



Un frigorifique de 45 m<sup>3</sup> monté sur un « R15 ».



Un « L10 » équipé d'un plateau pour le transport du bois.

Nouvelle adresse de la Société d'Histoire de Nanterre :

9, rue des Anciennes-Mairies  
tél. 01 47 29 48 84



Un des « Liberty » monté par Willème.



Plusieurs ateliers de construction automobile ont été créés à Nanterre au début du XX<sup>e</sup> siècle : d'abord Prosper Lambert installé, en 1901, route de Cherbouge, puis Vinot-Deguigand, en 1919, avenue Georges-Clemenceau, auquel ont succédé Donnet-Zedel, Simca puis Citroën. Un fabricant de camions s'est également fixé à Nanterre à partir de 1925 : les établissements Willème.



Ci-dessus, un fourgon de déménagement composé d'un châssis « L 10 » et d'une carrosserie « A » avec sa cabine à poste de conduite avancée. Ci-dessous, une version du célèbre tracteur « Liberty » équipé du système « wagon-rail-route » de Willème-Coder, en gare de Conflans-Ste-Honorine, dans les années 30.



Jeanne Cornaille  
Société d'Histoire de Nanterre



## LES ÉTABLISSEMENTS WILLÈME (1<sup>re</sup> partie)

**T**ourneur-ajusteur très habile, passionné de mécanique, Willème connaît bien le secteur de Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret, Puteaux où a lieu le commerce du poids lourd de la région parisienne. Lorsqu'il est démobilisé, en 1919, il sait qu'une part importante des surplus américains livrés à la France, en vue d'une offensive en 1919, est restée en caisses. Ce matériel, constitué de camions en pièces détachées, devenu inutile pour l'armée, est mis en vente à des prix assez modestes. Willème, qui est entreprenant, commence par acheter un « Liberty » chez Hubert et Samyn, installés dans l'île de la Jatte. Il le monte et à peine achevé, réussit à le vendre à bon prix, si bien qu'il peut en racheter deux autres immédiatement et répéter l'opération. Groupant autour de lui quelques amis, comme Adrien Klotz, Raoul Schorestène, Maurice Honorat et Robert Azaria, il se spé-

cialise dans le montage des « Liberty ». Comme les affaires marchent bien, il se trouve en mesure de fonder, avec ses amis comme associés, la société par action des établissements Willème avec une usine au n° 16 de l'avenue du Roule, à Neuilly-sur-Seine. Il fait l'acquisition de tous les stocks existants en France des camions « Liberty » et peut ainsi en contrôler le marché. L'usine de Neuilly-sur-Seine devenant trop petite, en 1925, Louis Willème achète les locaux et terrains de la Compagnie générale électrique et ceux de la société Hélios, au n° 130 de la rue de Colombes (rue Noël-Pons), à Nanterre. Il dispose d'un vaste terrain de 4 600 m<sup>2</sup>. Les archives communales gardent la trace de l'arrivée de Willème qui a installé un atelier d'essais de moteurs et un dépôt de liquides inflammables en réservoir souterrain sans avoir reçu au préalable l'autorisation de la préfecture de police. On lui intime donc l'ordre

de se mettre en règle. Une enquête de « commodo et incommodo » est lancée. Des habitants de la rue Marcelin-Berthelot craignent que le bruit et les odeurs ne les gênent. Finalement, Willème est autorisé à faire des essais de 7 h 30 à 18 heures car le banc d'essais est éloigné des habitations. En 1929, Willème présente au salon de l'Automobile un camion « six roues » sur pneus, comportant un moteur américain, quatre cylindres à essence et des freins à depression. C'est une bétailière utilisée par l'entreprise Forestier, elle aussi installée à Nanterre. Anecdote amusante, le chauffeur de ce camion, arrêté par un agent de la circulation devant le Grand-Palais, a failli avoir une contravention pour transport de bestiaux interdit dans le centre de Paris. En fait, il s'agissait de vaches en carton grandeur nature ! Willème s'associe avec Coder (entreprise de Puteaux) pour réaliser un système « wagon-rail-

route » pouvant être utilisé indifféremment sur l'une ou l'autre voie de transport. Le tracteur, fourni par Willème, et la remorque, fabriquée par Coder, sont munis d'essieux sur lesquels on a monté deux types de roues, l'une métallique et l'autre pneumatique. Une fois l'ensemble installé sur les rails, il suffisait de retirer les pneumatiques. Ce matériel est présenté au ministre des Travaux publics, par le directeur de la Compagnie du Nord, entre Paris et Lille, le 14 novembre 1933. Sur le réseau du PLM, à la gare de Lyon, une autre solution est adoptée : seul le wagon s'adapte à la voie ferrée. En 1934, Willème construit un garage pour quarante voitures et un dépôt de 20 400 litres de liquides inflammables, en réservoir souterrain. Il loue du matériel aux compagnies pétrolières et crée, à cet effet, la Société des transports industriels et pétroliers (STIP). Butagaz fait partie de ses clients pour la location de camions. Cette

entreprise est même locataire d'un bâtiment, situé à l'intérieur de l'usine Willème où elle dispose de bureaux et d'un dépôt de bouteilles de gaz Butane et de Propane. Pendant la guerre de 1939-45, Willème se replie à Argenton-sur-Creuse où il bâtit une usine. En zone occupée, l'entreprise fonctionne au ralenti. C'est pendant cette période que le stade Willème aurait été construit par les ouvriers. En 1945, Willème reprend la fabrication des modèles d'avant guerre, c'est-à-dire des « L/R/S/10 » avec des moteurs d'origine Deutz. En tant que membre avec Somua et Panhard de l'Union française de l'automobile (UFA), il représente le secteur des 10 et 15 tonnes de charge utile. Au titre des dommages de guerre, il reçoit bon nombre de blocs Deutz prélevés en Allemagne, ce qui lui permet de construire, en deux ans, le chiffre impressionnant de 865 véhicules. La gamme des poids lourds évolue, passant du « R15 », en 1946, au

« R15TP », en 1947, puis au « T15 » un auto-benne. Les « Willème » sont lents (55 km/h), lourds à vide mais réputés pour leur solidité. Un tracteur convoi exceptionnel, le « W200 » va faire couler beaucoup d'encre en 1949. Pour répondre à une commande du Portugal, Willème édifie un engin long de 26 mètres, large de 3,60 m au minimum, haut de 4,20 m et pesant une centaine de tonnes. Conduire ce véhicule de Paris au Havre pour l'embarquer ensuite à Lisbonne est une véritable expédition car les ponts ne peuvent supporter pareille charge. Pour les franchir, il faut démonter les éléments et au moyen d'une grue, les déposer sur l'autre rive. Au bout de trois jours et demi, à la vitesse moyenne de 8 km/h, l'engin arrive enfin au Havre ! ■