



LES TRANSPORTS BLANC

La qualité de service comme maître-mot

Cette année, les transports Blanc implantés à Civrieux-d'Azergues (Rhône) fêteront leurs 70 ans d'existence. Que de chemin parcouru depuis la création de l'entreprise par Pierrot Blanc en 1956 ! Une réussite construite patiemment sur un développement raisonné mais régulier et une image de marque forte que les ensembles immaculés de la maison continuent d'affirmer aujourd'hui.



Nous sommes dans le département du Rhône, et plus précisément à Bibost, petite commune située à une quarantaine de kilomètres de Villefranche-sur-Saône, à la naissance des Monts du Lyonnais. Fils de fermier, Pierrot Blanc suit une formation de boucher mais il doit seconder ses parents à la ferme. C'est ce qui l'occupe toute la journée mais, le reste du temps, il récupère des peaux de lapins et achète des pommes de terre dans les fermes pour les revendre à Lyon afin d'améliorer l'ordinaire. Mais le jeune homme né en janvier 1930 rêve d'autre chose et en tout cas pas du métier de fermier. Ayant passé ses permis, il se lance dans le transport en 1956. À l'âge de 26 ans, il fait l'acquisition d'un petit camion, un Citroën 23 RU, avec lequel il va livrer le jus de pomme, le jus de raisin et le vin produits par Jubel, une cave-coopérative de Sain-Bel, le village d'à côté. Les livraisons se concentrent sur Lyon et sa banlieue chez des négociants mais aussi dans des cantines telle celle des usines Berliet. Un beau jour, l'un d'entre eux lui demande s'il ne peut pas aller chercher de la bière pour lui en Alsace. Pierrot Blanc relève le défi mais le 23 RU n'est pas ce qui convient le mieux pour ce genre de trafic. Aussi le véhicule est-il changé pour un camion de plus gros tonnage. L'Alsace devient une



1 | C'est en juillet 1967 que Pierre Blanc achète ce Saviem JM 170 de 165 chevaux équipé de la cabine profonde 840 optionnelle. Carrossé en plateau à ridelles bâché, le véhicule livre alors essentiellement les jus de fruits de la société Jubel, une coopérative implantée à Sain-Bel, à côté de Bibost.

2 | La photo la plus ancienne des transports Blanc montre Pierre, leur patron, au volant d'un véhicule à capot non identifié parce que masqué en grande partie par une dépanneuse dont l'identité n'est pas plus connue. Le jeune homme vient alors juste de fonder son entreprise.

3 | Pierre Blanc aura toujours le goût des beaux véhicules bien tenus. Aussi le Saviem SM 240 porteur-remorqueur dont il fait l'acquisition en février 1975 est-il équipé d'enjoliveurs de roue, tout comme sa remorque. Le véhicule, qui a conservé sa livrée originelle, a en revanche hérité d'une bande blanche, d'une batterie de phares additionnels et de bavettes d'ailerons en caoutchouc. Il roule déjà en affrètement pour TOE (Transports de l'Ouest européen). Le tracteur que l'on devine au second plan est un SM 21.180 T attelé à une semi

savoyarde à un essieu. Il y aura aussi un SM 10 T animé par le même moteur et un SM 21.240 T doté du gros six cylindres de 10,35 litres et 235 chevaux.

4 | Durant les années soixante-dix, la flotte ne compte encore que cinq camions. En janvier 1980, elle s'enrichit d'un premier Saviem PS 30 T de 280 chevaux, acquis pour tracter la première semi-remorque à trois essieux de la maison, une savoyarde York de 30 palettes.

5 | Après les Saviem, les transports Blanc achètent logiquement des Renault, le constructeur de Blainville ayant fusionné avec Berliet en avril 1980. L'un des premiers véhicules de la marque à arriver à Bibost est ce TR 305 dont la carrière sera très courte. En effet, quelques mois plus tard, il sera détruit dans un accident à Narbonne (Aude).

6 | Les transports Blanc commencent à travailler en affrètement pour Gefco dès 1971. Douze ans plus tard, en 1983, ce R 310.19 T, le deuxième exemplaire acquis par la maison, tracte cette semi-savoyarde Titan pour la filiale de Peugeot.

destination régulière mais le jeune homme monte aussi parfois en Belgique. En France, c'est entre autres à Saint-Yorre qu'il va charger l'eau éponyme. Au début des années soixante, l'affaire prend de l'ampleur. Pierrot fait l'acquisition d'un deuxième camion et embauche un premier chauffeur, son beau-frère René Ray. Car Pierrot a épousé Thérèse, de trois ans sa cadette, en 1961. Ils auront trois enfants, Jocelyne en 1962, Jean-Michel en 1963 et Éric en 1972. La jeune femme occupera une place importante dans le développement de l'entreprise mais pas seulement. En effet, en 1962, le couple reprend un café-restaurant tenu par la tante de Pierrot à Bibost et qui sera conservé jusqu'en 1997. Infatigable, Thérèse gère le restaurant, élève ses enfants, s'occupe de chercher du fret pour les camions et assure en outre la comptabilité tandis que son mari roule et entretient





7



8



9



10

les véhicules. Il n'est pas rare qu'elle travaille encore à 2 h du matin... Durant les années soixante, les transports Blanc transportent principalement des boissons. Pierrot possède à présent un Saviem JM 170 de 19 tonnes et 165 chevaux acheté neuf en juillet 1967...

■ LES ANNÉES SOIXANTE-DIX

Dès le début des années soixante-dix, l'entreprise entame un processus de diversification de sa clientèle et des frets transportés. L'année 1971 marque le début des trafics pour Gefco, la filiale de transports de Peugeot. Dès lors, les camions de chez Blanc vont convoier beaucoup de pièces auto entre les différentes usines du groupe. L'entreprise, qui compte alors quatre véhicules, commence également à être affrétée par l'agence lyonnaise de TOE (Transports de l'ouest européen). Pour eux, les camions de chez Blanc feront de la Belgique en régulier. Puis commencent les transports de lait stérilisé en bouteilles, un trafic qui va peu à peu prendre de l'ampleur. C'est Pierrot Blanc qui s'en occupe en premier. Tous les dimanches soirs, il part avec son camion chargé pour livrer à Perpignan (Pyrénées-Orientales), destination à laquelle s'ajoutent bientôt Narbonne (Aude) et Béziers (Hérault). Au retour, il remonte du riz, des primeurs ou du chocolat. Au JM 170 succèdent d'autres Saviem. Un porteur SM 10 de 15,990 tonnes de PTC, un SM 240 de 19 tonnes avec remorque (en février 1975), un tracteur SM 10 AT de 19 tonnes de PTR, remplacé ensuite par un SM 21.180 T équipé du même moteur MAN de 180 chevaux

7 | Le véhicule, devant lequel pose ici Éric, le fils cadet de Pierre et l'actuel dirigeant de l'entreprise, a été livré avec la rampe de phares optionnelle incorporée au bavolet. Il a en outre reçu une visière pare-soleil. Le cliché est pris en septembre 1983, un mois après la mise en service du Renault.

8 | Sur ce cliché presque identique, on retrouve Éric au volant mais le tracteur n'est pas le même, tout comme sa semi. Il date de juin 1984 et sa visière pare-soleil est différente. Elle rappelle celle arborée à l'époque par les Pegaso et Barreiros en Espagne...

9 | En février 1985, les deux R 310 précédents sont surpris aux portes du bâtiment construit sur le terrain de Bibost. Ce dernier recèle un atelier qui permet d'entretenir et de réparer les véhicules au sec.

10 | En 1980, les transports Blanc élargissent la palette de leurs prestations avec la livraison de gaz en bouteilles. Pour cela, ils passent commande d'un Renault GC 191 de 16,5 tonnes de PTC équipé d'un six cylindres de 185 chevaux DIN avec plateau *ad hoc* qui leur est livré en juin. Peint en orange, le véhicule roule sous les couleurs d'Elf Antargaz.

puis un SM 21.240 T de 21 tonnes de PTR et 235 chevaux. Tous ces tracteurs de moyens tonnages sont attelés à des semi-remorques savoyardes à un essieu. La distribution locale est assurée par deux porteurs de petits tonnages, un SM 7 D 110 de 10,990 tonnes et un SM 8 D 123 de 12,3 tonnes. Ces véhicules sont achetés auprès du concessionnaire Saviem implanté route de Vienne à Vénissieux. En 1979, les transports Blanc rentrent leur première semi-remorque à trois essieux, une York de 30 palettes. Un tracteur Saviem PS 30 T est commandé pour la tirer. Immatriculé dans les premiers jours de janvier 1980, il est suivi par un deuxième exemplaire du même type un peu plus tard.

■ L'EXPANSION

À l'aube des années quatre-vingt, l'entreprise compte huit camions. Les trafics de lait restent importants jusqu'en 1996, année au cours de laquelle ils cessent, la laiterie ayant été rachetée par Candia. Durant la décennie, l'entreprise va connaître un développement continu. En juillet 1981, Pierrot Blanc fait l'acquisition d'un Renault TR 305 équipé, chose rare, d'une boîte Fuller à neuf rapports. Le véhicule connaît une carrière éclair car il finit sa vie en juillet 1982 dans une maison à Narbonne. Pierrot restera plusieurs semaines à l'hôpital. L'année 1982 voit l'arrivée du premier tracteur Renault R 310.19 T en octobre. À la suite d'un désaccord avec l'ancien concessionnaire Saviem de la route de Vienne, c'est auprès du garage Bernard de Villefranche-sur-Saône (concessionnaire Renault VI mais ancien concessionnaire



11



12

11 | Pierre Blanc (à gauche) prend la pose en mai 1985 avec Jo Charbonnet sur le terrain de Bibost. Son camion est l'un des derniers R 310.19 T acquis par l'entreprise. Il y en aura six en tout.

de rentrer à sa base à Bibost. L'ensemble tourne en affrètement pour Gefco.

12 | Puis arrivent les premiers R 340.19 T qui bénéficient de la nouvelle mouture du six cylindres de 12 litres dont la puissance a été portée à 336 chevaux. Pierre a conservé la jolie décoration bleue des précédents. Elle se superpose sur les R 340 à la décoration à bandes orange et grises d'origine du modèle. Immatriculé en octobre 1986, ce tracteur attelé à une semi savoyarde vient

13 | Cet autre R 340.19 T lui aussi équipé de la rampe de phares proposée sur demande affiche clairement son type sur sa face avant. Éric a bien grandi...

14 | Les transports Blanc se diversifient dans le transport de vin à la faveur du rachat de la licence d'une petite entreprise. Avec sa citerne Guhur de 28 000 litres à trois compartiments, ce R 340 charge du vin dans le sud-ouest et en Provence et le remonte sur Villefranche.



13



14



15



16



17



18



19



20

15 | C'est en 1985 qu'arrive la première semi-remorque frigorifique chez Blanc. Achetée d'occasion pour satisfaire les nouvelles exigences des transports de primeurs, elle est tractée par un R 340.

16 | Les établissements Bernard, concessionnaires Renault VI à Villefranche-sur-Saône, livreront huit R 340 dont sept tracteurs et ce porteur-remorqueur qui bénéficie de la nouvelle canine Turboliner à pavillon surélevé. Immatriculé en mars 1987, il tracte une remorque savoyarde traditionnelle à trois essieux jumelés. L'ensemble roule pour les transports TK (Tadjian & Kliman) de Genas.

17 | La flotte maison continue d'être renouvelée avec des modèles de gamme R. Aux R 310 et 340 succèdent un R 350, un R 380 et ce R 385 TI 19 T Major à cabine Highliner à pavillon réglable équipé du nouveau 12 litres retravaillé ACE de 385 chevaux CEE. Le véhicule est livré neuf en octobre 1992, peu après la présentation de la série. Sa semi frigorifique est une Lamberet.

18 | C'est en 1992 que débute l'ère des AE et des Magnum à Bibost. Les nouveaux Renault seront très appréciés par Pierre et ses fils. Celui-ci, photographié



Berliet) que Pierrot Blanc passe commande. La même année, l'entreprise fait construire un garage sur son terrain des hauts de Bibost. Un deuxième tracteur R 310 arrive en août 1983. Dès le début de la décennie, l'entreprise commence à se diversifier. Elle ajoute à sa palette d'activités la livraison de bouteilles de gaz. Pour cela, elle se dote en juin 1980 d'un Renault GC 191 de 16,5 tonnes de PTC avec carrosserie spécifique qui sera plus tard remplacé par un Renault G 260.19 doté d'un plateau surbaissé qui améliorera grandement la tenue de route sur les routes sinueuses des Monts du Lyonnais. Les trafics au profit de Gefco se poursuivent. Un Renault GF 191 de 17,5 tonnes carrossé en fourgon puis un G 260.19 livrent chaque jour des pièces de rechange dans les concessions Peugeot de la région Rhône-Alpes. Un petit porteur Renault JK 60 A fourgon tourne pour sa part pour les transports Tenoux, établis dans l'Ain. La flotte des transports Blanc est renouvelée et élargie avec des Renault. Elle comptera ainsi six R 310.19 T et huit R 340 dont sept tracteurs R 340.19 T et un porteur R 340.19 à cabine Turboliner et caisse savoyarde. Ce dernier est exploité avec une licence

de transport au profit des l'entreprise TK (Tadjian & Kliman), spécialiste de l'Allemagne implantée à Genas. 1985 voit l'arrivée de la première semi-remorque frigorifique dans la flotte, une semi d'occasion en provenance de chez Yoplaît. En effet, ce sont désormais des fourgons à température dirigée qui sont exigés pour les transports de primeurs. Ce premier ensemble charge en régulier au MIN de Perpignan pour livrer sa marchandise à celui de Lyon. Mais, quelques mois plus tard, il se renverse sur un rond-point à Fitou. Qu'à cela ne tienne, Pierrot rachète aussitôt une autre semi une Lamberet d'occasion, bientôt suivie d'une Chéreau. En 1988, Jean-Michel Blanc, le fils aîné de Pierrot, intègre l'entreprise après plusieurs années passées comme mécanicien chez le concessionnaire Saviem de la route de Vienne. Il débute comme chauffeur au volant d'un Saviem 19.240 H équipé d'une tribenne Manjot acquis d'occasion et travaillera en location dans les environs, transportant déblais et enrobés. En parallèle, Jean-Michel se voit également chargé de l'entretien et de la réparation des véhicules du parc. La même année, la société devient une SARL avec Pierrot, Thérèse

dételé en bord de mer dans le Var, est un des premiers. C'est un AE 385 TI 19 T Magnum d'avril 1993. C'est Éric que l'on retrouve devant le véhicule. Le jeune homme vient juste de rejoindre son frère aîné et son père au sein de l'entreprise.

19 | En septembre 1994, ce Renault AE 385 TI 19 Magnum à caisse savoyarde vient remplacer le R 340.19 qui roulait en affrètement pour les transports TK. Il en récupère la remorque à trois essieux.

20 | En 1997, Pierre et Thérèse Blanc font valoir leurs droits à la retraite. En consé-

quence, le café-restaurant qu'ils tenaient à Bibost depuis 1962 est vendu. C'est la fin d'une époque. Tous deux posent ici peu de temps avant la vente. Les bureaux ont déjà été déménagés dans le bâtiment édifié sur le terrain où sont garés les camions.

21 | Pris en mars 1999, ce cliché montre les véhicules de l'entreprise garés sur le terrain de Bibost. Comme on peut le constater, ce dernier commence à être quelque peu exigü. Renault AE et Magnum Type 1 côtoient deux porteurs Midliner, un G 260.19, un R 420 TI 19 T Major et deux Premium.

22 | Une partie de la flotte est immortalisée dans les nouvelles emprises de Civrieux-d'Azergues en mars 2002 alors que la société vient juste de déménager. Le tracteur du premier plan est un AE 470.19 T, l'un des tout premiers exemplaires produits. Le véhicule tourne alors à l'essai et les transports Blanc, bons clients de la maison, ont été sélectionnés comme flotte pilote. À ses côtés figurent deux Premium Route, un 385 et un 420 dCI. En arrière plan, on aperçoit les porteurs dont un G 260.19, deux M 250.12/C Midliner tournant pour la CAT et le premier Midlum 250.

23 | À Civrieux-d'Azergues, c'est le jour et la nuit côté espace. Les nouvelles emprises sont presque trop grandes ! Elles ne le resteront pas longtemps du fait de l'expansion de la flotte. Sur ce cliché de mai 2006, les Midliner ont disparu, remplacés par des Midlum et un Premium Distribution 300.19 carrossé en plateau à rideaux coulissants. Derrière, on retrouve des tracteurs Premium Route avec un 440 dXI et deux 420 dCI. Au fond, on entrevoit un des premiers Scania, un R 124 LA 4x2 MNA de 420 chevaux à cabine Topline.



et leurs enfants Jocelyne, Jean-Michel et Éric comme actionnaires. Peu de temps après, les transports Blanc rachètent la licence d'une petite entreprise de transports de vin, les transports Matra, qui possédaient une semi-remorque citerne Guhur de 28 000 litres. Celle-ci, également reprise, sera d'abord attelée à un Renault R 310. L'attelage travaille essentiellement pour la société Transpovin de Villefranche-sur-Saône. Il charge du vin dans le sud-ouest (entre autres à Gaillac dans le Tarn), dans la vallée du Rhône et jusque dans le Var. Le vin est livré en Beaujolais à la Société des vins de France et chez les petits négociants. Mais le transport de vin en vrac ne sera pas poursuivi très longtemps du fait de l'impossibilité de recharger autre chose que du vin dans les semi pinardières, entraînant des trajets à vide qui obèrent la rentabilité.

■ LES ANNÉES QUATRE-VINGT-DIX

En septembre 1990, Patricia Blanc, l'épouse de Jean-Michel, fait son entrée dans l'entreprise en tant que secrétaire-comptable. Elle est suivie par Éric, le fils cadet de Pierrot. Après une formation de carrossier, ce dernier a passé cinq mois chez Promotrans au cours desquels il a passé ses permis et obtenu l'attestation de capacité. La même année, les transports Blanc débutent une activité de traction au profit d'Intermarché, qui durera jusqu'en 1997. Éric est appelé sous les drapeaux en 1994. Mais, alors qu'il est incorporé dans une unité de Génie à Besançon, sa mère tombe malade. Aussi le jeune homme obtient-il d'être libéré pour s'occuper de l'entreprise. Il en reprend les rênes alors qu'il n'a que 23 ans. Elle compte alors 12 véhicules moteurs. Les trafics sous température dirigée se développent. La première semi frigorifique neuve fait son entrée au sein du parc en 1993. C'est une Lamberet. L'année suivante, elle est rejointe par une Chéreau neuve. Dès lors, le constructeur d'Avranches va peu à peu devenir prépondérant au sein du parc de semi. Ces matériels vont être mis à profit pour descendre du lait sur le sud de la France et remonter des primeurs. Les nouvelles semi peuvent transporter 33 palettes, ce qui permet de charger plus et améliore la productivité. À partir de 1994, les transports Blanc commencent à travailler pour la CAT (Compagnie d'affrètement et de transports), alors filiale de Renault SA. Les camions de la maison, des Renault M 230.12/C puis M 250.12/C Midliner puis des Midlum 250 carrossés en fourgon, vont livrer des pièces de rechange chargées à Irigny (Rhône) chez les concessionnaires Renault de Savoie jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne. Le trafic mobilise également un ensemble articulé, un R 340.19 T attelé à une semi bâchée qui sera ensuite remplacé par un Premium Route 420 dCI. Ce dernier descend chaque jour des pièces sur Cavaillon (Vaucluse) et remonte des emballages vides. En 1995, Pierrot Blanc est victime d'une embolie pulmonaire qui le contraint à cesser de travailler.

■ LA PASSATION DE TÉMOIN

En 1996, des bureaux sont construits sur le terrain de Bibost. Pierrot et Thérèse Blanc prennent officiellement leur retraite, le café-restaurant de Bibost est vendu et Éric et Jean-Michel prennent la direction de l'entreprise. La fin des années quatre-vingt-dix voit l'arrêt des livraisons de bouteilles de gaz. À partir de 1990, de nouveaux Renault viennent rejoindre le parc. Ce sont un R 350.19 T, un R 380.19 T, un R 385 TI 19 T Major à cabine Highliner, un



28

R 420 TI 19 T Major à cabine Turboliner puis un AE 385 TI 19 T Magnum. À partir de 1995, la société ne rentre plus que des Renault Magnum pour ses transports longue distance. Les porteurs et tracteurs de distribution sont des Premium, les premiers étant des 385. Les Premium 420 dCI qui suivent permettent de réduire de façon très importante la consommation par rapport aux R 385 TI et 420 TI. À l'époque, le parc s'accroît en moyenne d'un véhicule par an. En 2000, le parc a encore grossi. Il atteint désormais 18 moteurs. L'entreprise travaille beaucoup en affrètement, assurant des liaisons quotidiennes sur Toulouse et Perpignan. La livraison de pièces détachées pour la CAT et Gefco représente une partie non négligeable de l'activité mais le transport sous température dirigée prend peu à peu une place prépondérante. En 2002, la société compte 22 camions. Il n'y a plus assez de place pour les garer tous à Bibost. Aussi l'entreprise rachète-t-elle les emprises des transports Gardon à Civrieux-d'Azergues, à une vingtaine de kilomètres de là. Le site est vaste et il y a du potentiel pour l'agrandir le cas échéant, ce qui ne manquera pas d'arriver. Il comporte un terrain de 8000 m², un entrepôt de 600 m² et un atelier de 300 m². L'installation sur le nouveau site va permettre aux transports Blanc de grossir. Fin 2002, ils rachètent les transports Chizallet à Amplepuis, qui possédaient huit tracteurs dont six Magnum 440, un Scania R 124 LA 420 et un Volvo FH 380. Dans le même temps, la société entame un programme de diversification de sa clientèle de façon à être moins sensible aux aléas d'activité sectoriels. En 2005, elle est transformée en SAS. Le parc passe rapidement à 30 moteurs. Les tracteurs sont essentiellement des Renault Magnum 440 auxquels se joignent quelques Volvo FH 12 4x2 T 420 et un Scania R 124 LA 420. Et les emprises de Civrieux s'agrandissent encore : après une réfection totale de la cour en 2006, une parcelle de terrain est rachetée le long de la voie ferrée en 2008, une autre à l'entrée en 2010. L'année 2011 voit le doublement de la surface de stockage à 1200 m²,



29



30



31

24 | Après les Premium Route 420 dCI 19 T, les tracteurs principalement dédiés aux transports régionaux sont remplacés par les nouveaux 440 dXI tel celui-ci, immatriculé en avril 2006 et attelé à la seule semi plateau du parc, ici chargée d'éléments de charpente.

25 | Aux Renault AE succèdent des Magnum. Chez Blanc, il y en aura de tous les modèles. Celui-ci est un Magnum 440.19 T Type 1 à moteur MIDR 06.24.65 de 440 chevaux, un six cylindres Mack rebaptisé. Il est attelé à une semi plateau à rideaux coulissants portant une décoration de la société Nigay, un pro-

ducteur réputé de caramel bon client des transports Blanc.

26 | La reprise des transports Chizallet d'Amplepuis en 2002 augmente le parc de chez Blanc de huit tracteurs dont ce Magnum 440.19 T Type 1 E-Tech à moteur Mack. Ce véhicule de juin 2000 circulera durant quelque temps avec sa livrée d'origine avant d'être repeint. Sa semi plateau à rideaux coulissants arbore une publicité pour les caramels Nigay.

27 | Celui-ci est un Magnum 480 dXI 19 T Type 3 qui succède aux 440.19 T et 470.19 T Type 2. Du côté des semi bâ-

chées, les plateaux à rideaux coulissants ont remplacé les savoyardes mais l'entreprise rentre aussi quelques modèles avec petites ridelles comme celui-ci, qui évitent d'arrimer les palettes.

28 | Alignés au fond du nouveau terrain, deux tracteurs Renault Magnum Type 2 restylés (des 440) se mêlent à huit modèles Type 1 (des 440 et des 470), tous animés par le nouveau moteur d'origine Mack.

29 | Le premier Volvo à intégrer le parc de la maison est ce FH 12 4x2 T 460 Type 2 à cabine Globetrotter XL. Le véhicule tracte

une semi frigorifique Chéreau décorée aux couleurs du client Nigay.

30 | En mai 2006, il ne reste plus en parc que des Magnum Types 2 et 3, ceux du premier plan étant des 480 dXI équipés de moteurs d'origine Volvo.

31 | Immatriculé en septembre 2005, l'un des Magnum 480 dXI 19 T Type 3 est photographié dans la cour. Sa semi-remorque frigorifique Chéreau arbore la nouvelle décoration adoptée par l'entreprise où apparaît en filigrane un Renault Magnum et le Saviem JL29 A racheté par Éric et Jean-Michel Blanc.



32



33



34

ce qui permet le développement d'une activité de stockage/logistique. Les nouveaux locaux accueillent d'abord des appareils ménagers, du film plastique ou encore du caramel. En 2015, le parc atteint 33 véhicules moteurs. Trois ans plus tard, nouvel agrandissement des bâtiments dédiés à la logistique. Le développement de cette dernière apporte logiquement du travail en transport. Sur le plan du matériel, les achats deviennent plus diversifiés. Renault arrête la production de son Magnum en 2014. La nouvelle gamme T prévue pour lui succéder tarde à monter en cadence. C'est ce qui provoque l'arrivée à Civrieux de cinq Volvo FH 500 et de deux Scania R 480 puis trois R 490. À partir de 2016 cependant, les nouveaux Renault commencent à arriver en force : l'entreprise passe commande de sept T 460 4x2 T à cabine Sleeper cab et de sept T 480 4x2 T à cabine High sleeper cab. En 2018, la capacité de stockage est portée à 2 200 m². Deux ans plus tard, l'entreprise compte 45 moteurs avec un parc de semi-remorques de 20 fourgons frigorifiques et 30 semi bâchées ou plateaux mais on enregistre un glissement progressif mais continu vers l'activité de transports sous

température dirigée avec le développement de la clientèle alimentaire et pharmaceutique. L'année suivante, un bâtiment est racheté aux transports Montagny à Nuelles, à quelques kilomètres de là. Il servira de dépôt annexe, entre autres pour le remisage des quelques camions de collection rassemblés par l'entreprise à l'initiative des deux frères dont un Citroën 23 RU, un Saviem JL 29 A, un Renault R 340.19 T et un R 420.19 T Turboleader. Un Citroën HY et un R 143 H 4x2 T 500 seront garés ailleurs, tout comme un Renault Magnum 520 dXI 19 T et un Scania R 500 LA à cabine Topline naguère exploités par la maison et conservés. En 2023, Jean-Michel prend sa retraite à son tour, laissant son frère Éric seul aux commandes de la société.

■ LES TRANSPORTS BLANC AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, les transports Blanc affichent une belle santé. Leur flotte de véhicules se compose de 48 camions et tracteurs routiers (tous respectant la norme Euro VI), 33 semi-remorques frigorifiques mono- et bitempérature et de 30 autres semi-remorques (fourgons et plateaux à



35



36



37



38

rideaux coulissants). La marque Scania domine désormais au sein du parc avec les 4/5 des véhicules moteurs, le reste portant le losange Renault à l'exception d'un MAN TGX 18.500. L'entreprise, qui emploie 57 salariés, a généré en 2024 un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros, une belle réussite pour cette maison qui fêtera cette année ses 70 ans d'existence. Lucas, le fils d'Éric qui incarne la troisième génération chez les transports Blanc, a intégré



39

l'entreprise en septembre dernier. Sa sœur Amandine fait actuellement ses armes chez un confrère... Les ensembles d'un blanc immaculé de Civrieux-d'Azergues n'ont pas fini de sillonner les routes de France et d'Europe...

Remerciements : L'auteur remercie Éric et Jean-Michel Blanc pour leur accueil et le prêt de leurs archives (et de leur R 340 !) ainsi que Guillaume Dersoir pour son amicale complicité.

32 | Après l'arrêt de fabrication des Magnum, les nouveaux Renault T peinent à monter en cadence. C'est ce qui préside à l'arrivée de cinq Scania dont ce R 450 LA 4x2 MNA à cabine Topline de mars 2017. Il est photographié chez Chéreau à Avranches alors qu'il vient chercher une semi neuve.

33 | Mais les Renault arrivent ensuite en nombre. Parmi les derniers livrés figurent des T 520 4x2 T et un T 480 4x2 T Tubocompound à cabine High.

34 | Aujourd'hui, le parc est en majorité renouvelé avec des tracteurs Scania 500 S A 4x2 NA Super à cabine Highline tel celui-ci. Tous les ensembles de la maison arborent une décoration aussi sobre que stylée, particulièrement réussie.

35 | Éric et Jean-Michel Blanc sont des amoureux des camions. Cela fait longtemps déjà qu'ils ont commencé à constituer une petite collection rappelant les matériels possédés par l'entreprise au fil des années. Ce Saviem JL 29 A présen-

tant un état proche du neuf a été racheté aux cars Faure de Vallon-Pont-d'Arc.

36 | Autre fleuron, ce Renault R 340.19 T à moteur turbo intercooler de 336 chevaux, restauré dans sa configuration d'origine. Sobre mais magnifique... et rare.

37 | L'un des plus connus est ce fameux R 420.19 T à moteur V8 intercooler et cabine Turboleader, entièrement remis en état par les établissements Bernard de Villefranche.

38 | Idem pour ce Scania R 500 LA 4x2MNA à moteur V8 et cabine Topline Streamline, muni de ses carénages latéraux. Il affirme haut et fort l'identité de son constructeur...

39 | Éric (à gauche) et Jean-Michel Blanc encadrent Lucas, qui incarne la troisième génération. Rentré dans l'entreprise en septembre, il vient de passer ses permis après avoir obtenu un BTS de transport. Peut-être le futur patron...