



CHARPIMO NE SE CONTENTE PAS DE CONCEVOIR DES CHARPENTES : ELLE LES TRANSPORTE ET LES POSE. PLUS ENCORE, L'ENTREPRISE DES VOSGES ASSURE ÉGALEMENT LA LIVRAISON SUR LES CHANTIERS. LES CHARPENTIER, LES POSEURS ET LES CONDUCTEURS QUI Y TRAVAILLENT SONT AUJOURD'HUI RECONNUS COMME DE VÉRITABLES SPÉCIALISTES.

Les charpentiers de la route



Le chargement est un vrai jeu de puzzle qu'il faut particulièrement soigner pour équilibrer la remorque et éviter les ballants.

Avant l'étape du transport, toutes les pièces de bois sont découpées et préparées en atelier.



Chaque conducteur a en charge le transport, mais aussi le déchargement de chaque pièce.



Même si, stockées de la sorte sur une remorque, elles ressemblent plus à des éléments d'un jeu de construction qu'à des ossatures de toitures, ce sont bien des charpentes complexes et complètes que les camions de l'entreprise Charpimo, de Saulxures-sur-Moselotte (charpente industrialisée de la Moselotte), transportent sur leurs remorques dans tout l'est de la France et en région parisienne. Une fois arrivées à destination, elles prennent forme et donnent une touche presque finale à la maison.

« Habituellement, on utilise la grue intégrée au camion pour décharger les éléments de la charpente, une Palfinger de 21 mètres. Mais il arrive que l'on ait besoin d'une grue plus grande sur place, simplement parce que l'on ne peut pas approcher le chantier comme on le voudrait et que le bâtiment se compose de plusieurs étages. » Jean-Pierre est le plus ancien des trois conducteurs de Charpimo, la probabilité qu'il ait livré la charpente de votre maison est forte, surtout si vous habitez dans l'est de la France. « Je suis chez Charpimo depuis 1990. Et si je ne vais plus beaucoup sur la région parisienne, je rayonne toujours sur la Lorraine, l'Alsace, ou encore la Franche-Comté. » Cette semaine, il conduit son MANTGX de 400 ch du côté de Ludres, en Meurthe-et-Moselle, chargé d'« un bâtiment de plusieurs étages. Là par exemple, notre grue ne suffira pas, parce que je ne pourrai pas m'approcher suffisamment du chantier. On utilisera une plus grande grue pour décharger la remorque. »

Un vrai jeu de puzzle

La semi-remorque, deux essieux, col-de-cygne et surbaissée, se vide alors rapidement malgré les obstacles du chantier. « Il est impératif d'avoir une remorque surbaissée pour éviter d'avoir un chargement qui dépasse 4,5 m de hauteur », explique Jean-Pierre. « Mais il arrive quand même que l'on soit obligé d'établir des itinéraires bien précis pour éviter le passage sous certains ponts. » C'est ce que fait parfois Johan, entré dans la société en février et régulièrement détaché sur l'Île-de-France :



La plupart du temps, le déchargement et la dépose sur chantier demandent un temps plus important que le transport en lui-même.



La dépose des pièces de charpente demande une attention toute particulière.

« Mon GPS est paramétré poids lourd. En fonction de la hauteur et de la longueur de ce que je transporte, j'établis un itinéraire adéquat. »

Depuis 1979, date de sa création, l'entreprise vosgienne s'est forgée une solide expérience, les trois camions frappés du sigle Charpimo et les six remorques, deux et trois essieux, ne rencontrent pas d'obstacles insurmontables. En 2000, Romary Germain a remplacé Denise, sa maman, à la tête de la société. La succession filiale s'est faite naturellement, tout comme la croissance de l'entreprise. Quarante-quatre employés travaillent aujourd'hui chez Charpimo, de quoi répondre rapidement aux commandes des clients,

qu'ils soient particuliers, promoteurs immobiliers, collectivités ou négociants en matériaux. « Et c'est vrai que l'on dispose d'un autre atout, il y a une scierie pas très loin de notre entreprise. Elle appartenait à mon grand-père et à mon père. » Romary Germain apprécie d'avoir à quelques mètres de son bureau d'études l'outil de production le plus en amont de l'activité.

Le sapin, roi des forêts vosgiennes, se mêle aux essences voisines d'Allemagne, le bois ne demande plus qu'à être travaillé sur demande, façonné sur commande, et voilà la charpente complète, toutes les pièces qui la composent sont prêtes pour le transport.

Christophe Antoine entre alors en scène, son chariot élévateur latéral se présente face à la remorque. « On dépose déjà les pièces les plus lourdes, les bois qui tiennent les fermes, les planches de rives. En fait, on met aussi les grosses parties de chaque côté de la remorque, on comble les trous avec les plus petites pièces, on finit par les fermettes et on replace une dernière grosse pièce sur le dessus pour stabiliser le tout. En fait, c'est un vrai jeu de puzzle. » Christophe soigne le chargement. Pour avoir été conducteur durant cinq ans, il sait combien il est précieux d'équilibrer la remorque pour éviter les ballants. « Et puis, un camion va régulièrement livrer plusieurs clients, il faut charger selon le

« Il arrive que l'on soit obligé d'établir des itinéraires bien précis pour éviter le passage de certains ponts. »



Pour chaque voyage, le conducteur doit prendre en compte les traversées des villages et des villes aux rues étroites.



Jean-Pierre enchaîne les livraisons, quels que soient la météo et l'état des routes.

Le système d'entraînement hydraulique des roues avant permet d'avoir quatre roues motrices. C'est très utile sur des chantiers détrempés où l'on manœuvre dans la boue.

sens de la tournée. » C'est chose faite, la remorque est pleine, la feuille de route établie, le moteur du camion Charpimo gronde déjà.

Attaché à MAN

Jean-Pierre est installé au volant, il va ajouter entre 400 et 500 kilomètres au compteur de son MAN TGX. « C'est mon quatrième MAN depuis que je suis chez Charpimo. L'avantage avec ce camion, c'est le système d'entraînement

hydraulique des roues avant qui permet, si nécessaire, d'avoir quatre roues motrices. Pour nous, c'est très utile, parce que l'on ne fait pas que de la route », apprécie le chauffeur vosgien. « Parfois, on arrive sur des chantiers détrempés, on manœuvre dans la boue, mais on passe quand même. » Le MAN a définitivement anéanti la perplexité de Jean-Pierre, « Avant, je ne savais pas trop quoi penser de la marque, mais ce camion est vraiment un excellent outil. Surtout si on le compare à ce que l'on conduisait il y a quelques

années. J'utilise fréquemment le régulateur de vitesse sur les quatre voies. Je me souviens du temps où en bas des côtes, ça chauffait fort, parfois même ça fumait. Aujourd'hui, avec le système de freinage assisté, on n'a plus ces inconvénients. Et quand je pense qu'il y a encore une trentaine d'années, avoir un camion de 280 ch, c'était la norme, et un 360 ch, le luxe ! Mon MAN de 400 ch me convient parfaitement. » Conscient du confort de conduite qui accommode son travail quotidien, Jean-Pierre prend même du plaisir à transporter les charpentes dans des endroits qui l'emmènent de temps en temps à l'aventure : « Oui, des fois on arrive sur des chantiers où il est assez épique de manœuvrer. Mais c'est ça qui est bien aussi, une livraison ne ressemble à aucune autre. C'est également ce qui rend ce métier agréable. » Très souvent, les équipes de poseurs Charpimo attendent les conducteurs de l'entreprise sur les chantiers et achèvent ainsi un travail commencé bien en amont.

Plus volumineux que lourd

Concepteurs, fabricants, livreurs, poseurs, les 44 employés de Charpimo assurent le service complet. Un service qu'ils ne cessent de perfectionner pour s'adapter à une demande toujours plus exigeante. L'outil de travail est au point, les remorques adaptées à ce genre de transport : « Elles font 12,70 m de long, mais on a le droit de dépasser de 3 m à l'arrière », explique Romary Germain. « Cela nous permet de livrer toutes sortes de charpentes. » Le volume du chargement est en fait le paramètre que la société doit maîtriser en priorité. « Quand je faisais encore les livraisons, je me souviens d'avoir été contrôlé et pesé. Le chargement était volumineux, mais on a été surpris du faible poids que j'avais sur la remorque, aux alentours de 15 t seulement. On était largement en dessous du poids total autorisé. » Les camions



“Sur certains chantiers, les manœuvres sont épiques. Une livraison ne ressemble à aucune autre, c'est également ce qui rend ce métier agréable.”

partant en mission acheminement en moyenne 15 t à 18 t de matériaux, les 400 ch suffisent largement à tirer arbalétriers, fermettes, poutres diverses ou encore les Nailweb, poutres alliant harmonieusement bois et métal.

Jean-Pierre a fini sa tournée sur Metz, 2 h 30 pour l'aller, autant pour le retour. « C'est à peu près 6 heures pour aller sur Paris, si l'on ne tombe pas sur des bouchons. Quand on est sur la région parisienne, c'est deux jours qu'il faut compter pour livrer. » Johan le confirme, il a pris les tournées sur Paris, « mais avec une semi-remorque à trois essieux. C'est plus manœuvrable qu'une deux essieux qui part plus vite quand on braque. La mienne, je la laisse travailler en souplesse. » Son TGX 18.400 présente une particularité qu'il apprécie : « Le système HydroDrive permet d'avoir plus de motricité sur les roues avant, un peu comme un 4x4. Je m'en suis servi sur des terrains où je risquais de patiner. Les roues avant entraînées hydrauliquement ont pris le relais et j'ai pu manœuvrer sans soucis. Et puis, le TGX, du fait de sa cabine haute, est plus confortable encore que les TGS. Dedans, je tiens debout, et comme j'y passe pas mal de temps, c'est bien de s'y sentir à son aise. »

La semaine qui suit, Johan retourne en région parisienne, du côté de Melun, et puis un peu plus au sud de la capitale. La route, il la connaît, si son camion est à peine rôdé, 50 000 km au compteur, lui, l'est un peu plus : « J'ai bossé comme chauffeur pour des fabricants de matériaux et des boîtes de travaux publics, j'allais déjà souvent en Île-de-France, je suis habitué à circuler dans cette région. » Habitué, rôdé, expérimenté, qualifié, mélangez ces quatre adjectifs, vous en obtiendrez un cinquième : couvert ! Et vous y ajouterez même un adverbe : assurément !

TEXTE : PASCAL NOËL
PHOTOS : FRÉDÉRIC MERCENIER



Johan n'assure pas que la conduite et l'acheminement des charpentes, il s'occupe aussi de leur dépose sur les chantiers.



Le bon arrimage de la marchandise est un point important de la mission des conducteurs.



Johan ne transporte pas n'importe quelle marchandise. Au volant, la prudence est doublement de rigueur.



Une fois déchargées, les pièces de bois doivent être assemblées une à une, et avec précision.