

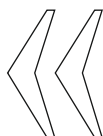
LES APPLICATEURS

Avec ses inventions, Bernard Camus a marqué de son empreinte le secteur du marquage routier en France. Son nouveau véhicule spécial sur base Atego est particulièrement efficace ▶





Exact, sûr, rapide
Le système breveté de marquage routier de Bernard Camus permet de réaliser simultanément la ligne de délimitation de voie et la ligne axiale



« Aujourd'hui, Mercedes-Benz est le seul constructeur capable de me fournir un châssis selon mes spécifications »

Bernard Camus, inventeur et PDG de JetLine

Une équipe satisfaite

Les applicateurs Eric Bordes et Michel Berthuis apprécient le poste de travail convivial et confortable que leur offre l'Atego



17

brevets

ont déjà été déposés par l'entrepreneur Bernard Camus. Les camions de marquage qu'il a conçus peuvent aussi être loués

Avec ses volets fermés, l'Atego tout blanc à empattement court ne se fait remarquer que par ses gyrophares jaune et ses bandes réfléchissantes rouge-blanc. Mais une fois en action, ce véhicule équipé pour le marquage routier dévoile ses « valeurs intrinsèques ». Mis au point par Bernard Camus avec l'aide de Daniel Krupka, responsable chez Mercedes-Benz France des relations techniques avec les carrossiers, il est commercialisé par la société JetLine pour la coquette somme de 400 000 euros.

« Au départ, je commandais des châssis chez un autre constructeur », raconte Bernard Camus. « Quand le nouveau concept nécessitait des transformations importantes au niveau du châssis, ce dernier n'était plus intéressé, en disant que ce n'était pas rentable. Daniel Krupka, par contre, ne m'a dit que 'pas de problème', et un mois plus tard, j'ai pu réceptionner le véhicule modifié. »

Et pourtant, les transformations n'étaient pas des plus simples. Mis à part l'installation d'une prise de force pour le système de marquage, il fallait aussi déplacer le réservoir de carburant à l'arrière du châssis et installer les réservoirs d'air comprimé à la verticale derrière la cabine pour permettre l'installation des deux unités de marquage. « Aujourd'hui, Mercedes-Benz est le seul constructeur capable de me fournir un châssis selon mes spécifications », déclare Bernard Camus. Notre inventeur, ingénieur hydraulicien de formation, s'est penché pendant presque toute sa vie professionnelle sur le marquage routier et il a déposé par ailleurs 17 brevets. Il avait conçu sa première machine de marquage pour son ancien employeur. « C'est moi qui ai commencé à concevoir des camions de marquage, parce que je trouvais cela extrêmement dangereux d'être sur la route avec des machines. »

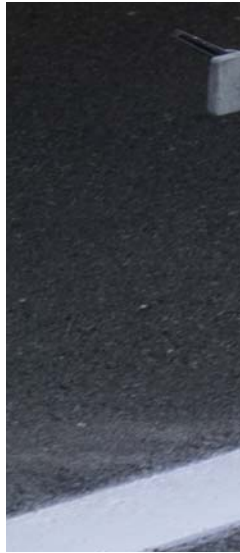
Eric Bordes et Michel Berthuis, les équipiers du premier Atego vendu par Bernard Camus, se chargent de la refecton de la signalisation horizontale des routes entretenues par la DIR Massif Central. Dans la cabine, ils se sentent en sécurité. « En cas d'accident, les applicateurs sur les machines sont beaucoup plus vulnérables », fait remarquer Bernard Camus.

Ces jours-ci, les deux employés de la DIR renouvellent les marquages d'une section d'autoroute entre Clermont-l'Hérault et Pézenas. Avec leurs collègues du centre d'entretien de Pézenas, ils travaillent en chantier mobile. Les deux unités de marquage installées sur leur Atego permettent de renouveler simultanément la ligne continue du terre plein central de délimitation de voie et la ligne discontinue. Eric, qui est au volant, suit pour cela la ligne continue extérieure de la voie de dépassement, tandis que Michel s'occupe de la ligne axiale discontinue. Sur leurs écrans, montés à hauteur du pare-soleil, ils peuvent suivre exactement ce que trace la machine.

« En ce moment, nous ne roulons qu'à 15 km/h, car la bande du milieu n'a pas toujours une distance de 3,50 m par rapport à la bande de délimitation de voie », explique Eric Bordes, tandis que Michel Berthuis ajuste de son côté, avec le joystick de l'unité de commande, l'orientation des pistolets à peinture et à microbilles. « Sur une autoroute vierge, le camion de marquage pourrait rouler jusqu'à 20 km/h », assure Bernard Camus et créer un marquage

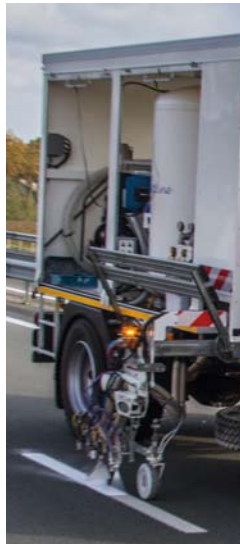
Procédé efficace

Le mélange de peinture et de microbilles est appliqué de manière particulièrement économe par le système de JetLine, ce qui permet une réduction des coûts allant jusqu'à 40 %



Coproduction

Pour la conception de l'Atego de marquage, Bernard Camus a travaillé en étroite collaboration avec Daniel Krupka, responsable chez Mercedes-Benz France des relations techniques avec les carrossiers



Contrôle optimal

Sur les écrans de la cabine les opérateurs de JetLine peuvent suivre exactement le travail de l'unité de marquage





horizontal avec des écarts et les longueurs de bande d'une précision absolue ce qui permettrait au programme de l'ordinateur de se charger tout seul des travaux, lors d'une rénovation ultérieure de la signalisation.

Pour une meilleure rétro-réflexion, des microbilles sont diffusées sur la peinture. La largeur de bande, différente selon le type de route, est obtenue par la variation de la distance entre les deux pistolets et le revêtement routier. « On peut imaginer l'importance d'un travail rapide et précis. C'est pour cette raison que j'ai travaillé sur la qualité », souligne Bernard Camus. Pour cette raison, il a conçu un programme de commande qui calcule la quantité de peinture et de billes de façon très précise. « Cela évite le gaspillage des produits. Un kilo de peinture coûte trois euros et un kilo de billes un euro. Mon système permet une économie allant jusqu'à 40 %, et il évite de repasser six mois après la fin du chantier, parce qu'il n'y avait pas assez de produit ou parce qu'il y en avait de trop. »

Bernard Camus a besoin actuellement de trois mois pour la production d'un camion de marquage. Quelque 250 sous-traitants lui fournissent les pièces nécessaires. Il compte lui-même quatre véhicules ainsi équipés dans son parc, qu'il loue aux organismes intéressés. Ce sont surtout les centres d'entretien routier au niveau national et régional. Le département de l'Hérault a même acheté l'un de ses camions, et la surprise générale, l'investissement était déjà amorti au bout de dix mois d'utilisation.

Ce qui réjouit évidemment Bernard Camus, car le marché français du marquage routier est dominé par des grands groupes nationaux du BTP qui gèrent aussi la plupart des réseaux autoroutiers. Ils disposent de leurs propres modèles de camions de marquage, mais qui ont tous deux défauts : ils sont trop longs pour réaliser les travaux de signalisation dans les passages étroits, comme les giratoires, et ils n'ont pas de pistolets de précision comme ceux de Bernard Camus. « Pour faire deux bandes à la fois, comme on a fait ici, ces véhicules mettent le double de temps, nécessitent un équipage de trois personnes et n'offrent pas aux applicateurs une cabine climatisée et des sièges confort comme cela est le cas avec l'Atego. »

Avec un seul remplissage de ses trois cuves, l'Atego de JetLine peut travailler près de deux heures. Les cinq tonnes de peinture et de microbilles suffisent pour près de 20 km de marquage. Les cuves sont remplies à l'aide des pompes installées sur le véhicule. L'Atego de marquage est ainsi totalement autonome. Et ce qu'apprécie particulièrement Eric et Michel : « Il n'y a aucun besoin de nettoyer, ni pistolets, ni tuyaux. Rien ne colle, rien ne s'encrasse. ■

www.jetline-sas.fr

Contact

Bernard Camus, JetLine SAS
Tél. : 02 41 30 81 59, 06 11 03 81 62
E-mail : camusb@wanadoo.fr

Daniel Krupka, Mercedes-Benz France
Tél. : 06 15 30 83 12
E-mail : daniel.krupka@daimler.com