

## Souvenirs du temps où les stations Mobil étaient ravitaillées par des camions Mobil



Jean MOYSE est né le 21 mars 1922 à Goux-les-Usiers dans le Haut-Doubs et est l'aîné d'une famille paysanne de 10 enfants. A l'âge de **82 ans**, il a rassemblé dans un livre « **SOUVENIRS... CHAUFFEUR DE MATIERES DANGEREUSES DANS LES ANNEES APRES-GUERRE** » une vie de travail commencée très jeune : ouvrier de ferme, apprenti boulanger pendant la guerre, chauffeur de camion dans le transport du bois et chez un primeur en fruits et légumes, à Pontarlier, en Allemagne après-guerre, puis son évolution de **chauffeur-livreur de produits pétroliers, notamment les 20 années passées à la compagnie MOBIL de l'âge de 28 à 47 ans :**

- 1950/51 : dépôts de C.I.P. PONTARLIER

- 1951/1954 : MACON

- 1954/1969 : LYON PORT-HERRIOT.

Anecdotes, conditions de vie et de travail, camions et mécaniques d'alors, rencontres avec les gens (patrons, collègues, clients, amis), tournées sur les routes de Bourgogne Franche-Comté et Rhône-Alpes, évolution du métier de routier et de la société en générale... 40 ans d'une époque révolue qu'il nous fait partager. Un témoignage pour les jeunes, une tranche d'histoire dans laquelle les moins jeunes retrouveront une partie de la leur...

Ce métier de chauffeur en matières dangereuses, exigeant tant au plan physique que des horaires de travail, de la concentration mentale et des responsabilités liées aux risques, a été toute sa vie, sa passion, et la MOBIL, les plus belles années de sa carrière !

Après avoir passé une longue partie de sa retraite dans la région lyonnaise, Jean MOYSE était revenu récemment s'installer dans sa région d'origine, le Haut-Doubs, où il est décédé en Octobre dernier dans sa 87<sup>ème</sup> année des suites d'un cancer.

### EXTRAITS DE SON LIVRE

**Dépôt MOBIL de Mâcon : un nouveau camion !**



Jean MOYSE et le FORD citerne 5000 litres dans la neige en Hiver 1951



Puis le RENAULT 8000 litres diesel - MOBIL Dépôt de Mâcon (Saône et Loire) 1951

... Nous sommes début Mars 1951 quand le chef de dépôt, M. Guerre, nous convoque au bureau, mon collègue René et moi :

- Messieurs, la Direction de Paris me prévient qu'elle va nous remplacer un camion par un Renault de 8000 litres et qu'il m'appartient de choisir le camion qui reste au dépôt : le Citroën P45 ou le Ford. Vous, René, vous êtes le plus ancien et le plus âgé, que préférez-vous : le P45 ou le nouveau Renault ?-  
..... René me regarde et me dit :

- Toi, Jean ?

- Moi ? Je n'ai pas de préférence ; c'est normal que ce soit à toi de choisir. Tu aimes bien ton P45 et tu m'as parfois dit « Fais attention, Jean, le Ford c'est une sauterelle ! ». Et tu as raison parce qu'à la même vitesse que le Ford, le P45 n'aurait pas versé...

Finalement, M. Guerre et René me demandent si je veux bien prendre le nouveau camion Renault et laisser partir le Ford.

- Le Ford, c'est un camion qui ne tolère aucune faute de conduite et je n'ai pas envie de verser comme le malheureux chauffeur que je remplace. Alors je veux bien !

En attendant, je continue de rouler avec mon Ford. Et puis le 15 Mars en rentrant de tournée, j'aperçois dans la cour le Renault, magnifique ! Tout propre, rouge, avec de chaque côté de la citerne écrit en grosses lettres sur une bande blanche le logo « MOBILGAS ». Je range mon camion et vais au bureau.-  
Bonsoir Jean. Votre nouveau camion est arrivé...

- Oui, je l'ai vu, il est superbe !

- Demain, pour l'essayer, vous partirez avec M. Grandin, le Chef-mécanicien d'Aubervilliers, qui est venu nous le livrer. Il fera la tournée avec vous et vous montrera le fonctionnement.

Le Garage d'Aubervilliers fait la maintenance des camions de la Compagnie. L'établissement est important ; y travaillent plusieurs mécaniciens ainsi que deux inspecteurs qui viennent de temps en temps dans les dépôts. Ils vérifient l'état des camions et font une tournée avec les chauffeurs, notés ensuite sur leur conduite et leur travail de livraison. Ce jour-là, le chauffeur a intérêt à bien respecter les consignes de travail et être très poli avec les clients !

1<sup>er</sup> jour avec le Renault. 7h30, je suis avec M. Guerre au bureau. M. Grandin arrive :

-Bonjour Messieurs. C'est vous qui prenez le Renault, dit-il en se tournant vers moi ? Je vais vous faire voir le maniement du camion et de la pompe de dépotage pour les cuves en hauteur qui servent au gasoil et au fuel. Jamais pour celles de l'essence, qui sont enterrées. Puis je ferai la tournée avec vous.

Inspection du Renault et consignes : papiers, extincteurs, matériel de dépotage, pompe, pneus. Les vannes de dépotage sont à l'arrière et non plus sur le côté droit comme sur le Ford. L'accès se fait par une grande porte qui s'ouvre à la verticale de bas en haut, c'est très pratique. Là, il y a un moteur-pompe à essence pour le dépotage en hauteur, qu'on met en route à la manivelle. Il faut faire attention quand on l'utilise à ce qu'il n'y ait pas de fuite d'essence au carburateur... ça pourrait prendre feu ! La citerne comporte 6 cuves : 4 de 1000 litres et 2 de 2000 litres. 10 tuyauteries, les vannes sont en 70 de diamètre, les tuyaux également. Dans le coffre, clés pour le serrage des tuyaux, cric, réductions et quelques outils.

Le coffre ferme à clef si l'on veut - elles sont ici dans la cabine – mais dans ce cas, ne pas les égarer ! -  
-Vous connaissez le Diesel ? me demande M. Grandin.

- Oui, j'ai déjà conduit plusieurs camions Diesel.

- Bon, je crois vous avoir montré le principal. Pour l'entretien, vérifiez la notice. Vidange et graissage tous les 6000 Km. A faire au Garage Duval ici à Mâcon. Remettez du gasoil et puis après, mettez le camion sous le poste de chargement. Nous irons ensemble au bureau voir la tournée à faire.

Quand nous regagnons le bureau, M. Guerre nous dit :

- Je vous ai préparé la tournée. Ça tombe bien, j'ai 2 clients pour 8000 litres de gasoil : 5000 litres pour les Transports Aubry à Chalon-sur-Saône et 3000 pour les Moulins de Chagny. Vous pouvez donc charger, Jean !

Il est 10h quand je finis le chargement et récupère les factures. Je ne sais pas si l'on pourra livrer à Chalon avant midi... 70 Km de distance, avec une vitesse de 45 Km/h en moyenne... Normalement oui, je devrais y arriver. Finalement, nous arrivons aux Transports Aubry à 11h40. Ici, le débit est rapide. La cuve fait 10000 litres et il en reste 2000. On me montre la citerne, la bouche de dépotage qui est en 70. Je sors un tuyau, tout neuf, je branche et vide. Ça coule effectivement plus vite qu'avec les tuyaux de 50. J'ai vidé les cuves n° 1, 3 et 6. Les deux cuves de 2000 litres sont les n° 1 et 6, une à l'avant, l'autre à l'arrière de la citerne. Les autres sont celles de 1000 litres. Les numéros sont inscrits sur chaque vanne de dépotage. Il faudra que je fasse attention au début, car j'étais habitué sur le Ford à 5 cuves toutes de 1000 litres.

Tout roulait... jusqu'en Mars 1954... où arrive une mauvaise nouvelle ! Le chef de dépôt nous réunit tous au matin dans le bureau :

- La Direction de la Compagnie m'a annoncé avant-hier que notre Dépôt de Mâcon doit être fermé d'ici la fin de ce mois. Tout va être transféré au dépôt de Lyon...

*Jean MOYSE, Août 2004*

---

### **Dépôt de Lyon Port-Herriot : un semi-remorque plus gros**

... Un peu plus d'un an après ma mutation au dépôt de Lyon – en Juin 1955 – M. André m'appelle au bureau.

- Moise, nous allons recevoir un nouveau camion de 22000 litres. Etes-vous intéressé pour le conduire à la place de votre Renault 8000 litres ?

- Quel type de camion ce sera ?

- Un Berliet presque neuf, 6 cylindres, un nouveau moteur appelé « magique ». C'est un tracteur avec une citerne semi-remorque compartimentée en 6 cuves, dont une de 8000 litres, une de 6000 et 4 autres de 2000.

- J'aurai plus de travail ?

- Oui, mais aussi plus de salaire ! Vos tournées seront allongées, vous livrerez plus de stations MOBIL. D'ici 2 ans, notre secteur aura une vingtaine de stations supplémentaires à desservir...



Semi-remorque BERLIET 6 cylindres citerne 22000 litres - moteur « magique »  
conduit de 1955 à 1969 - MOBILGAS - Dépôt de Lyon Port-Herriot (Rhône)

Début Août, le camion est arrivé au dépôt. C'est M. Grandin, toujours lui, qui l'a livré d'Aubervilliers et m'a accompagné le 1<sup>er</sup> jour dans la tournée : 2 stations-service à Aix-les-Bains et Annecy.

- Avez-vous déjà conduit des semi-remorques ? me demande M. Grandin.

- Oui, lorsque j'ai fait du transport de grumes en Allemagne à la fin des années 40, et la semi-remorque était beaucoup plus longue.

Je conserverai ce camion pendant 14 ans ! En 1957, un autre semi-remorque sera attribué au dépôt de Lyon : un tracteur Saviem semi-remorque de 30000 litres, encore plus long, avec cabine avancée. Le même qu'au dépôt de Grenoble et que je conduirai pendant un mois en Juin 1967 lorsque je ferai le remplacement pour congé d'un chauffeur. Je fais de grandes tournées, livre beaucoup de stations-service. Finis les petits clients de 1000 litres ! Je ne peux plus faire du détail comme avec l'ancien camion : il faut au moins deux clients de 8000 et 6000 litres... Ce qui devient problématique parfois pour l'organisation des tournées. Mais cela dure 2 ans comme cela, jusqu'à ce qu'un jour, ma semi-remorque soit équipée de 2 volucompteurs placés dans les coffres côté droit : l'un à usage exclusif pour l'essence, l'autre pour le gasoil et le FOD, ce qui me complique désormais bien les choses...

Avec ce nouvel équipement, je peux à présent détailler la livraison des grosses cuves, ce qui sera bien souvent le cas... Je dois relier alors la cuve du camion au volucompteur à l'aide d'un tuyau d'1,30 mètre de longueur, équipé d'un raccord « aviation » assez lourd. Avec ce type de raccord, il n'y a pas une goutte d'essence qui tombe quand je débranche le tuyau. Néanmoins, chaque fois que je dois livrer avec le volucompteur, j'ai un supplément de travail : sortir le matériel en question, brancher, ranger dans le coffre, etc... outre une responsabilité plus grande de surveillance et contrôle. Cela ne fut pas une amélioration pour moi... Pour M. André, si, qui me fit un jour la réflexion suivante :

- Ce nouveau système nous facilite bien les livraisons.

- Oui, M. André, mais pas mon travail !

Oui, tout allait en s'accroissant. Du premier camion-citerne de 2000 litres avec lequel j'avais démarré au dépôt de Pontarlier, puis du 8000 litres au dépôt de Mâcon, et maintenant un 22000 litres. Les camions-citernes devenaient de plus en plus gros...

... La vie professionnelle a continué au dépôt MOBIL de Lyon. J'ai sympathisé avec les collègues du bureau, les pompistes, les autres chauffeurs, ceux de la chaufferie des fuels lourds, des stocks d'huile, de la maintenance, soit un effectif de 30 personnes... et 2 chiens très méchants ! Madame André s'est fait mordre par l'un d'eux alors qu'elle lui donnait à manger... La flotte des véhicules : 11 camions ayant une capacité de 166 000 litres si l'on compte seulement une tournée par jour. La compagnie affrète également des transporteurs indépendants. Je ne sais pas exactement le volume qui sort chaque jour, au moins 1 millions de litres avec les Fuels. Le secteur de livraison est vaste (et fonction du volume des camions-citernes), jusqu'en en Savoie, Haute-Savoie, Jura, Loire, Saône et Loire, Haute-Loire... J'ai même quelques fois ravitaillé le dépôt de Pontarlier.

Voilà un petit aperçu technique. J'ignore la capacité de stockage des immenses cuves du dépôt mais en 1958, elle était énorme. La distribution des produits pétroliers a connu un essor extraordinaire à partir de ces années-là - années de boom économique et de besoins sans cesse croissant en pétrole - notamment avec les nouveaux moyens de raffinage, stockage et distribution, ainsi que le développement de l'industrie, des transports, des automobiles, du chauffage domestique au fuel, etc...

Puis l'organisation du travail a changé ; l'exploitation des camions s'est intensifiée sous l'effet de la recherche de productivité. Nous faisons équipe en alternance une semaine sur deux le matin (6h à 14h) ou l'après-midi (14h à 22h). En équipe du matin, nous avons droit à une pause casse-croûte de 30 minutes... J'ai fait d'abord équipe avec M. Tisseur, sans problème, puis ensuite en excellent accord avec Georges BON, un « bon » collègue et ami. Et ainsi jusqu'au 1<sup>er</sup> Mars de l'année 1969, date d'un bouleversement radical pour nous, les chauffeurs salariés de la prestigieuse Compagnie MOBIL OIL (à l'origine la STANDARD OIL COMPAGNY, fondée à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle par l'américain ROCKFELLER), qui fusionnera dans les années 90 avec la Compagnie EXXON (la plus grosse fusion de l'histoire en termes économiques) pour devenir le numéro 1 mondial de l'industrie pétrolière...

MOBIL a décidé de vendre ses camions et d'affréter des transporteurs indépendants pour les carburants. Parmi mes collègues chauffeurs, certains ont été mutés dans d'autres dépôts mais sur des postes différents. 2 chauffeurs aussi se sont associés et ont racheté des camions du dépôt pour transporter en tant qu'affrétés par MOBIL. Quant à moi, j'ai été reclassé à un poste d'employé de bureau : je devais établir des relevés de route pour les transporteurs, faire des courses avec la 2 CV camionnette ou encore des photocopies au siège qui se trouvait Cours de la Liberté en centre-ville... A plusieurs reprises, Monsieur Royer (le remplaçant de M. André dans ses fonctions de Chef de dépôt) m'a conseillé d'acheter un camion. Je connaissais bien le milieu des routiers et les conditions de travail dans la profession du transport. Je n'étais pas tenté, trop conscient du travail et des horaires pour que cela soit rentable... Mais 3 mois après mon reclassement, ça n'allait pas. Depuis 1945 (24 années) que je roulais en camion, je ne supportais pas d'être enfermé dans un bureau. Et puis plus de repas chez les Routiers ! La cantine d'entreprise à midi, ce n'est pas la même ambiance...

Alors le 31 Mai 1969, il m'a été remis mon solde de tout compte puis j'ai eu droit à un goûter d'adieu à la cantine avec le personnel, ainsi qu'un présent remis par le Directeur. Une belle page s'est ainsi refermée, sur toute une époque...

*Jean MOYSE, Août 2004*

---

### **Dépôt d'Ajaccio : une parenthèse dans l'Ile de Beauté**

... En 1968, M. André, chef du dépôt de Lyon Port-Herriot, réunit tous les chauffeurs au bureau.

- Messieurs, le dépôt d'Ajaccio a besoin de chauffeurs pour remplacer les siens pendant leurs congés du 15 Septembre au 15 Novembre. Est-ce qu'il y a des volontaires pour un mois ou deux ?

Oui, que deux : mon collègue Antoine et moi. Lui part donc en Corse le 14 Septembre, et moi le 14 Octobre (en avion pour la première fois de ma vie). A mon arrivée, le chef du dépôt, M. Bertrand, me dit :

- Votre collègue Antoine va rentrer ce soir assez tard. Il fait l'équipe de l'après-midi, de 14h à 22h. Vous ferez la même chose. Le chauffeur que vous remplacez est en congé depuis hier, alors Antoine fera un tour avec vous demain pour vous expliquer.

1<sup>ère</sup> tournée le lendemain :

- Il faut livrer le garage Peugeot de Corté. Vous chargez 10000 litres d'essence et 2000 litres de gasoil. Antoine, faites-lui voir le camion UNIC, le poste à gasoil pour faire le plein et celui de chargement. Chargez avec lui et partez ensemble faire la tournée.

Nous voilà partis : Bocognano, Vénaco, Corté... 90 Km par la Nationale 193. 3 heures de route... Ca grimpe, puis ça redescend. On passe le Col de Vizzavona à 1200 mètres d'altitude. Corté est à 500 m d'altitude. Antoine me met en garde :

- Attention au Col, il y un virage très brusque. Si tu ne t'y prends pas bien, tu seras obligé de manœuvrer. Un peu plus loin, un troupeau de moutons traverse la route.

- Arrête-toi, Jean !

Bien obligé de m'arrêter et d'attendre que les moutons passent...

Nous livrons le garage Peugeot, également station MOBIL. Nous repartons sans manger. Au retour, nous nous arrêtons à Vénaco pour casser la croûte avec de l'excellente charcuterie corse, du fromage et une demi-bouteille de rosé du pays. Retour à Ajaccio à 18h15. Sur l'Ile, en 1968, la moyenne d'un poids-lourd est de 25 à 30 Km/h. Et déjà à cette époque, on voyait sur des rochers le slogan écrit à la peinture « La Corse aux Corses ». Sur Ajaccio, il y avait 3 stations MOBIL et quelques petits postes d'essence. Antoine est reparti pour Lyon le lendemain, content de son séjour, après m'avoir recommandé d'être très prudent par rapport à l'état routier de l'Ile : il y a des passages très étroits, Jean, et des petits ponts très très très étroits... !

Je suis resté en Corse un mois. C'était l'Automne mais le 16 Novembre, je me suis baigné dans la mer... la première de ma vie ! J'ai acheté sur place une petite voiture d'occasion, une Citroën Ami 6, au prix de 1650 Francs que j'ai d'ailleurs ramenée ensuite à Lyon par bateau (le Napoléon). Je garde encore le souvenir de cette traversée de retour ! La mer était très mauvaise. 10 h de bateau avant de débarquer à Marseille à 7h du matin...

J'ai passé un mois merveilleux, sans problème. Je n'ai pas vraiment fait d'amis, mais le Pompiste était très gentil avec moi, de même que sa famille. Le Chef de dépôt n'était pas très bavard. Le chauffeur qui faisait l'équipe du matin, je ne le voyais que très peu ; quand j'arrivais à 14h, le camion était là mais lui déjà parti. Normalement, s'il rentrait vers 13h ou 13h30, il aurait dû recharger le camion, du moins rester jusqu'à 14h. Il ne m'a jamais renseigné sur les routes et les clients. Nous n'avons trinqué qu'une seule fois ensemble. Quant aux clients, tous très gentils. Et les restaurants, très bien. En dehors du prix, j'ai toujours bien mangé.

J'ai livré à plusieurs reprises du carburant à la base d'aviation de Solenzara. La première fois, je tombe en panne de batteries sur le camion. Je m'étais arrêté en bas d'une côte et j'avais coupé le moteur. Quand j'ai voulu repartir, plus de démarreur ! J'ai attendu un moment : aucune circulation sur la route. Enfin une camionnette Peugeot 403 arrive. Je lui fais signe de s'arrêter.

- Vous êtes en panne ? me demande le conducteur.

- Oui, plus de démarreur.

- Je vais vous faire dépanner. A 2 Km d'ici, j'ai un ami qui a un tracteur. Il viendra vous tirer.

- Merci bien.

Il repart. J'attends ¼ d'heure. Enfin je vois le tracteur arriver. Il tire le camion en remorque à peine sur 30 mètres : j'ai enclenché la 3<sup>ème</sup> vitesse et ai tout de suite embrayé : le moteur redémarre. Je klaxonne le tracteur et le gars s'arrête pour retirer les câbles.

- Merci beaucoup, Monsieur. Combien je vous dois ? dis-je en sortant de mon portefeuille un billet que je lui tends.

Il n'a pas voulu accepter.

- Non, non, je ne veux rien. N'arrêtez surtout plus le moteur ! ajoute-t-il en repartant.

J'avais un peu roulé en abusant du Telma pour économiser les freins et – une batterie étant faible - j'avais déchargé les batteries. Je continue ensuite ma route. La nuit tombe, pas de phares ! A peine si les veilleuses éclairent. Je m'arrête à Ghisoni pour téléphoner au dépôt, en laissant tourner le camion. Heureusement, le Chef était encore là. Je lui explique ce qui m'arrive : impossible de continuer avec pratiquement plus d'éclairage ...

- Si, continuez de rouler doucement, me dit-il. Il y a très peu de circulation à cette heure. Je vais téléphoner à la base aérienne de Solenzara. Il y a un camion MOBIL là-bas. Il viendra à votre rencontre et fera le camion pilote devant vous en roulant doucement. Vous le suivrez jusqu'à la base.

Je repars donc, en veilleuse... tout doucement. Pas de circulation. Aucune circulation, même ! Je ne rencontre personne : le camion qui devait venir à ma rencontre, je ne l'ai jamais vu...

J'arrive quand même vaille que vaille jusqu'à la base d'aviation. Il y a un dépôt MOBIL, un garage, plusieurs camions pour le ravitaillement et l'approvisionnement en carburant des avions. On m'attendait...

- Bonsoir. Vous n'êtes pas venu à ma rencontre ?

- Si, mais on ne vous a pas vu !

- Je ne comprends pas.

- Nous non plus. Vous êtes bien arrivé quand même.

- Oui, heureusement !

- Ce n'est pas grave. Nous allons vider puis nous mettrons votre camion au garage pour recharger les batteries cette nuit. Vous repartirez demain matin avec moi. Je vais charger au dépôt d'Ajaccio. Je suis également chauffeur de la Compagnie MOBIL OIL, attiré à la base de Solenzara. Je ravitaille les avions et je vais à Ajaccio de temps en temps. Justement demain, je dois y aller, ça tombe bien.

- Nous sommes de la même « maison », alors ?

- Vous n'étiez jamais venu ici, vous ?

- Non, je suis chauffeur au dépôt de Lyon. Je remplace juste un chauffeur en vacances pour un mois.

- Vous allez dîner avec moi et puis je vous héberge chez moi pour la nuit. Demain matin, on boit le café, les batteries seront rechargées. On débranchera les câbles, on remettra les bouchons, on rebranchera le « + » et le « - » et je vous assure que ça va redémarrer ! Et puis après, vous me suivrez avec votre camion pour rentrer sur Ajaccio.

- C'est épatant. Le repas, la chambre, le café, le service... tout ça, je vais vous le payer...

- Non, non. En Décembre, je dois aller à Lyon. Laissez-moi votre adresse, j'irai vous voir.

Le lendemain, il met en route mon camion qui démarre sans problème, le sort du garage et me demande de l'attendre le temps qu'il aille chercher le sien : un tracteur Berliet avec une semi-remorque de 22000 litres, le même que celui que j'ai à Lyon. Je le suis. Je crois qu'il ne prend pas le même itinéraire que le mien la veille. C'est sans doute la raison pour laquelle il ne m'a pas trouvé, enfin c'est ce que je pense. Il y a des petites routes assez accidentées sur une bonne partie du parcours et j'ai de la peine à le suivre. Lui connaît très bien le trajet. Nous arrivons au dépôt à 11h. Le collègue du matin, m'attendait, en faisant la grimace... Le Chef du dépôt par contre me dit de ne pas revenir cette après-midi à 14h. Je lui explique ce qui s'était passé mais il était au courant car il avait téléphoné à la base aérienne. J'attends que le chauffeur de Solenzara finisse son chargement pour repartir avec lui. Je lui offre de déjeuner avec moi au restaurant « chez Michel » où je prends mes repas de midi, pour le remercier. On se dit au revoir ensuite :

- Rentrez bien à Solenzara. Je vous attends à Lyon en Décembre !

- Je viendrai ! Merci, au revoir.

En fait, nous nous sommes revus avant car j'ai livré encore deux fois la base (sans problème ensuite). Ajaccio/Solenzara : 300 Km aller/retour par des routes difficiles...



*Jean MOYSE, Août 2004*

---