



# LES VEHICULES SPECIAUX TITAN

P OIDS LOURDS

Jean-François COLOMBET

DEUXIEME PARTIE : 1984-1986

**C**réé en 1982 à l'initiative de Bernard Bouverans, le département véhicules spéciaux de Titan remporte deux ans plus tard son premier contrat d'importance en livrant 12 véhicules 8 x 8 benne à Bouygues.

Outre le fait de générer les fonds nécessaires au développement de l'unité, ce dernier apporte une multitude d'enseignements. Ainsi, il permet de rôder le processus de fabrication, de mieux maîtriser les coûts dans le cadre d'une production en petite série et de parfaire le service après-vente, particulièrement important du fait que les engins vendus s'apparentent à des engins de chantier et que leurs conditions d'exploitation ne tolèrent pas l'immobilisation. Par ailleurs, le contrat Bouygues propulse Titan sur le devant de la scène, augmentant sa notoriété, mais aussi sa crédibilité auprès des professionnels, lesquels sont autant de clients potentiels...

Le premier à franchir le pas s'appelle Dusfour et travaille pour les mines de Pennaroya à Saint-Laurent-le-Minier (Gard). Il passe commande d'un TTF 2000 8 x 8 benne mais, le véhicule devant être amené à circuler dans des galeries souterraines, il reçoit une cabine Volvo au pavillon surbaissé par le carrossier Baillet-Pin à Vonnas (Ain). Sa chaîne cinématique est classique et les ponts sont encore des Faun. Ce 8 x 8 fait l'objet d'un reportage dans le magazine France routes sous le titre « *Mélo die en sous-sol* ». Outre ce véhicule, l'entreprise Dusfour passe également commande à Titan d'un 6 x 6 original, animé par un six cylindres Mercedes OM 355



*En haut.* Fidèle utilisateur de Titan, Guy Bels de Dunkerque (Nord) affecte plusieurs de ses 8 x 8 chez Usinor; Ce TTR 340 série II est ici photographié au travail sur site en février 1986.

Après le contrat Bouygues, Dusfour est l'un des premiers clients à passer commande d'un TTF 2000 8 x 8 à cabine et chaîne cinématique Volvo. Ce véhicule est doté d'un moteur six cylindres-turbo et d'une boîte Volvo, mais il est encore équipé de ponts Faun. La caisse entrepreneur renforcée de 18 m<sup>3</sup> à vérin frontal est signée Titan.



**Au centre.**  
L'entreprise Dusfour travaille pour les mines de Pennaroya à Saint-Laurent-le-Minier (Gard). Ses véhicules sont amenés à circuler en galeries. Le pavillon de son 8 x 8 doit donc être abaissé. C'est le carrossier Baillet-Pin de Vonnas (Ain) qui se charge de la transformation. Le véhicule est ici photographié devant les locaux Titan de Villefranche.



**Ci-dessous.**  
La réputation de Titan s'étend et l'on commence à faire appel à l'entreprise pour concevoir des véhicules spéciaux. C'est le cas de Jean Lefebvre qui commande un 8 x 4 spécial pour réaliser un véhicule point à temps. Baptisé TTF 1850, le châssis-cabine est immatérialisé alors qu'il vient de quitter les ateliers de la rue Paul Claudel à Villefranche.



de 240 chevaux et équipé de la cabine à capot Mercedes des L 2624 et de ponts Soma.

## Des 8 x 4 hydrostatiques

Toujours en 1984, le dépôt de Gerland de l'entreprise Jean Lefebvre confie à Titan l'étude d'un matériel spécial. Il s'agit d'un 8 x 4 avec équipement point à temps Breining qui présente la particularité de disposer de deux transmissions, l'une mécanique pour le roulage à vitesse normale entre les chantiers, l'autre hydrostatique pour le travail sur les chantiers routiers. L'étude du véhicule ne pose pas de problème particulier. Les deux ponts avant sont simplement remplacés par des essieux directeurs Volvo classiques et les suspensions sont abaissées. Seule l'implantation des deux types de transmissions se révèle un peu plus complexe. L'idée en sera notamment reprise plus tard par Renault pour des porteurs de gamme moyenne M destinés aux DDE. Deux exemplaires identiques dénommés **TTF 1850** en sont construits pour Jean Lefebvre. Un autre est ensuite livré à l'entreprise Cochery-Bourdin & Chaussé, mais sans transmission hydrostatique. Doté d'une boîte Fuller à crabots avec premier rapport extra-lent très démultiplié, ce dernier est ensuite repeint aux couleurs d'Eurovia après le rachat de Cochery par ce dernier.



**Au centre.**  
Le TTF 1850 de Jean Lefebvre présente la particularité de posséder une double transmission, l'une mécanique classique pour la circulation entre les chantiers, l'autre hydrostatique pour l'avancement du véhicule quand celui-ci est au travail.

L'équipement est fourni par Breining. Il comprend une tonne de lant et une trémie à gravillons avec gravillonneur à l'arrière. Deux exemplaires en seront réalisés.





**Ci-contre.** Quelques temps plus tard, l'entreprise Cochery-Bourdin & Chaussé passe à son tour commande d'un exemplaire de TTF 1850 8 x 4. Le moteur est un six cylindres turbo Volvo de 32 litres et 360 chevaux.

**Ci-dessous.** Le TTF 1850 fabriqué pour Cochery-Bourdin & Chaussé se distingue de ses homologues de chez Jean Lefebvre par sa transmission, laquelle est uniquement mécanique. La boîte est une Fuller spéciale avec un premier rapport extra-lent. Le TTF 1850 est également commercialisé par Terberg sous le nom de F 1850.



### Le Titan 8 x 8 série II

A la fin de l'année 1984, Bernard Bouverans décide de repenser son véhicule afin d'éliminer les problèmes techniques rencontrés par les exemplaires livrés jusque là. Premier modification d'importance, les ponts avant motodirecteurs Faun, auxquels Terberg tenait tant, sont remplacés par des ponts Soma fabriqués à Saint-Etienne (Loire). Leur adoption permet à Bernard Bouverans de retrouver chez Soma Noël Perez, ancien dessinateur de tracteurs lourds dans l'entreprise de son père, Perez & Raimond. Menée à bien malgré l'hostilité de Georges Terberg, cette évolution technique se révélera une réussite et mettra un terme aux problèmes.

Dans la foulée, la suspension pneumatique arrière est redessinée, tout comme le système d'assistance de direction. Sur le modèle à cabine Renault, la cabine KB 2480 de gamme R est remplacée par une cellule 875 de gamme G, moins large et mieux adaptée aux chantiers. La boîte B 9, trop fragile dans ce genre d'utilisation, cède quant à elle la place à une Fuller RTO 9509 A. Par ailleurs, la boîte de transfert MAN G 801 s'efface devant une Steyr VG 2000.

Le premier véhicule à adopter ces modifications est le **TTR 340 série II**, un 8 x 8 à cabine G animé par le six cylindres turbo inter-refroidi de 336 chevaux DIN du R 340, d'une boîte Fuller et d'un convertisseur de couple ZF WSK 400. Ce véhicule s'en va rejoindre son aîné chez Usinor à Dunkerque, où il est exploité par les transports Guy Bels.



### Des Titan pour la Nouvelle-Calédonie

Courant 1985, le département véhicules spéciaux de Titan signe deux contrats importants en Nouvelle-Calédonie. Le premier porte sur 10 TTR 340 8 x 8 à cabine G, lesquels sont livrés à la société Ballande de Nouméa. M. Ballande père était agent des semi-remorques Titan à Bordeaux. Son fils dirige une importante entreprise de travaux publics travaillant pour l'essentiel dans les mines de nickel de l'île. Il se rend en France chez Titan accompagné de son directeur technique pour étudier la définition de

**Au centre.** L'équipement retenu par Cochery-Bourdin & Chaussé pour son véhicule est le même que celui des Jean Lefebvre. Plus tard, ce camion sera repeint dans la nouvelle livrée blanche d'Eurovia après le rachat de Cochery.

Plusieurs châssis 8 x 4 seront vendus à Polymat, un fabricant italien de malaxeurs à béton.





**Centre,**  
En 1984, sous la direction de Bernard Bouyerans, le 8 x 8 maison est repensé afin de supprimer les problèmes techniques relevés sur les exemplaires livrés. Les ponts Faun sont remplacés par des Soma, la suspension arrière et la direction sont redessinées, la boîte Renault B 9 est remplacée par une Fuller et la cabine KB 2480 de Renault R s'efface devant une cellule 875 de gamme G. Le nouveau véhicule ainsi obtenu prend le nom de TTR 340 série II. Cet exemplaire quitte les nouveaux locaux de Chassieu, après le déménagement.

**Chassieu:**  
Le premier exemplaire de TTR 340 série II est livré aux transports Guy Bels de Dunkerque (Nord), fidèle client qui travaille entre autres pour Usinor.

**Au centre,**  
Sur site, le Titan travaille aux côtés d'ensembles semi-remorques, ici, le tracteur est un Daf FT 2305 DHS.



ses véhicules et en boucler le dossier de financement. Le second contrat, signé avec la SLN (Société Le nickel) concerne deux TTF 2000 8 x 8 à cabine et chaîne cinématique Volvo et deux 6 x 4 originaux. Ces camions à moteur Volvo et boîte de vitesses automatique Allison se voient dotés de cabines en polyester CLH courtes réalisées par le transporteur Lohéac de Grand-Couronne (Seine-Maritime). L'objectif est de disposer de cellules moins sensibles à la corrosion car l'humidité, la température et la salinité de l'air font des ravages sur l'île. Cependant, quelques semaines après leur mise en service, la SLN rappelle Titan pour lui demander de remplacer

Surpris au berrage, le véhicule montre la porte spéciale en deux parties de sa benne entrepreneur renforcée Titan de 20 m<sup>3</sup>.







**En haut.**  
Le nouveau TTR 340 à cabine Renault G est photographié aux essais. Cet exemplaire a été carrossé en benne carrée.

Le TTR 340 est animé par un six cylindres turbo intercooler Renault de 336 chevaux DIN, identique à celui du R 340. La boîte de vitesses B9 a été remplacée par une Fuller à treize rapports.



**Ci-dessous.**  
Cet autre TTR 340 8 x 8 dont la benne n'a pas encore été peinte est en essais dans les gravières Roland à Jassans (Ain), non loin de Villefranche. Le chargeur est un IH.

**En bas.**  
Ce TTR 340 est livré à l'entreprise Baptistan & Bardin, qui exploite des carrières de granulats près de Mont-de-Marsan (Landes). Il est doté d'une benne Decauville à compas. L'entreaxe des roues avant a été augmenté pour une meilleure répartition des charges.



les cabines Lohéac par des cellules classiques de Volvo FL 6. En effet, les Lohéac ont été peu appréciées par les chauffeurs de l'entreprise, habitués à un certain confort ! La SLN assume totalement le coût de l'opération, menée à bien par un monteur de l'usine dépêché sur place avec les cellules.

Réceptionnés par type, les véhicules des deux contrats calédoniens vont permettre à Titan d'obtenir enfin un code constructeur. Titan devient ainsi un véritable constructeur de camions.

### Les *dumpers* articulés

Titan réalise ensuite un premier *dumper* articulé en collaboration avec Panien. Bernard Bouverans connaît en effet depuis des années Jacques Panien dont l'entreprise implantée à Inchy-en-Artois (Pas-de-Calais) produit entre autres des épandeurs de chaux pour



**Ci-contre,**  
Ce TTR 340 est photographié en juin 1999 alors qu'il a été reconditionné. Sa caisse est signée Forez bennes.  
(Clotilde Christian Perrin)

la stabilisation des sols. Pour ces derniers, Panien a développé un châssis articulé réalisé à partir d'un tracteur agricole Renault 1451 4 x 4 débarrassé de son pont avant et qui constitue ainsi la tête motrice de l'engin. Dénommé TR 145.15, le Panien est cependant trop fragile pour que l'on envisage d'en extrapoler un *dump*. L'idée de Bernard Bouverans est de concevoir un châssis 6 x 6 articulé de nature à remplacer un ensemble tracteur + semi à un essieu motorisé. Avec Jacques et Philippe Panien, il étudie donc un joint homocinétique à 90° pour l'articulation centrale. Monté chez Panien, l'engin incorpore un châssis développé chez Titan et une cabine Renault 873 de gamme S. Animé par un six cylindres Renault de 225 chevaux, il présente une charge utile de 24 tonnes. En chantier, le véhicule se révèle exceptionnel, tant au niveau de la souplesse que de la capacité de franchissement. L'idée était que ce véhicule soit immatriculé afin de pouvoir circuler sur route. Hélas, le service des Mines refuse l'homologation à 32 tonnes comme un ensemble tracteur + semi sous prétexte que la partie avant tractrice ne peut être désolidarisée de l'arrière... Condamné sur route à un PTC de 26 tonnes, l'engin restera donc limité à des utilisations en chantier. Baptisé **TPR 225.24**, l'unique exemplaire fabriqué est vendu aux Carrières du Boulonnais, près de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais).



À la suite de la réorganisation de l'entreprise Titan, l'activité remorques et semi-remorques est cédée à l'Anglais York. Le département matériel aéroportuaire, qui produit notamment les aviateurs, est transféré rue Paul Claudel. L'activité véhicules spéciaux doit donc déménager. Elle s'installe à Chassieu (Rhône), à côté de chez Sinpar, devenu filiale de Renault VI. Ces deux TTR 340 8 x 8 en cours de finition sont destinés à l'entreprise Ballande de Nouméa.

**Ci-contre,**  
C'est à la Cogema qu'est livré ce TTR 340 équipé d'une foreuse Multifore Ric 1000. Ce véhicule est affecté à l'agence de Limoges (Haute-Vienne) qui s'en sert pour la prospection des gisements d'uranium dans les environs.

**Ci-dessous,**  
Les dix 8 x 8 à cabine Renault G acquis par Ballande pour le transport de nickel en Nouvelle-Calédonie sont équipés de plusieurs types de bennes. Ici, c'est une Decauiille à vérin compas.







Ci-dessus.

La SLN (Société Le nickel) passe commande à Titan de deux TTF 2000 6 x 6 à cabine et chaîne cinématique Volvo et deux 6 x 4 carrossés en benne d'enrochement. Ces derniers sont dotés de cabines Lohéac CLH courtes en polyester afin d'éliminer les problèmes de corrosion. Cependant, devant le tollé qu'elles suscitent chez les chauffeurs de l'entreprise en raison de leur confort spartiate, elles seront rapidement remplacées par des cellules classiques de Volvo FL 6.

Le TPR 225.24 de 24 tonnes de charge utile est le premier modèle de *dumper* articulé réalisé par Titan en collaboration avec Panien.



Ci-dessous.

Équipé d'une cabine Renault 875 courte, il est animé par un six cylindres turbo Renault de 225 chevaux. Il est ici au chargement avec une Liebherr 942.



Un peu plus tard, Titan réalise un autre *dumper* articulé, le **TP 25**, assez similaire au précédent mais de configuration 6 x 4 (l'essieu extrême arrière n'est pas moteur). Le moteur est un six cylindres Renault MIDS 06.20.30 de 208 chevaux associé à une boîte automatique Allison ; la cabine est une Renault 893 de gammes S/M. L'engin est fabriqué pour un client algérien et livré en Algérie avant d'être rapatrié en France, l'entreprise algérienne n'ayant pu obtenir son financement. L'engin est finalement vendu à l'entreprise Guy Bels de Dunkerque, décidément un bon client de Titan !

Dans la foulée, un second modèle de *dumper* à châssis articulé se voit réalisé, le **TPR 40**. C'est cette fois un 8 x 6 avec une partie avant à deux essieux dont un moteur et une partie arrière à deux essieux moteurs. La chaîne cinématique fait appel à un six cylindres turbo Renault MIDS 069.20.45 de 260 chevaux, une boîte Clark R 34620 Power Shift à commande électrique comportant six rapports avant et trois arrière, un convertisseur de couple Clark CL 5552 et des ponts Soma. Le freinage est intégralement à disques. La benne affiche une capacité de 15 m<sup>3</sup> à ras et 18 m<sup>3</sup> en dôme pour une charge utile de 40 tonnes. La direction s'opère au niveau de l'articulation centrale, mais le premier essieu avant est lui aussi directeur pour limiter le rippage en courbe. Essayé en chantier, le véhicule donne satisfaction, mais, à cette époque, Volvo a déjà lancé sa grande offensive dans le domaine du *dumper* articulé, et avec des moyens industriels sans commune mesure avec ceux de Titan. Bernard Bouverans décide donc d'abandonner ce marché. Panien continuera néanmoins d'utiliser la formule pour ses épandeurs de chaux 6 x 6 dotés de cabines Renault 893 puis de la nouvelle cellule du Premium Distribution.

Titan est ensuite contacté par Werkklust, un constructeur hollandais de *dumpeurs* qui est intéressé par un partenariat. Un accord est passé, à l'issue duquel le Lyonnais livre à Werkklust des châssis, des trains roulants (signés Soma) et des bennes pour la construction de sept *dumpeurs*, tous dotés d'un moteur six cylindres deux temps Detroit diesel 6.71 T de 275 chevaux, d'une boîte de vitesses automatique Allison et de ponts Soma. Baptisé **TWD 3.275.30**, l'engin affiche une charge utile de 30 tonnes. Suit un *dumper* à châssis rigide, le **TS 30**, dont Titan réalise là encore le châssis et les suspensions. Les essieux sont cette fois fournis par Kessler. Le TS 30 affiche une charge utile de 30 tonnes et une largeur de 2,50 m afin de pouvoir circuler dans un tun-





**Contre.**  
Le TP 25 qui lui fait suite est un 6 x 4, l'essieu arrière étant non moteur. Ce véhicule est propulsé par un moteur Renault de 208 chevaux, associé à une boîte Allison.

**Ci-dessous.**  
Le TP 25 est réalisé pour un client algérien mais ce dernier ne peut finalement obtenir son financement et l'engin est rapatrié en France pour être vendu à l'entreprise Guy Bels de Dunkerque.

**Au-dessus.**  
Bernard Bouverans poursuit dans la même voie avec le TPR 40, un *dumper* 8 x 6 articulé lui aussi réalisé en collaboration avec Panien. Le premier essieu est non moteur mais directeur.

nel. Quatre exemplaires en sont construits pour un client allemand, Titan rajoute ces modèles à sa gamme, mais Werklust est bientôt racheté par une entreprise allemande. Dans la foulée, la fabrication des *dumpeurs* est stoppée au profit de celle de chargeuses.

### Premier déménagement

1986 est l'année du grand changement. La société Titan se voit entièrement réorganisée. Déficitaire de façon chronique, l'activité remorques et semi-remorques est revendue à l'Anglais York. La division Titan aviation, spécialisée dans le matériel d'avitaillement aéroportuaire, est transférée dans les bâtiments de l'avenue Paul Claudel. Pour sa part, le département véhicules spéciaux déménage dans des locaux situés à Chassieu, tout près de ceux de Sinpar, devenu une filiale de Renault VI. Pour Titan et Bernard Bouverans, c'est un nouveau départ...

(A suivre)

**Remerciements :** L'auteur et la rédaction de *Charge Utile* remercient Bernard Bouverans pour son accueil et le prêt de ses archives.



**Contre.**  
La chaîne cinématique fait appel à un six cylindres turbo Renault de 260 chevaux et à une boîte Clark à six rapports avec convertisseur. D'abord marqué Panien, l'engin sera vite rebadgé Titan.

Le TWD 3.275.30 illustre l'éphémère collaboration de Titan avec Werklust, constructeur hollandais de *dumpeurs* qui a souhaité un partenariat avec le Français pour développer ce *dumper* articulé. Le moteur est un Detroit diesel deux temps de 275 chevaux; la boîte une Allison et les ponts des Soma. La reprise de Werklust par un constructeur allemand mettra un terme à sa fabrication de *dumpeurs*.



### Titan soit peu !

Les lecteurs intéressés par des renseignements sur les véhicules Titan sont invités à contacter directement l'entreprise à Mably (Loire), voire la rédaction de *Charge Utile*, mais en aucun cas Bernard Bouverans directement. Merci pour lui !

