



En haut, un des premiers « LD610BL » de 1955 avec son « poste avancé ». En bas, un tracteur « LC610TC » attelé à une semi-pinarier de 200 hectolitres.



Une version tracteur-remorqueur du « 6x4 TP615 ».

photos D. R.



En 1950, les établissements Willème emploient 1 240 personnes qui produisent environ 70 camions par mois. Ces véhicules sont destinés au marché intérieur, au Mexique, à la Tchécoslovaquie et à l'Iran. Mais la concurrence est vive et, malgré de nombreuses innovations, l'entreprise périclète, licencie du personnel et quitte son site nanterrien avant de disparaître.

CONFÉRENCE

« 1914-1918, la vie quotidienne à Nanterre » par Robert Cornaille président de la SHN samedi 28 novembre à 15 h villa « Les Tourelles » 9, rue des Anciennes-Mairies entrée libre



LES ÉTABLISSEMENTS WILLEME (2^e partie)

Willème construit plusieurs véhicules pour le Sahara. Par exemple, des tracteurs « W8SA » nécessaires pour le transport des tuyaux servant à la construction de l'oléoduc reliant Hassi-Messaoud à Bougie et Édjelé à Skida. Par la suite, ce modèle sera adapté en tracteurs grumiers pour l'exploitation des bois tropicaux. Willème équipe en partie la SATT, société africaine de transports tropicaux, qui assure depuis Casablanca, Alger, Tunis la liaison avec Niamey, Zinder et Fort Lamy. Le tracteur « LD4X2T » attelé à un semi-remorque plateau muni de ridelles en tubes est bien adapté aux mauvaises pistes africaines. Pour le transport de l'eau, le même tracteur tire une citerne simplement bridée au châssis du semi-remorque. Autre modèle, le « Gargantua », « LD4X2T » relié à un semi-remorque frigorifique assure la livraison en vivres frais des

villes nées du pétrole dans le désert. Au début des années 50, suite à une baisse des commandes qui l'entraîne à ne monter que 25 véhicules par mois, trois cents ouvriers sont licenciés. Willème est conscient de la nécessité d'innover, lui qui affirme que : « Chaque transport est un problème que résout un camion Willème ! ». Il fait appel à Faget-Varnier pour créer une nouvelle cabine qui est évaluée par la Carrosserie de Levallois. La fameuse cabine à « nez de requin », dont la calandre évoque la bouche de cet animal, existe en version courte et en version longue, à une ou deux couchettes. Toute en acier, mieux ventilée, regroupant tous les instruments sur une seule console devant le volant, munie d'un siège conducteur indépendant et réglable, cette cabine obtient le grand prix de l'Automobile club de 1952. Elle apporte un net progrès en matière de confort et de visibilité.

La cabine « Boule », plus arrondie, conçue par Cottard, équipera également plusieurs modèles. Willème a investi dans plusieurs sociétés de transports : l'Office général des transports (OGT), installé en banlieue nord, près du canal de l'Ourcq, Éclair-Transports et la



Un « UW610 », un tracteur composite Unic-Willème.

STLP spécialisée dans le transport en citernes d'hydrocarbures, pour développer cette activité et disposer ainsi de débouchés pour ses châssis. Ces sociétés adoptent les camions Willème à « nez de requin ». De nombreux artisans

transporteurs qui recherchent des véhicules solides et plus confortables le choisissent également. La production tourne alors autour de 400 unités : 316 en 1954, 426 en 1955, 495 en 1957. En 1958, Louis Willème meurt ; son fils, Pierre Willème, et les fils des associés, Jean Schorestène et Robert Klotz, prennent la direction. Ils cherchent un partenaire, car le volume des ventes n'est plus suffisant pour faire vivre l'entreprise. Les capitaux manquent pour étudier une nouvelle génération de moteurs. Un premier accord passé avec UNIC ne dure que dix-huit mois. Les fidèles des deux marques n'ont pas été séduits par les véhicules composites issus de leurs accords techniques et commerciaux. Willème se tourne alors vers AEC, prestigieuse firme britannique et BMC (British Motor Corporation) avec lesquels il signe des contrats en 1962. Il allège ses véhicules et étend leur gamme : les « Willème-BMC » vont de 1,5 à 7

tonnes de charge utile et les Willème-AEC de 16 à 35 tonnes. L'opération n'est pas concluante. Le moteur AEC manque de puissance et les « BMC » sont médiocres. Par surcroît, les clauses du contrat avec BMC obligent Willème à construire des camions qui ne trouvent pas preneur. La situation financière devient catastrophique. La gestion de Pierre Willème est contestée. Il laisse sa place à Marcel Lezet mais conserve les intérêts de certaines sociétés de transports, en particulier la STIP. La fabrication de véhicules munis de nouveaux châssis incendie pour la protection des grands aéroports, l'utilisation d'une nouvelle cabine conçue chez Pelpel, ne peuvent empêcher le déclin de l'activité qui tombe à 150 châssis. L'effectif, de 600 personnes, décroît à 150. Willème est obligé de quitter son usine de Nanterre. Il part à Suresnes, rue Salomon-de-Rotschild dans des locaux qu'il partage avec Velam. En 1970, ses créanciers l'assignent en liqui-

dation de biens. Pérez et Raimond achètent sous licence certains matériels, porte-grue et gros tracteurs, qui les intéressent. Si le nom de Willème continue encore à apparaître sur certains engins, ce matériel n'est plus vraiment caractéristique de la marque. Actuellement, les locaux de Willème existent encore. Peugeot-Citroën/Moteurs en occupent une partie ; l'autre, située le long de la ligne de chemin de fer Nanterre Université/Les Vallées, n'est plus qu'un ensemble de bâtiments désaffectés promis à une future démolition. Néanmoins, immortalisée par le film Gas-Oil dans lequel Jean Gabin conduit un Willème « Nez de requin », cette marque demeure l'un des symboles de la route des années cinquante.

Jeannine Cornaille
Société d'Histoire de Nanterre

AUTOCAR



AUTOCAR DE LIGNE

45 Places face route - 55 Places avec strapontins
Moteur Diesel 150 ch

AUTOCAR GRAND TOURISME

35 à 45 places face route - Moteur Diesel 150 ou 200 ch

WILLEME 58, RUE MOËL PONS - NANTERRE (SEINE) S.A. - CHARLEBOURG 0347 - 0347 10 33