



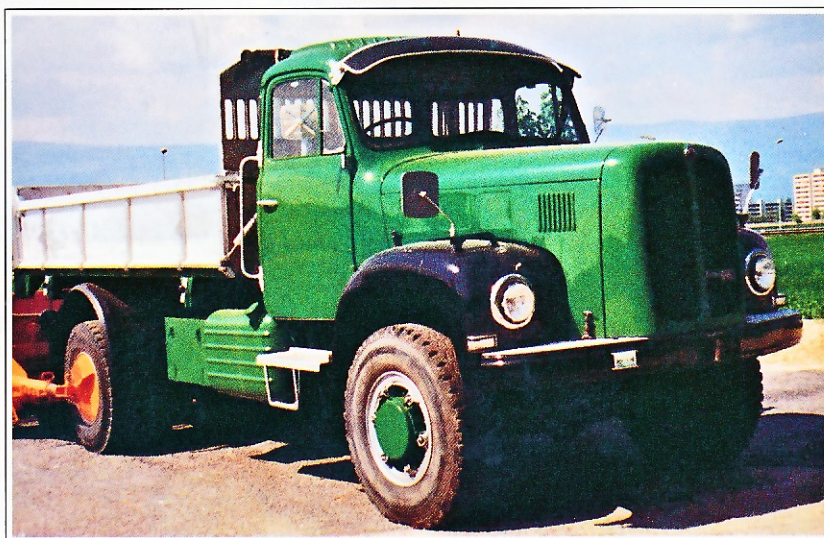
GOUDRON ET GRAVILLONS

Michel Bezençon, de Morges (Suisse), un de nos fidèles lecteurs helvètes, nous a fait parvenir une série de photographies des véhicules des établissements Pittet, une entreprise d'Yverdon-les-Bains (canton de Vaud) spécialisée dans la construction, l'entretien et la réfection de routes. Si cette dernière exploitait bien sûr des camions de facture suisse, elle faisait également rouler d'autres véhicules étonnants.

Ci-contre.
La marque Saurer, société sœur de Berna, est bien représentée chez Pittet, notamment avec ce beau 5 DM 4 x 4 équipé d'une benne traverse en aluminium et tractant un rouleau fixé sur les roues arrière, un dispositif rare en France. Photographié en 1986, ce camion est doté d'une direction à droite, un montage facilitant la circulation sur les petites routes étroites de montagne, qui perdure en Suisse jusque dans les années quatre-vingt.

Ci-dessus.
Chez Pittet, on a bien sûr longtemps roulé suisse. D'abord, parce que les véhicules produits par Saurer et Berna se révélaient très bien adaptés à la législation et aux conditions de travail locales, ensuite parce que ces matériels présentaient une excellente fiabilité, tout en restant d'un prix compétitif, le coût d'importation et la mise aux normes de véhicules étrangers conduisant souvent à une addition prohibitive.

En 1982, le parc de l'entreprise comprend encore ce Berna 5 V de 160 chevaux équipé d'une saieuse. Malgré une protection de bonne qualité appliquée en usine, les roues, les ailes et le réservoir ont fini par s'oxyder du fait d'un contact quasi permanent avec le sel en saison. La direction de l'engin est encore à droite.





Ci-dessus.

Ce Saurer 5 DF surpris en 1982 constitue la version 4 x 2 à cabine avancée du précédent. Animé par le même moteur, il est doté d'une goudronneuse. On peut s'étonner du fait que plusieurs véhicules soient démunis de plaques d'immatriculation. Ceci ne signifie aucunement qu'ils sont réformés : la dépose des plaques et leur dépôt chez les autorités compétentes prouvent l'immobilisation de ces véhicules et permet d'obtenir des prix d'assurance inférieurs.



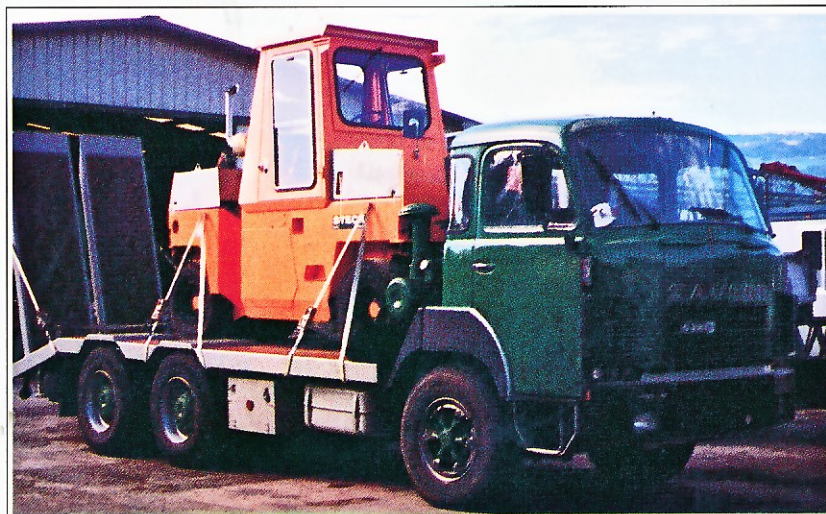
Ci-contre, au centre.

Le D 330 F 4 x 2 est le successeur direct (avec le D 290) du 5 DF chez Saurer. Ce modèle de 330 chevaux en reste mécaniquement très proche, mais il est équipé d'un moteur plus puissant. Il bénéficie par ailleurs de modifications d'ordre esthétique concernant le pare-chocs, la calandre, les déflecteurs anti-salissures, les clignotants et les monogrammes.

Celui-ci, qui figure ici sur le parc en 1990, est doté d'une citerne à eau en aluminium.

Ci-contre.

Le D 330 F et son successeur le D 330 BF, qui s'en différencie par son moteur, existent aussi en plusieurs autres silhouettes, comme le montre ce D 330 BF 6 x 4. Le montage de pneumatiques de taille inférieure à l'arrière permet de diminuer la hauteur du plateau porte-engin, ce qui facilite les opérations de chargement et de déchargement. Ce véhicule roulait encore en 1992.





Ci-dessus.
L'anglais Bedford figure également parmi les marques présentes chez Pittet. Ce TJ datant des années soixante est doté d'un élévateur à gravier et d'une direction à droite.

Ci-contre, au centre.
Photographié en 1985, ce TK de première génération de 11 tonnes de PTC environ est muni d'une benne gravillonneuse spéciale. Ce véhicule a été spécialement adapté à son emploi par montage d'une double commande permettant sa conduite depuis un siège disposé devant la benne, afin de jouir d'une bonne visibilité sur la chaussée à couvrir. L'engin a également été muni d'un réducteur, ce qui le classe dans la catégorie des engins de chantier, d'où la plaque minéralogique spéciale de couleur bleue.

Ci-contre.
C'est une carrosserie similaire qu'a reçue ce Volvo F 85 de première génération (reconnaisable à sa calandre en aluminium, ici peinte en noir). L'engin est conduisible depuis le siège disposé derrière la cabine. Comme la grande majorité des véhicules de tonnage supérieur en Suisse, ce porteur, qui était encore utilisé en 1989, est équipé de roues Trilux.

Page de droite, en haut.
L'entreprise dispose d'engins encore plus spécifiques destinés uniquement au gravillonnage. Réalisés par ses propres ateliers, ces derniers sont munis d'une cabine monoplace spécifique dont le siège pivote, permettant ainsi au conducteur de passer très rapidement de la marche avant à la marche arrière de gravillonnage sur chantier. Cet hybride est basé sur un Bedford TK.



Ci-contre et ci-dessous

En 1990, le parc Pittet compte également ces deux autres engins réalisés suivant le même schéma, l'un sur un châssis anglais non identifié (dont la calandre maison est identique à celle du précédent), l'autre sur un Ford Thames Trader 75, dont la cabine a été partiellement conservée.



En bas, à droite.

Ce Volvo F 86 dispose d'une carrosserie mixte comprenant une citerne à goudron, une grue hydraulique et une benne basculante en aluminium, un ensemble peu conventionnel qui n'est cependant pas sans rappeler nos « points à temps ». La calandre est ici du modèle en ABS noir.





Ci-dessus.

Peu courant en chantier, ce Büssing BS 16 photographié en 1985 est animé par un moteur six cylindres U 12 D de 240 chevaux disposé horizontalement dans l'empattement. Anciennement utilisé pour les transports longue distance, comme l'indique sa cabine couchette, celui-ci a été reconverti en citerne à goudron.





**TRAITEMENTS
SUPERFICIELS
ET ENTRETIENS
ROUTIERS**

**YVERDON-LES-BAINS
CHÂTEL-ST-DENIS**

PITTET
P. A. PITTET - B. NICOLE



Ci-contre, au centre.

Seul Mercedes du parc en 1988, ce porteur Mercedes équipé d'une goudronneuse est un LP 1924 à moteur six cylindres OM 355 de 240 chevaux DIN, dont le PTC est limité à 16 tonnes en Suisse. Grâce à un pare-chocs spécial et à des ailes rognées, la largeur de l'engin a été ramenée à 2,30 mètres, comme l'exige à l'époque le Code suisse.

Ci-contre.

Aussi rare que splendide, ce tracteur Saviem SM 280 TUT export Suisse est utilisé par la maison Pittet en 1986. Acheté en son temps par la société Agrifrance de Genève, ce véhicule affiche lui aussi une largeur de 2,30 mètres. Son moteur est un six cylindres turbo MAN 2156 HM développant 280 chevaux SAE. La semi-remorque est un modèle très compact à benne basculante Matille à ridelles en aluminium.