

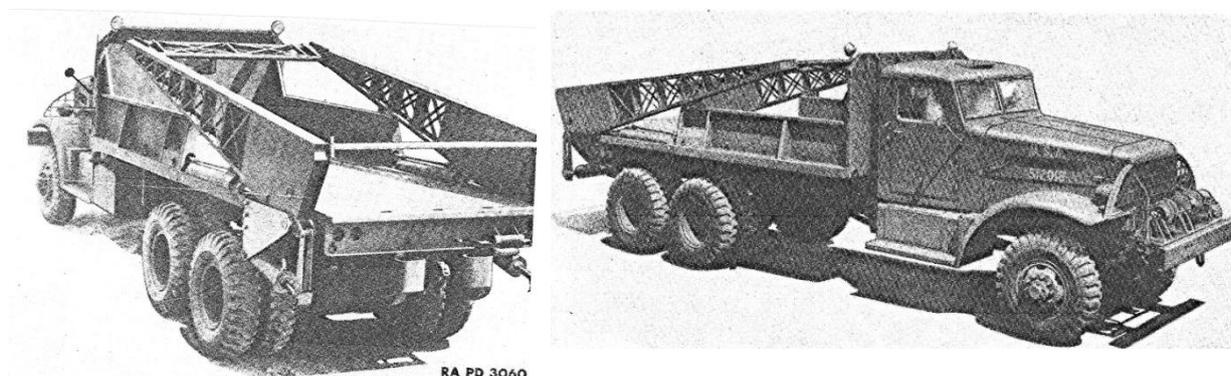
Le camion de pontage américain BROCKWAY

Cette évocation s'appuie sur les collections du musée du Génie

La *Brockway Motor Truck Company*, entreprise ancienne établie dans l'état de New York, devenue florissante à la fin de la Première Guerre mondiale, a fourni différents modèles de camions à l'*US Army* et aux entreprises civiles.

En avril 1941, avec l'adoption du nouveau char moyen *M3 LEE* de 28 tonnes¹, il devient nécessaire d'équiper les unités blindées américaines d'un modèle de pont métallique spécifique transportable par camions. L'*Ordnance Corps*, le service du matériel, se tourne alors vers *Brockway*. A cette époque les Etats-Unis ne sont pas encore en guerre mais s'y préparent. L'armée américaine, alors en pleine restructuration, s'équipe massivement de matériels modernes auprès des grandes marques automobiles comme *Dodge*, *GMC*, *Chevrolet* pour ne citer qu'elles.

Pour son projet, Brockway va s'inspirer d'un camion *Corbitt* au capot-moteur imposant, datant de 1939, et du châssis *Ward La France*, un camion de la catégorie "six ton".



1166 exemplaires du modèle *BROCKWAY B666* sont produits entre avril 1942 et mars 1944. Mais des entreprises comme *White*, *Ward La France* et *FWD* le fabriqueront également.

Le matériel *Brockway* équipera les compagnies génie des trois divisions blindées (DB) et du génie de corps d'armée et d'armée de l'armée française de la Libération. Ils ne seront réformés que dans les années 1980- 85.

Caractéristiques techniques du camion *Brockway*

Long de 9,47 m, large de 2,59 m, le *Brockway* pèse 12 tonnes et plus de 17,5 t en pleine charge. Le moteur 6 cylindres *Hercules HXD* de 165 CV des premiers exemplaires sera remplacé par un autre plus puissant de 202 CV. La vitesse, 58 km/heure maximum, honorable pour l'époque, se paie d'une consommation en essence importante : 117 litres au 100 km.

Le moteur est couplé à un petit compresseur permettant de gonfler les pneumatiques. Un puissant treuil à cabestan de marque *Gar Wood* ou *Heil*, d'une traction de plus de 13 tonnes, est fixé sur le pare-chocs avant.

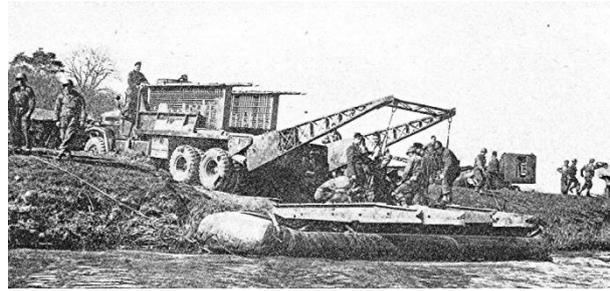


Maquette de camion de pontage *Brockway*
portant des éléments *Treadway*
Musée du Génie

¹ D'où dérivera le célèbre M4 Sherman bien connu. Les grandes manœuvres de Caroline de 1941 confirmeront la nécessité de doter les divisions blindées US d'un matériel de pontage adapté au franchissement des chars.

La cabine tôlée est remplacée mi-1942, comme sur beaucoup d'engins américains, par un modèle bâché afin d'économiser l'acier.

Le plateau, entièrement métallique, dispose d'une protection pour la cabine dont les coins supérieurs portent des phares de travail. Un portique de levage d'une capacité de 3,6 tonnes fonctionnant hydrauliquement d'avant en arrière grâce à quatre vérins et le treuil avant sont actionnés par le conducteur à partir d'une plateforme de commande à l'arrière gauche de la cabine. Des chaînes munies de crochets permettent la manutention des 4 éléments de chemin de roulement, des plaques d'assise et des 2 flotteurs en caoutchouc *Treadway* transportés sur le plateau du camion.



Mise en place de travures sur flotteur *Treadway* avec le portique de levage

Le Brockway est surtout connu dans ses versions génie *Treadway* ou grue *Quickway*, mais il existe d'autres modèles, fabriqués en moins grand nombre, destinés à l'artillerie, au service incendie d'aérodrome, etc.

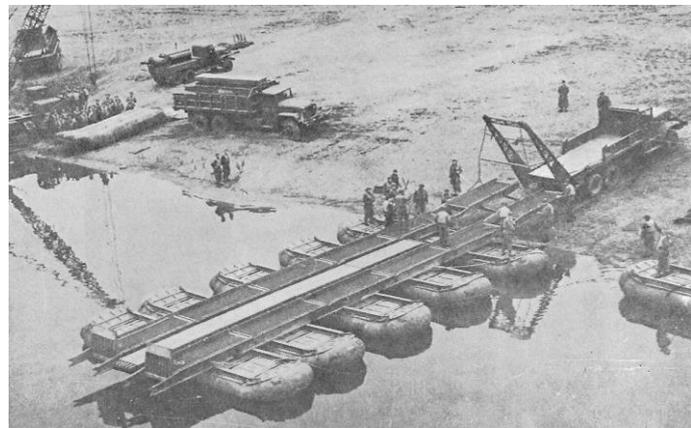
Le pont *Treadway*

Le pont "*Treadway*" ne porte pas le nom d'une firme américaine. Dans la nomenclature américaine le *treadway bridge* désigne un pont à voie de roulement. Après la Seconde Guerre mondiale, beaucoup d'armées l'appelèrent *Treadway*, probablement par facilité.

En réalité, il désigne trois modèles de ponts, le *M1* vite abandonné en raison de la faible portance de ses flotteurs, le *M2* bien connu dont la largeur permettait le passage des chars moyens *M4 Sherman*² et le *M2* élargi qui semble n'avoir été mis en service qu'après la guerre. D'une largeur de 3,90 m, ce dernier matériel permettait le passage des nouveaux chars lourds *M26 Pershing*, puis *M47 Patton* de 45 tonnes.

Voir fiche : • Le franchissement du Rhin par la 1^{ère} Armée 1945

Le pont *M2* peut être équipé de madriers de platelage placés entre les chemins de roulement pour permettre le passage des véhicules légers. Le modèle élargi possède un troisième chemin de roulement, constitué d'éléments de travure (en bois) du matériel de pontage léger *US DI M2*. Chaque élément de roulement en acier pèse 1066 kg et mesure plus de 3,60 m. Les chemins de roulement reposent sur des longerons métalliques installés sur les flotteurs par l'intermédiaire d'un plateau d'assise en contre-plaqué fixé par sangles. A chaque extrémité du pont sont placées des rampes d'accès, également en acier.



Construction d'un pont *US DB-M2 Treadway*

L'assemblage est assuré par des broches de 30 kg.

Les flotteurs en toile caoutchoutée, cloisonnés intérieurement, pèsent 440 kg. Le gonflage se fait par compresseur *Le Roi* sur *GMC* en cinq minutes environ. Les éléments sont manipulés à l'aide du portique du camion *Brockway* ou, éventuellement, avec une grue *Quickway*.

La compagnie d'équipage de pont

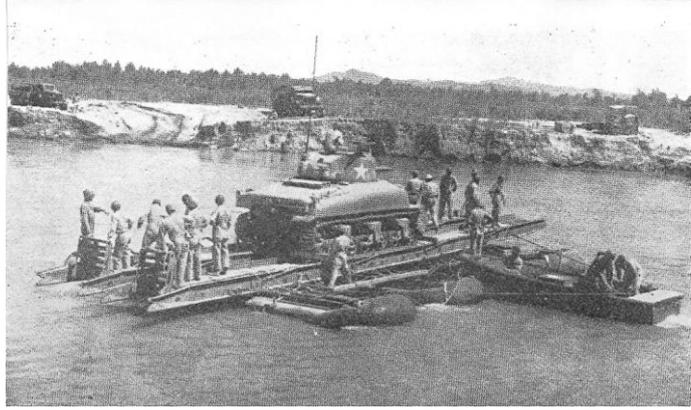
Cette unité est dotée du matériel nécessaire au montage d'un pont de 263 mètres (98 flotteurs, 72 éléments doubles de roulement) et à son transport.

² L'empattement standard de 2,62 m du *M2* est porté à 3 m sur le modèle élargi.

Elle détient également des chevalets démontables en aluminium pour confectionner un petit pont fixe, des ancres, des cordages, des palans à chaîne, un groupe moto-compresseur portatif et également deux vedettes "utility boat" avec moteurs.

Ce matériel permet la construction de pontières propulsées par vedette.

Portière Treadway transportant un char Sherman



Le transport sur route de cette importante dotation est assuré par 67 véhicules dont 36 camions *Brockway* et 24 *GMC* pour l'enlèvement des chevalets, des flotteurs de rechange, des propulseurs et des nombreux outils nécessaires à la construction du pont. Il y a aussi 4 *GMC*, compresseurs *Le Roi*, une grue *Quickway* et deux remorques télescopiques pour les *utility boats*.

77 hommes de la compagnie d'équipage et 138 pontonniers mettent le pont en œuvre. Le chantier dure de 6 à 10 heures en moyenne.

Relativement rapide à construire, le *Treadway* rendit de grands services lors des campagnes de 1944-45 comme sur le Garigliano en Italie, à Montereau sur la Seine ou encore sur le Rhin. La vulnérabilité des flotteurs aux tirs et aux éclats de projectiles constituait le défaut majeur de ce type de matériel. Le génie français le conservera longtemps. Par contre, certains camions *Brockway* seront remplacés par des *Hobbs* américains plus modernes.



Aujourd'hui, les camions *Brockway* et les ponts *Treadway* ont pratiquement tous disparus. Quelques rares exemplaires sont détenus par des collectionneurs. Le musée du génie d'Angers en possède encore un dans ses réserves. Dans de nombreuses casernes françaises, comme Berthézène à Angers, on peut encore voir des éléments de travures de ce célèbre matériel utilisés comme ponts de visite dans les ateliers.

Guy Stefanini

A voir, au musée

- Mannequin de sapeur en tenue US de 1944
- Animation vidéo concernant les franchissements
- Maquettes du camion Brockway et du pont Treadway

Espace chronologique *Deuxième Guerre mondiale*
Espace thématique "*Franchir*"