie (S.-et-O.) et de la partie Valence-Marseille (200 km), troisième tronçon de l'autoroute de la Vallée du Rhône.

— Caterpillar sort une nouvelle série de moteurs à gaz naturel de 70 à 670 CV, et une génératrice à excitation et régulation statique pouvant équiper toute la gamme des groupes électrogènes.

— La plus importante machine du monde à extraire le charbon (10 000 t par jour) est en cours de construction en Allemagne.

— Les nouvelles machines P & H sur camion 535 TC et au-dessus sont livrées équipées du système Magnétorque.

— La Commission des Transports du quatrième plan propose une dépense de 30 000 000 NF pour l'amélioration des accès du port de Bayonne. Les travaux débuteront probablement en 1962.

— Un décret du 3 mai 1961 définit un nouveau système de mesures dont l'utilisation sera obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1962.

— Les tracteurs à chaînes peuvent désormais recevoir un équipement **poseur de câble**. Un ripper hydraulique porté ouvre la saignée et un guide-câble enfouit jusqu'à 1,85 m une canalisation souple pouvant atteindre 9 cm de diamètre. Les Traxcovators 977 et 955 bénéficieront prochainement du même avantage.

— Les ouvrages de Serré-Ponçon ont été essayés dans des conditions normales d'exploitation le 20 septembre.

— Hy. Bergerat, Monnoyeur & Cie vient d'ouvrir une filiale à Rennes, 18, rue Gurvand, et un bureau à Dijon, 47, rue Charles-Dumont.

— L'alternateur le plus puissant d'Europe en service à ce jour fonctionne à pleine charge depuis le 8 août dans la nouvelle centrale E.D.F. de Champagne-sur-Oise.

— Les flèches des grues P & H sont maintenant allégées au maximum grâce à l'emploi du nouvel acier spécial T 1 de la U.S. STEEL.

— Le système métrique est applicable en Inde depuis le 1^{er} octobre.

— La transmission par simple convertisseur de couple, n'est plus offerte sur le D 8 série H, ni sur le Pipelayer 583. Elle est remplacée par la nouvelle servo-transmission Powershift.

— Un arrêté récemment publié au Journal Officiel (15-5-61) indique les mesures de sécurité concernant la conception, le montage, l'utilisation et le démontage des échafaudages, plates-formes, passerelles et ponts de service sur les chantiers du bâtiment et des Travaux Publics.

— La puissance du Caterpillar D 9 de la nouvelle série G est de 390 CV. Tous les équipements ont été renforcés pour réaliser une production supérieure en fonction de cette puissance.

— Un impôt sur les plus-values foncières figurera parmi les nouvelles mesures fiscales, dans le cadre du budget 1962.

— Des rippers hydrauliques portés peuvent être montés sur les Tracteurs D 6 et D 4 et les Traxcovators à chaînes 977, 955 et 933. Le même ripper sur D 9 et D 8 permet une économie de 40 à 50 % sur les méthodes classiques d'abattage et de défonçage à l'explosif.

— Le taux de croissance annuel de la production nationale prévue par le quatrième plan (1962-1965) est de 5,5 %.

— Un double arbre à cames en tête équipe le nouveau moteur de 284 CV du Tracteur à pneus 619. Cet engin est maintenant fourni avec une transmission Powershift semi-automatique.

— Les premiers Motor-Scrapers 631 A livrés en France, travaillent depuis l'été sur les chantiers du Rhin et de la Durancé.

— La grue sur camion la plus puissante du monde, la P & H-890 TC est maintenant disponible en France.

— Le premier pont routier en aluminium des Etats-Unis est actuellement en construction à Pittsburg. Mesurant 28 m de long sur 8,40 m de large, ce pont ne pèse que 21 t, soit moins du tiers d'un pont d'acier de mêmes dimensions.

AMENAGEMENT DE

C'est en 1857 que fut déposé le premier projet d'aménagement de la Durance. Cette réalisation, que les connaissances techniques de l'époque ne permettaient pas de mener à bien, est maintenant en voie d'achèvement. La rivière va devenir fleuve et de Serre-Ponçon à Saint-Chamas c'est un vaste chantier que nous pouvons observer aujourd'hui. On retrouve dans la Durance et ses affluents deux éléments essentiels pour la production d'énergie électrique : une forte pente, un débit important.

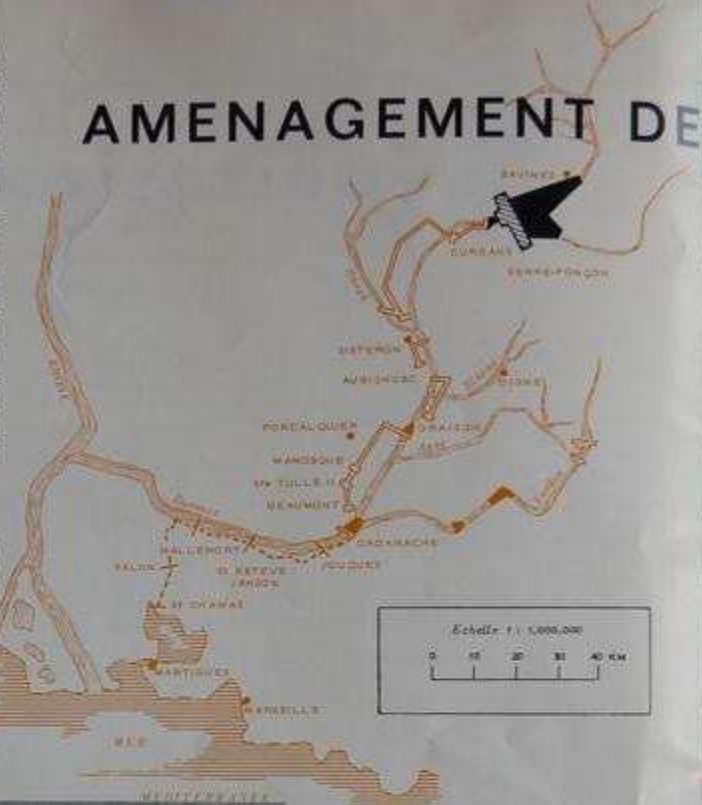
Cette grande rivière alpestre présente un caractère torrentiel très marqué en Haute-Durance, et les crues peuvent atteindre $1.800 \text{ m}^3/\text{s}$ (mai 1856) pour un minimum en hiver de $15 \text{ m}^3/\text{s}$. Vers l'aval, le régime prend un caractère fluvial. Au confluent du Verdon, la grande crue de 1882 paraît avoir atteint $6.000 \text{ m}^3/\text{s}$, mais l'on a enregistré des étiages de $45 \text{ m}^3/\text{s}$. La pente est voisine de 3 m par kilomètre sur tout le cours moyen et inférieur.

L'utilisation optimum des eaux de la Durance et de ses affluents constitue la tâche essentielle de l'aménagement de cette région. La rivière va s'assécher et fournir 6 milliards de kilowattheures par an à l'Électricité de France, kilowatts qui seront les bienvenus dans l'économie française. L'ensemble des travaux de la Durance est réparti en trois grands groupes :

I. - LES AMENAGEMENTS DE LA BASSE DURANCE

La dérivation consiste en un canal de 80 km alimenté par une prise principale unique, le barrage de Cadarache. Le canal est partagé en cinq biefs dont trois, Jouques, Saint-Estève-Janson, Maillemort, sont parallèles à la rivière et deux, Salon et Saint-Chamas, s'éloignent perpendiculairement, se dirigeant vers le sud et l'étang de Berre. A son achèvement, ce projet permettra une production de 2.300 millions de kilowattheures.

En 1959, après 4 ans de travaux, le bief de Jouques et la prise d'eau de Cadarache ont été mis en service. Dans le courant de l'année 1962 doit être terminée la construction du bief de Saint-Estève-Janson commencée en 1957 ; 90 % des terrassements sont exécutés et l'usine produira à été



Une grue F. & M. 655 B sur le Canal de Serre de St Estève-Janson.

Le Canal d'amenée à l'usine de Jouques.



LA DURANCE

seule 675 millions de kilowattheures. L'aménagement de Saint-Estève aura nécessité 11.750.000 m³ de déblais, 5.230.000 m³ de remblais, et 228.000 m³ de béton.

Cette année a vu la mise en route des 3 derniers ouvrages importants :

- le barrage et la prise d'eau de Mollemort ;
- le bief de Salon ;
- le bief de Saint-Chamas, avec une usine à quelques mètres de la rive nord de l'étang de Berre.

La longueur totale des canaux d'aménage et de raccordement est de 34,5 km et tous ces travaux vont entraîner le rétablissement d'un certain nombre de voies de communication :

- 11 km de routes nationales et départementales ;
- 25 km de chemins ruraux ;
- 16 ponts pour routes nationales et départementales ;
- 15 ponts pour chemins vicinaux et ruraux.

Le barrage et les deux derniers biefs nécessiteront 12 millions de mètres cubes de terrassements.

II. - LES AMÉNAGEMENTS DE LA MOYENNE DURANCE

Ils sont compris entre Serra-Pançon et le confluent du Verdon, avec les projets suivants :

- Corbans (utilisant le barrage de compensation de Serra-Pançon qui sera mis en chantier l'année prochaine) ;
- Sisteron ;
- Aubignos,

qui seront réalisés ultérieurement. La mise en service de ces 3 nouveaux aménagements apportera une production nouvelle de près d'un milliard de kilowattheures.

— Oraison.

Le chate d'Oraison a été déclaré d'utilité publique le 28 février 1959 et les travaux aussitôt entrepris.

La mise en service est prévue pour le milieu de l'année 1963. L'aménagement d'Oraison a nécessité la construction de plusieurs ouvrages d'art dont le point triple (croisement route, voie ferrée, canal) en aval de Châtelet-Arnoux est un magnifique exemple.

- Manosque
- Sainte-Tulle II
- Beaumont



La prise d'eau de Cadorache.



Le canal de fuite de la chute de Jougne, avant sa mise en eau.



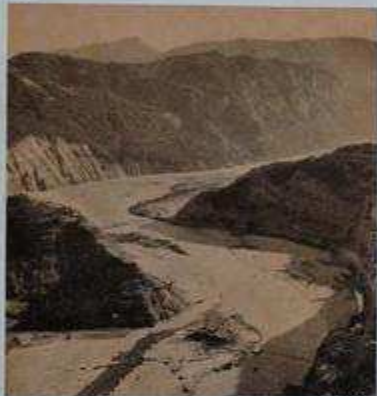
Aménagement hydroélectrique de St-Estève-Salern.



Un Caterpillar D 8 en travail sur le canal d'écoulement à la galerie de Més.



Le crawler 421 à travail sur la dérivation de la Durance à Mallemort.



Le site de Serre-Ponçon avant la construction du barrage.

Ces 3 chantiers débuteront probablement en 1963. L'ensemble de ces projets correspond à une production annuelle supplémentaire de 2 milliards 100 millions de kilowattheures.

III. - LES AMENAGEMENTS DE LA HAUTE DURANCE

Le barrage de Serre-Ponçon.

C'est l'ouvrage clé de l'aménagement de la Durance. Des techniques nouvelles, d'élanchement du sous-sol ont permis la réalisation de cette colossale entreprise. Les chiffres sont édifiants. Un noyau en terre compactée de 2.000.000 de m³, 33 m d'épaisseur à la base, 10 m à la crête, constitue l'épine dorsale du barrage. Sous ce noyau, et le prolongant sur 100 m de profondeur à travers les alluvions, un écran étanche vertical est obtenu par injection sous forte pression d'argile et de ciment liquide. Différents sondages ont permis de vérifier le remplissage parfait des alluvions, véritable « béton plastique », donnant toute garantie pour la tenue ultérieure de l'ouvrage.

La digue en terre de 123 m de hauteur pour une épaisseur à la base de 650 m, obtenue avec 12 millions de mètres cubes de terrassements, forme une retenue de 1 milliard 200 millions de mètres cubes. 15 km de voies ferrées, 60 km de routes, et 2 villages, Savine et Ubaye, ont été submergés et reconstruits.

La construction du barrage a débuté en janvier 1956, et la mise en eau, commencée le 16 novembre 1959, vient de s'achever. Le lac ainsi formé est le 3^e de France et sa surface, 3.000 ha, équivaut à celle du lac d'Annecy. Long de près de 20 km c'est le plus grand plan d'eau artificiel d'Europe.

Par sa position, le barrage de Serre-Ponçon rend possible l'aménagement hydro-électrique de tout le bassin aval. Mais la Durance dont le débit était d'une irrégularité saisissante, irrigue par de multiples canaux, toute la riche région agricole du Vaucluse. La capacité de retenue de Serre-Ponçon met la région à l'abri des inondations, et l'Électricité de France s'étant engagée à fournir les 200 millions de mètres cubes indispensables à la Bonne Irrigation, une partie de l'eau déviée par le lit futur de la Durance sera utilisée pour fertiliser de nouvelles régions. On estime à 22.000 ha les étendues à peu près désertiques, qui, au prix de patientes efforts seront gagnées à l'agriculture.

Au début de l'ère quaternaire, la Durance abou-tissait à un vaste delta devenu la Crau. Restituer à la Durance son cours primitif en échange de milliards de kilowattheures, n'est-ce pas un magnifique résultat ?



LE CANAL D'AMENEE DE LA CHUTE D'ORAISON

Dans le cadre de notre reportage sur les travaux de la Durance, nous nous rendons aujourd'hui à Oraison.

L'ensemble des travaux est constitué par :

- La retenue de Château-Arnoux ;
- Le canal d'aménée de la galerie des Mées ;
- Le canal d'aménée à l'usine E.D.F. ;
- L'usine souterraine d'Oraison ;
- La galerie et le canal de fuite.

Arrêtons-nous au canal d'aménée à l'usine E.D.F. et plus particulièrement au lot n° 3. Il fera l'objet de notre étude.

CONDITIONS PARTICULIERES A CE CHANTIER

Ce lot, situé au Nord de l'usine E.D.F., comprend une portion de 6,2 km du canal d'aménée.

L'ensemble déblais/remblais représente un volume global de 2 300 000 m³ se répartissant en :

- 1 550 000 m³ de terrain meuble ;
- 750 000 m³ de poudingue.

Le matériau est de deux sortes :

a) En surface, des alluvions limoneuses composées d'un mélange d'argile et de galets dont l'épaisseur varie entre 0,80 et 3 m.

b) En profondeur, un poudingue en rognons (c'est le « poudingue de Valensole » bien connu des géologues), extrêmement serré et homogène. Sa compacité — mesurée par le sismographe à réfraction selon la méthode Caterpillar — se situe nettement au-dessus des possibilités de défonçage au ripper.

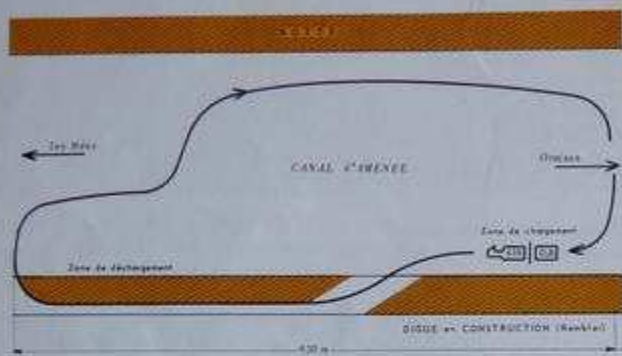
Au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'extrémité Sud du chantier, ce poudingue occupe une part de plus en plus importante du terrain à excaver et se rencontre à une profondeur de moins de 50 cm.

De nombreux tirs de mine sont donc nécessaires sur cette partie du chantier.

PLAN GENERAL DU CHANTIER



DETAIL DU CHANTIER (circuit des engins)



Par contre, dans les zones intermédiaires, le Tracteur D 8 H à servo-transmission « Powershift » et ripper porté Caterpillar n° 8 prépare de façon satisfaisante le chargement des scrapers.

MODE DE TRAVAIL

Le poudingue subit un premier fractionnement par minage à une profondeur de 5,6 m. Cette opération se révèle extrêmement coûteuse. La proportion d'explosif nécessaire pour désagréger le matériau variant de 250 à 450 g. au mètre cube. A certain moment, ces chiffres furent même largement dépassés. Les rognons rocheux sont des blocs ayant un volume de 0,3 à 1 m³. Ils sont à leur tour attaqués au ripper par le D 8 « Powershift », mais si leur épaisseur est supérieure à 30 cm, il faut encore avoir recours aux explosifs.



Un D 8 Caterpillar équipé en bulldozer et ripper à Orissa.

PRODUCTION

En deux mois et demi, à raison d'un seul poste de 10 heures par jour représentant environ 9 heures de travail effectif, les ensembles sur pneus Caterpillar ont réalisé : 110 000 m³ de déblais et 90 000 m³ de remblais soit 200 000 m³ de terrassement. Ce qui représente une moyenne d'un peu plus de 3.000 m³/jour. Sur un circuit de 650 m, aller, nous avons

pu observer au travail, à flanc de coteau, 3 ensembles 619-442 poussés par le D 8 H Powershift :

- densité : 1,6
- faisonnement : 20 %
- charge moyenne de chaque appareil : 8 m³ en place
- temps de cycle : 5 minutes
- nombre de cycles à l'heure : 9 à 10
- production par appareil : 70 à 80 m³ à l'heure, ce qui donnerait une production journalière de 630 à 720 m³.

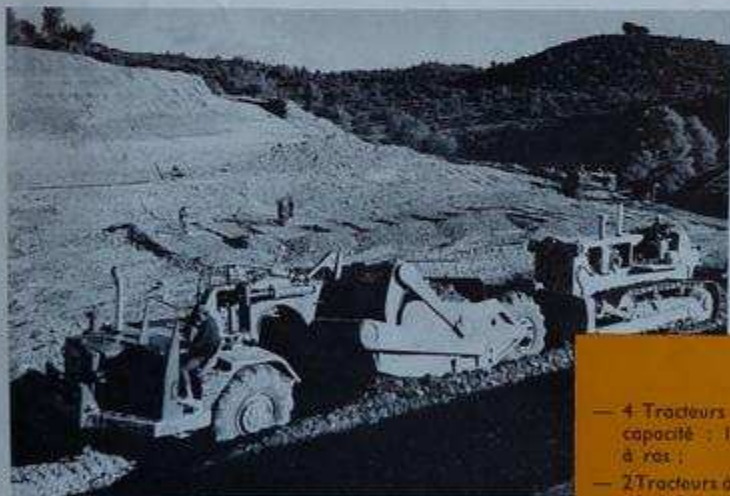
Le directeur du chantier, nous a signalé avoir relevé sur une assez longue période en 9 heures de travail effectives, 525 cycles.

Ce résultat a été obtenu avec 5 Tracteurs à pneus (trois 619 et deux DW 15, puis quatre 619 et un DW 15) et 2 pousseurs, ce qui représente pour chaque engin :

- 105 cycles par jour (soit 11,5 à 12 cycles à l'heure), et une production de l'ordre de 840 m³, pour une charge moyenne de 8 m³ en place. (Notons à ce sujet que cette charge a souvent atteint 10 m³ en place).

Le rippage effectué avec le D 8 H sur le matériau dit « poudingue de Valensole » après minage dans la masse, s'est révélé parfaitement efficace, le chargement des tracteurs à pneus pouvant se faire alors avec le pousseur sans grande difficulté.

L'ensemble du matériel de l'entreprise, dont 65 % est Caterpillar, a permis d'atteindre des pointes de 6.500 m³/jour, avec une moyenne de 4.500 m³/jour, et ce, pendant une période extrêmement défavorable, la distance moyenne de transport des déblais extraits étant de l'ordre de 700 m linéaires.



— Un ensemble Caterpillar D 8 H 442 sur le chantier de la Canal d'Amance.

MATERIEL UTILISE :

- 4 Tracteurs à pneus Caterpillar 619, capacité : 13,8 m³ à refus, 10,7 m³ à ras ;
- 2 Tracteurs à pneus Caterpillar DW 15, capacité : 13,8 m³ à refus, 9,9 m³ à ras ;
- 1 Tracteur pousseur Caterpillar D 8 à transmission « Powershift », équipé d'un ripper CAT n° 8 ;
- 3 Tracteurs pousseurs Allis Chalmers HD 21 228 HP, à convertisseur de couple, équipés de rippers ;
- 5 Tracteurs à chenilles Continental CD 8 ;

une idée

Comment monter ou descendre un tracteur pour le réparer vite, facilement, d'une manière sûre? Les deux petits accessoires que nous montrons ci-contre permettent une solution pratique que nous présentons à nos lecteurs.

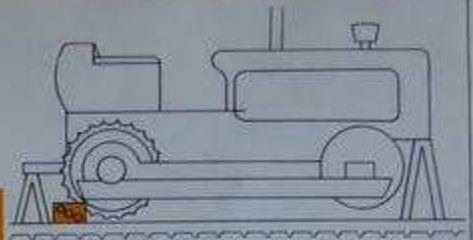
L'un est fait avec 3 anciennes bagues de chaîne de roulement, l'autre est une cale de forme triangulaire. Les deux pièces ont environ 50 cm de long et 25 cm de haut, la largeur étant celle d'une chaîne de D 4.

Les 3 rouleaux sont placés entre la chaîne et le barbotin (A). Les dents de ce dernier viennent sur les rouleaux et pénètrent entre eux quand le tracteur fait marche arrière. L'engin est suffisamment élevé pour dégager le support (B).

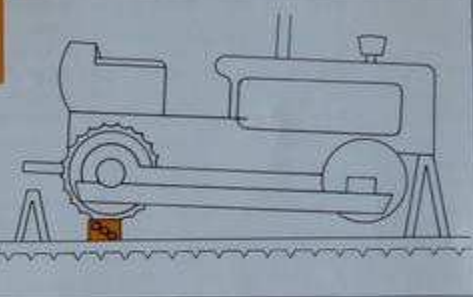
La cale est alors placée entre la chaîne et la roue de tension (C). Un crochet situé sous la cale s'engage dans une



A

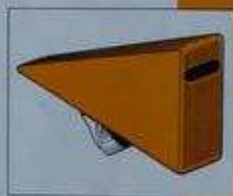


B

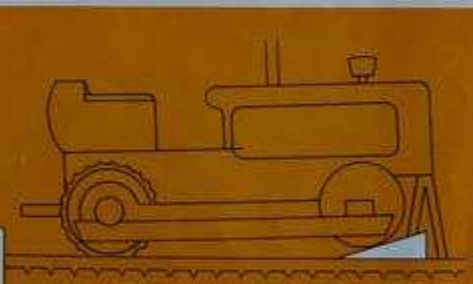


baguette de la chaîne et évite le déplacement vers l'avant. Le tracteur monte sur le plan incliné et le support avant est libéré.

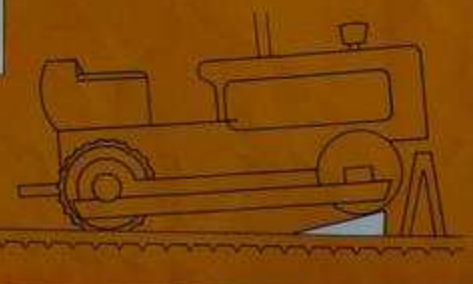
Ce système permet de lever ou poser un tracteur sur ses chaînes en quelques minutes avec un maximum de sécurité.



C



D



QUEL AGE A VOTRE TRACTEUR ?

Dans le but de fournir à ses lecteurs des renseignements précis sur les matériels Caterpillar, « le m² » va publier les caractéristiques principales des engins actuellement en service. Dans chaque numéro vous trouverez les éléments vous permettant une vérification rapide de la date d'origine du matériel considéré. Nous commençons aujourd'hui par les Tracteurs à chaînes D-2 et D-4.



Modèle	Série	Voie	Numéro	Année de construction
D 2		40"	3 J - 1 et la suite	1938-1947
		40"	4 J - 1 et la suite	1938-1942
		50"	5 J - 1 et la suite	1938-1947
		50"	6 J - 1 et la suite	1938-1947
		40"	4 U - 1 et la suite	1947-1957
		50"	5 U - 1 et la suite	1947-1957
D 4		44"	7 J - 1 et la suite	1939-1943
		44"	2 T - 1 et la suite	1943-1946
		44"	5 T - 1 et la suite	1945-1947
		44"	6 U - 1 et la suite	1947-1960
		60"	7 U - 1 et la suite	1947-1960
	C	44"	39 A - 1 et la suite	1959
	C	60"	40 A - 1 et la suite	1959

Dans notre prochain numéro : les Tracteurs D-6 et D-7.



— Le Société Générale.



— Derniers travaux sur les nouveaux bâtiments de la société bordelaise.

DU GROUPE



— La Société Nancéienne



— La Société Lyonnaise

L'autoroute de l'Estère), l'aménagement de la Durance, le Grand Canal d'Alsace, les chutes de Beauchastel, le pont de Bordeaux, le pipe-line Lavera-Strasbourg le canal du Nord... autant de grands travaux nécessitant des engins précis, puissants, d'une technique perfectionnée. Afin d'être toujours présent, de pouvoir répondre au moindre appel, Hy. Bergerat, Monnoyeur & Cie a créé des filiales au centre de toutes les régions économiques.

Paris, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nancy, Lille, Rennes sont maintenant de véritables organisations pouvant assurer à tous les entrepreneurs, un service complet. Un département spécialisé est à même de fournir sans délai n'importe quelles pièces de rechange. Les ateliers possèdent les appareils perfectionnés nécessaires à la réparation des matériels. Près de 70 % du personnel de chaque filiale est affecté au Service Après-Vente. Monteurs, dépanneurs, inspecteurs sont tous les jours sur la route et procèdent à de multiples visites de contrôle et d'entretien.

Les nouveaux bâtiments des Sociétés Bordelaise et Toulousaine viennent de s'achever tandis que de vastes locaux sont en cours de construction à Marseille. Un effort va être fait à Paris et Rennes pour équiper ces deux filiales dont la création est récente. Les Sociétés Lyonnaise, Nancéienne, Lilloise travaillent depuis plusieurs années dans des installations modernes. Toutes ces filiales montrent un visage nouveau et un esprit de progrès et de perfectionnement caractéristique de l'évolution de notre groupe.

Avec ses 8 filiales, ses bureaux et ateliers de Caen, Avignon, Strasbourg, Dijon, sa centrale de montage de la Plaine Saint-Denis, Hy. Bergerat, Monnoyeur & Cie est partout sur place, près des machines, près des clients, dont les préoccupations sont le souci quotidien de chaque Société. Afin d'opérer avec un maximum d'efficacité, toutes ces filiales sont autonomes, seuls les départements administratifs et financiers sont directement rattachés au Siège Social à Paris.

Comme le montre la carte ci-contre, l'implantation de Hy. Bergerat, Monnoyeur & Cie permet de satisfaire les entrepreneurs de Travaux Publics avec un maximum de rapidité et d'efficacité.

REFLEXIONS SUR LE MATERIEL D'OCCASION

Le marché du matériel d'occasion en France, du moins en ce qui concerne le matériel de terrassement, a été influencé plus qu'aucun autre par les conséquences économiques de la dernière guerre mondiale. En 1945 les entreprises de Travaux Publics ont vu s'ouvrir devant elles une période d'expansion. Il fallait réparer les destructions dues à la guerre et combler le retard que notre pays avait acquis par rapport à d'autres qui n'avaient pas subi les mêmes épreuves et dont l'effort de guerre avait renforcé l'industrie. Au cours de cette période d'expansion qui a duré environ de 1945 à 1954, les besoins en matériel ont été considérables. Le parc existant avait son plein emploi, et il se révélait souvent très insuffisant. La balance du commerce extérieur français ne permettant d'importer que très peu d'appareils, et l'industrie française, créée en majeure partie après la guerre, ayant une capacité de production très inférieure aux besoins, la demande était largement supérieure à l'offre.

Le matériel d'occasion était donc rare et atteignait des cours trop élevés par rapport au prix du matériel neuf. En général, les transactions se traitaient directement entre utilisateurs. Le matériel était vendu en l'état et pouvait toujours être revendu le lendemain aussi cher sinon plus cher que la veille, les dévaluations successives du franc venant compenser les facteurs de baisse des cours.

De 1954 à 1960, l'expansion s'est ralentie et la production française ayant augmenté, le marché a évolué, lentement il est vrai, dans le sens d'une normalisation. Aujourd'hui, après la libération des échanges, on peut considérer que si la normalisation est encore loin d'être complète, toutes les conditions sont réunies pour qu'elle le devienne. Nous manquons de statistiques concernant la vente du matériel de terrassement d'occasion en France, mais en recoupant divers renseignements on peut estimer à plus de 200.000.000 de nouveaux francs le volume des transactions pour l'année 1960, chiffre qui doit augmenter en même temps que l'activité économique générale.

Même si l'on déduit la valeur des importations, on constate que les achats et les ventes de matériel d'occasion représentent un pourcentage élevé par rapport au matériel neuf. Cette situation nouvelle montre l'importance prise par le marché de l'occasion en France, importance que ne peuvent négliger ni les vendeurs (les entreprises désirent renouveler leur parc) ni les acheteurs et encore moins les constructeurs français et les importateurs.

Un matériel d'occasion doit être payé son juste prix, à l'achat comme à la vente. Mais comment déterminer ce juste prix ? En matière automobile, il existe plusieurs barèmes mis à jour chaque semaine et auxquels on peut se référer volontiers. Dans le domaine du matériel de terrassement, il n'y a entre rien de ce genre (cependant certaines organisations qualifiées se penchent sur le problème). Seul pour certains matériels très répandus, il est souvent impossible de se faire une juste opinion, l'un des facteurs les plus importants, l'état du matériel, étant difficile à déterminer. On se trouve donc devant un marché anarchique avec toutes les conséquences fâcheuses que cela comporte.

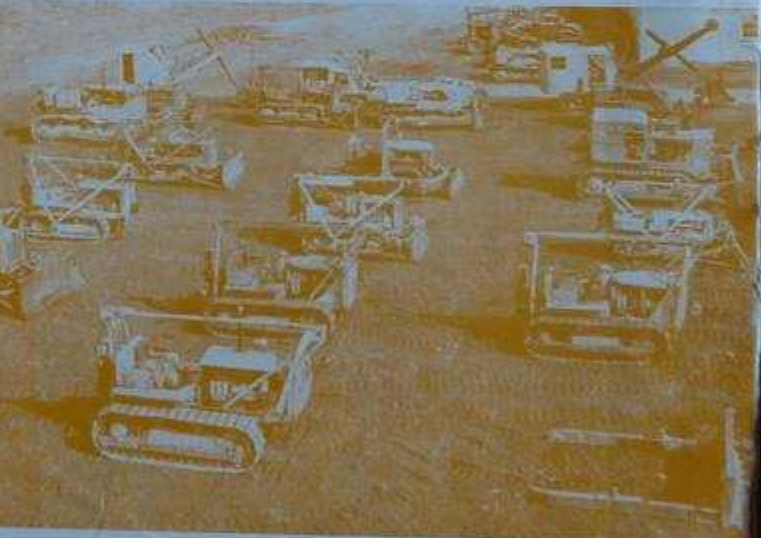
Pour sa part, le groupe Hy, Bergerat, Monnoyeur & Cie a pensé qu'il ne suffisait pas d'attendre une normalisation du marché qui risque de se faire attendre longtemps. L'une de ses filiales, la Société Auxiliaire de l'Entreprise et de l'Agriculture (S.A.E.A.) est chargée de l'occuper des problèmes d'occasion. Son Siège Social demeure à Toulouse, mais depuis près d'un an, elle a ouvert un bureau

à Paris, 4, rue Christophe Colomb, et elle dispose d'un très vaste entrepôt à Verneuil-sur-Seine (S.-et-O.) qui sera bientôt complété par un atelier de réparation; en outre, elle a des correspondants attirés dans toutes les filiales Hy, Bergerat, Monnoyeur & Cie, à Lille, Nancy, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et maintenant à Rennes.

Son but est d'offrir aux entreprises des matériels d'occasion à un prix tel que l'investissement soit rentable compte tenu de l'état de la machine considérée. Suivant les cas, les matériels sont proposés revus et garantis, ou bien en l'état. De toute façon, l'acheteur bénéficie pour le matériel Caterpillar et P & H d'occasion du service Hy, Bergerat, Monnoyeur & Cie. Enfin, la S.A.E.A. a l'ambition de retirer du marché un certain nombre de matériels dont l'état et l'âge en font des outils de production non rentables alors que plusieurs éléments constitutifs conservent une valeur en tant que pièces de rechange pour les engins de même modèle encore en service.

Bientôt fonctionnera à Verneuil un service de vente de ces pièces de rechange et d'organes complets d'occasion qui offrira à nos clients dans de nombreux cas, un nouveau moyen de dépannage rapide et peu coûteux.

D'ores et déjà, la S.A.E.A. est en mesure de proposer une gamme très large de tracteurs à chenilles, de motor-scrapers, de niveleurs, de chargeurs sur chenilles et sur pneumatiques, de pelles et grues et aussi d'équipements et accessoires tels que : bulldozers à lame droite et à lame orientable, treuils de commande avant et arrière, treuils forestiers, prises de force, carters de protection, etc. Son but est de résoudre vos problèmes, n'hésitez pas à les lui soumettre.



Le parc de matériels d'occasion à notre entrepôt de Verneuil-sur-Seine.



М. П. ПЕРВАЯ КОММУНАЛЬНАЯ