LES ROUTIERS

ETAIENT SYMPAS....

Quand les camions français parcouraient la France

JAIRBELAZ

Du même auteur :

- Souvenirs d'A à Z (2010)
- La légende du flat-twin BMW (2006)
- Avant les japonaises il y avait les françaises (2009, 2018)
- Ceux qui ont fait l'automobile (2007)
- Artistes & chansons (2012)
- Historique SIMCA (2013, 2017)
- 236 marques d'automobiles françaises (2017)

Marques françaises de : camions et tous véhicules de transport de marchandises, cars, autobus, véhicules spécifiques et utilitaires.

ARIES : omnibus, autobus et camions militaires.
BERLIET : autobus et camions, puis principal producteur de camions et tracteurs routiers de tout tonnage jusqu'en 1980.
BARON-VIALLE : carrossier, camions et autobus
BERNARD : très beaux camions et tracteurs routiers.
CHAUSSON : autobus et autocars.
CHABOCHE : véhicules à vapeur.
CHENARD & WALKER : quelques camions et petits utilitaires.
CITROEN : très nombreux utilitaires et camions de faible tonnage.
DE DION BOUTON : tracteurs routiers à vapeur, puis production importante de camions militaires, de véhicule de voierie, d'autobus et d'engins agricoles jusqu'en 1968.
DELAHAYE : véhicules industriels surtout destinés à la protection contre l'incendie.
ETALMOBIL : camions magasins. Voir SOVAM.
FAR : tracteur à 3 roues surtout prévus pour les livraisons urbaines.
HOTCHKISS : camion de 2 et 5 tonnes
LAFLY : camions civils et militaires, véhicules de voierie et d'incendie, ambulances et utilitaires.
LA LICORNE : surtout des camionnettes.
LATIL : en 1912 premier tracteur routier 4x4, puis toute une gamme de camions de1,5 tonnes à 26 tonnes.
LUC COURT : camionnettes, utilitaires, autocars.
PANHARD & LEVASOR : production de véhicules industriels et militaires, jusqu'au rachat par Renault Trucks Défense en 2012.

PEUGEOT : camion en 1905, mais surtout des fourgons et utilitaires, après le rachat de Chenard & Walcker.
PURREY : camion à vapeur dès 1898, le plus important constructeur de camions et d'automotrices du début du XXe siècle.
RENAULT et R V I : camions, autocars et autobus depuis 1906.
ROCHET-SCHNEIDER : utilitaires légers, puis importante production de camions militaires et de châssis très performants jusqu'à la fusion avec Berliet en 1960.
SAURER : moteurs, camions, autobus, cars de tourisme.
SAVIEM : fusion de Latil, Somua et Renault poids lourds en 1955.
SIMCA : camion militaire dérivé du Ford Cargo
SINPAR : camions spécifiques, et 4 x 4.
SOMUA : véhicules blindés, camions, autobus et motoculteurs.
SOVAM : camions magasins et véhicules spéciaux.
SOVEL : camions électriques de 1926 à 1964.
TURGAN FOY : camions, autobus, tramways et automotrice.
UNIC : camions et véhicules industriels de 1922 jusqu'à l'absorption par IVECO en 1975.
VIALE Baron :
WILLEME : camions gros porteurs et de travaux publics.

BENALU, FRUEHAUT, HEULIEZ, LAGACHE et GLASSMANN, MARREL, TRAILOR, sont des carrossiers ou des fabricants de semi-remorques, de bennes ou de carrosseries spécifiques.

Préface

Il y a eu en France plus de trente constructeurs de camions et de véhicules industriels, dont une dizaine très connue. Pour les « poids-lourds », il ne reste que RENAULT Trucks, qui n'est d'ailleurs que partiellement français, puisqu'incorporé dans le groupe VOLVO A B.

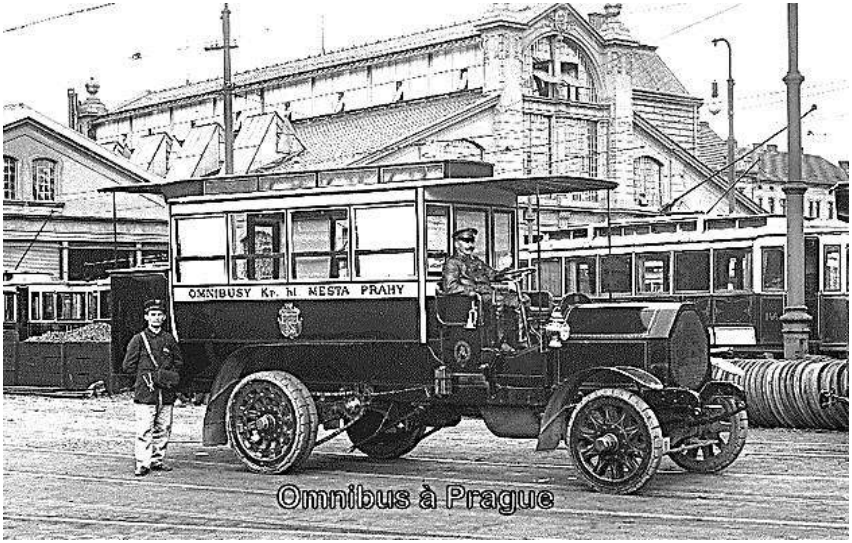
Ce recensement comprend tous les constructeurs connus de véhicules de transport de marchandises : camions de toutes sortes, camionnettes et fourgonnettes, tracteurs routiers, et les cars et autobus qui étaient souvent fabriqués par les mêmes constructeurs, et avec les mêmes châssis.

Jairbelaz février 2018

ARIES

Société fondée en 1903 par le Baron Charles Petiet diplômé de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures de Paris. Ariès signifie en latin bélier, animal qui symbolise la force, l'audace et l'agilité ; des qualités que le baron tient à retrouver dans sa fabrication. Ariès a aussi construit des automobiles jusqu'en 1938, et des moteurs d'avions pendant la première guerre mondiale.
La firme construit des omnibus qui seront les premiers à assurer le transport de voyageurs en milieu rural. Entre 1906 et 1908, Ariès va fournir des autobus à étage à Londres et à Moscou et d'autres véhicules de transport en Argentine et au Caire.
En 1911, le camion type R4 obtient la prime qu'offre le Ministère de la guerre dans le but de promouvoir des transports routiers de qualité. Depuis, Ariès présente régulièrement ses camions aux différents concours ; soit ceux organisés par l'armée ou ceux de régularité et de consommation, se classant à chaque fois aux places d'honneur. 3 000 camions 18/24 HP seront fabriqués durant la guerre.

– Camion ARIÈS de 1500 à 3000 Kgs, primé du Ministère de la Guerre (5.600 francs).



Omnibus à Prague

BARON-VIALLE

Antoine Vialle, était un carrossier renommé, *(réalisation des calèches de la cour de Russie)* qui travaillait pour quelques constructeurs automobiles à Lyon. Sollicité en 1912, par le gouvernement pour livrer des camions à l'armée, il s'associe avec l'ingénieur Baron, et agrandit ses ateliers. Un premier camion de conception très rudimentaire, lui permet d'obtenir un contrat avec le ministère de la guerre. En 1913, deux modèles sont commercialisés de 3 tonnes de charge utile, les roues en acier sont remplacées par des pneumatiques, la transmission se fait par arbre avec un pont arrière porteur breveté Vialle, les moteurs sont des 4 cylindres de 2,8 ou 3,8 litres de cylindrée. Pendant la guerre, ses activités sont suspendues, car les ateliers ont été endommagés. Un contrat avec le PLM pour la rénovation du parc ferroviaire permet à Vialle de rétablir sa situation financière, et de réaliser son projet de construire une voiture de tourisme. La « Six » sortie en 1924, est une réussite, appréciée par les notables de la région. A cette période, la vente des camions et autobus est

Baron-Vialle 1916

en plein essor. De nouveaux camions sont présentés avec des moteurs Baron-Vialle ou Ballot, et des charges utiles de 3 à 7,5 tonnes, ainsi que des autocars de 30 à 55 places. Mais cette fabrication de qualité et artisanal, n'est pas compétitive, Antoine Vialle cesse ses activités en 1937. Les derniers camions avaient des Diesel CLM.

LES Etablissements BARRON-VIALLE & Cie ont été fondés en 1912 pour la construction de véhicules industriels. Depuis cette date, ces Etablissements ont toujours eu pour ligne de conduite d'apporter à leurs véhicules les perfectionnements les plus modernes, de façon à maintenir constamment leur place de première ligne devant les autres maisons similaires.

BERNARD

Edouard Bernard passionné de mécanique, fonde sa première entreprise en 1922, pour exploiter son invention concernant les bennes basculantes avec des vérins actionnés par le moteur du véhicule. En 1919, il commence à rénover quelques surplus de la guerre : des Liberty, des Pierce Arrow et des CBA Berliet *(comme son ami et concurrent Louis Willème)*, qu'il modifie et améliore. La demande est importante, et Edouard veut dessiner et réaliser ses propres véhicules. Dans une ancienne carrière à Arcueil, il fait rapidement construire une usine selon ses plans, et embauche une centaine de personnes. Première présentation au Salon de l'Auto de 1924, avec de 2 tonnes à 7 tonnes de PTAC. Bernard utilise d'abord des moteurs licence Gardner, puis des Lycoming de 4, 6, et 8 cylindres, montés sur des châssis surbaissés avec pont arrière brevet Bernard. Pour concurrencer le monopole ferroviaire, Bernard crée une ligne régulière Paris-Marseille.

En 1928, la société les Bennes Bernard devient les Camions Bernard. Édouard Bernard décide de fabriquer les meilleurs camions, les plus beaux, les plus fiables, mais aussi les plus chers. Ce sont les « Rolls des camions », ou les « Seigneurs de la route ». Dès 1930, Bernard adopte les moteurs Diesel qui sont d'abord des 150 cv, portés rapidement à 180 cv et 185 cv. Les cabines sont réalisées par l'entreprise Pelpel située à Noyelles sur Vilaine en Bretagne. Ce sont des cabines confortables avec couchette et une vitre supplémentaire située derrière le poste de pilotage.

Au décès d'Édouard en 1951, l'entreprise connaît des difficultés, et doit affronter la concurrence des autres marques de poids-lourds. Les fils de Bernard tentent de relancer les activités, et présentent un nouveau modèle avec un moteur V8 de 200ch à refroidissement à air qui va être un échec commercial. En 1963 le constructeur américain Mack rachète la firme Bernard, qui disparaît définitivement en 1967.

Fourgon 150 MB CB6 de 1953

Tracteur Bernard 150 MB26 de 1953

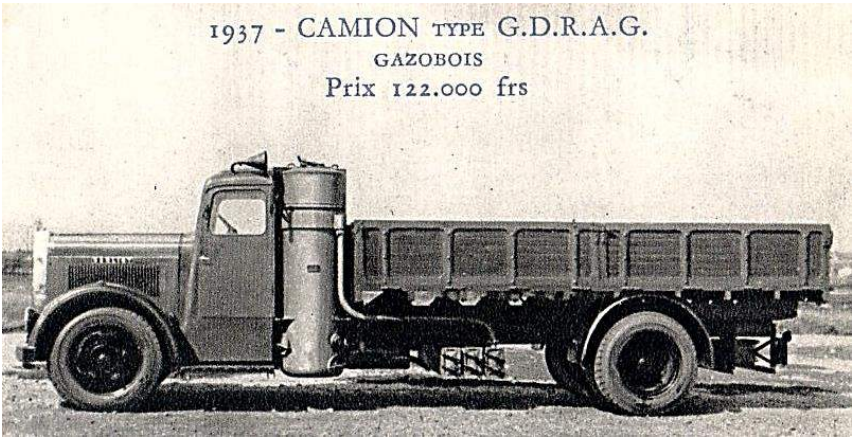
Tracteur de 1962, avec une cabine dessinée par le styliste Charbonneaux

BERLIET

Marius Berliet, fils de tisserand lyonnais, construit son premier moteur en 1895, et devient fabricant d'automobiles en 1902. Le premier autobus est réalisé en 1906, et le premier camion en 1910.

Le type M est un camion de 2 tonnes de charge utile, avec un moteur à essence et une transmission par chaînes. Marius Berliet est un des premiers constructeurs en France à utiliser dans ses ateliers l'organisation scientifique du travail comme chez Ford. En 1914, Berliet fabrique les deux tiers de la production française de camions. Au cours de la première guerre mondiale, les commandes militaires entrainent chez Berliet un

accroissement important des moyens de production. Une nouvelle usine est érigée à Vénissieux avec des machines-outils modernes qui vont permettre de satisfaire la demande et de rentabiliser la production.
Le camion type CBA de 1914 va devenir le véhicule emblématique lors de la bataille de Verdun. En 1916, 40 camions sortent journellement des usines qui emploient plus de 3 000 personnes. Ce camion de 4/5 tonnes de P. T. C. sera construit jusqu'en 1932, à 40 000 unités. Berliet connaît des difficultés pendant l'entre-deux guerres, dus aux infrastructures trop importantes et à la diminution de la demande.

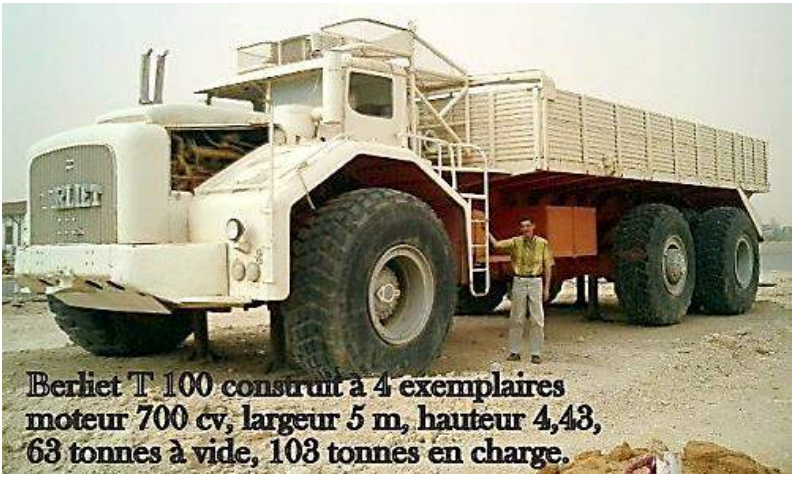


À partir de 1940, Berliet fabrique des camions « gazobois » fonctionnant avec du bois comme carburant. Pour maintenir sa puissance, l'entreprise livre 2 500 camions à la Wehrmacht. A la libération Marius et ses deux fils, accusés de collaboration sont frappés d'indignité nationale et la société est nationalisée. De 1944 à 1949, les usines sont gérées par la CGT qui va réaliser quelques profits pendant cette période. En 1949, l'entreprise est rendue à la famille Berliet, suite à un jugement du Conseil d'État qui annule le jugement de 1946. L'entreprise va alors profiter des « Trente Glorieuses », la production va atteindre 150 camions par jour, avec un effectif de 24 000 salariés, Berliet redevient le principal producteur de camions français.
Le modèle dit « long nez » de la série GLR en version benne, citerne ou fourgon, circule sur toutes les routes de France et sur les pistes d'Afrique française. En 1950, apparaît le GLA 5, petit camion de 2,5 tonnes de charge utile, motorisé par un Diesel Ricardo de 80 ch. avec freins à air comprimé.

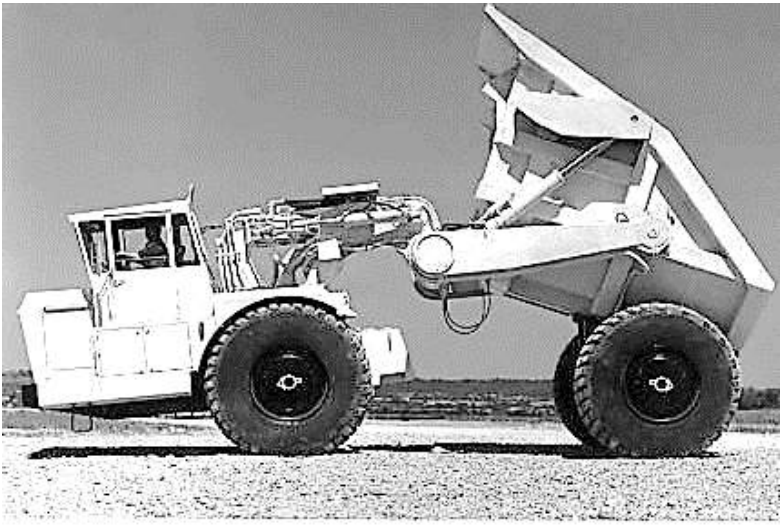
Berliet GLR 8 de 1958
fabriqué à 100 000 exemplaires

La gamme des camions Berliet est très vaste allant du petit camion de 2,5 tonnes au gros porteur de 60 tonnes, avec de nombreuses variantes de moteurs, de transmissions et d'équipements. Dérivés des châssis Berliet, ce constructeur offre aussi toute une série de cars, d'autobus, de fourgons pour les pompiers et de trolleybus. En 1956 apparition du Diesel à turbocompresseur, et en 1957 du tracteur semi-remorque TBO destiné aux gros chantiers (barrage, autoroute, etc.) avec : moteurs de 200 à 320 ch., versions 6x4 ou 6x6, transmission avec 20 rapports. Le T 100 construit à 4 exemplaires, sera le plus gros camion du monde, étudié pour les transports au Sahara malgré l'absence de route.

En 1958, une filiale est créée en Algérie, et Berliet-Maroc à Casablanca en 1959. En 1963, des usines d'assemblage sont créées au Portugal et Berliet-Sénégal à Dakar. En 1964, une nouvelle usine est construite à Bourg-en-Bresse, pour assembler les dumpers, les véhicules militaires et pétroliers. En 1965, la Chine signe un contrat d'acquisition, et 12 000 poids lourds seront exportés vers ce pays. Des difficultés surgissent, des conflits sociaux éclatent, la concurrence devient difficile, et un accord est conclu avec Citroën en 1967.


Berliet T 100 construit à 4 exemplaires
moteur 700 cv, largeur 5 m, hauteur 4,43,
63 tonnes à vide, 103 tonnes en charge.

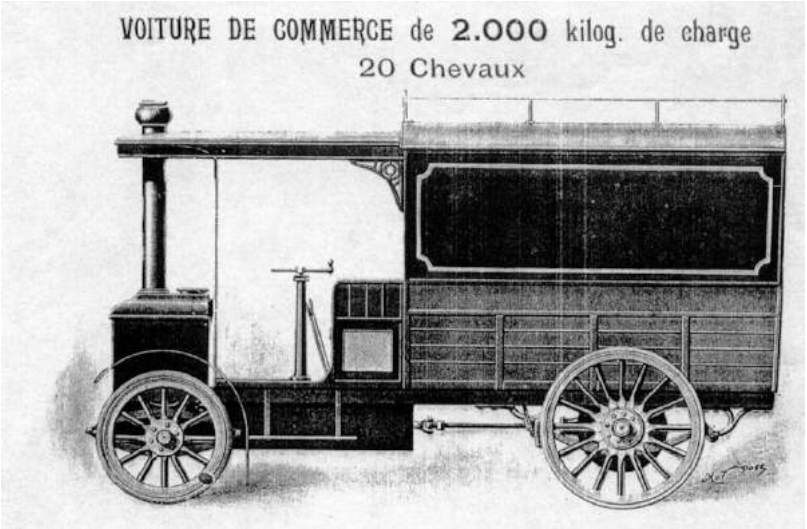
Les camions Citroën sont désormais assemblés dans les usines Berliet, et Berliet continue sa fabrication avec de nouveaux modèles. Le T60 de 102, 5 tonnes de P.T.C. avec des moteurs V12 de 500 ch. ou 635 ch. transmission semi-automatique à 6 vitesses, prévu pour l'exploitation de carrière et de mines. 81 véhicules de ce type seront livrés à l'URSS.
L'autocar « Cruisair » lancé en 1969, sera fabriqué jusqu'en 1988. En 1971, le groupe CAMIVA regroupe les productions Berliet et Citroën du matériel de voierie et d'incendie. L'autobus PR 100 de 100 places sera fabriqué pendant 27 ans. En 1977, Berliet présente le tracteur TR 350 : moteur V8 turbocompressé de 356 ch. à 2 000 tr/min, transmission à 13 rapports, blocage des différentiels de chaque essieu, P.T.R.A. de 38 tonnes porté à 180 tonnes pour les transports exceptionnels.
En 1974, Peugeot ayant racheté Citroën, Renault reprend Berliet pour le fusionner avec la SAVIEM. En 1978, Berliet continue de sortir de nouveaux camions de chantier, jusqu'en 1980 ou Berliet et SAVIEM deviennent : R.V.I. Renault Véhicules Industriels. Les mécaniques Berliet seront encore utilisées sur les hauts de gamme RVI.
Berliet a été un des plus important constructeur français de véhicules automobile (voitures particulières, camions de toutes sortes, autobus, cars, trolleybus, et matériel ferroviaire), avec beaucoup d'innovations techniques concernant les moteurs, les transmissions et l'aménagement des cabines.
(La Fondation Marius Berliet, regroupe 170 véhicules dans un conservatoire situé à Montellier dans l'Ain ou Marius Berliet avait été maire (ce n'est pas un musée ouvert au public).



TX 40 - Dumper articulé - 40 tonnes utiles - 4 roues électriques

CHABOCHE

Edmond Chaboche, a d'abord été constructeur de voitures à vapeur de 1900 à 1906, et est aussi l'inventeur du poêle à feu continu « la Salamandre ». C'est en plus un des pionniers du transport de marchandises avec des camions de charges utiles importantes, mues par la vapeur. Le premier modèle de 1901, peut transporter 2 tonnes. Rapidement remplacé par un nouveau camion de 5 tonnes, qui va être fabriqué jusqu'en 1911. Il peut être carrossé en plateforme avec ridelles ou en benne basculante. Le moteur à deux cylindres à vapeur surchauffée, utilise du coke avec chargeur automatique. La transmission se fait par des chaînes sur des roues en acier coulé, montées sur billes. La réserve d'eau de 350 litres permet un parcours d'environ 50 km en charge.
Pendant 10 ans, les « Chaboche » vont être les concurrents des camions Purrey, a qui ils ressemblent beaucoup.



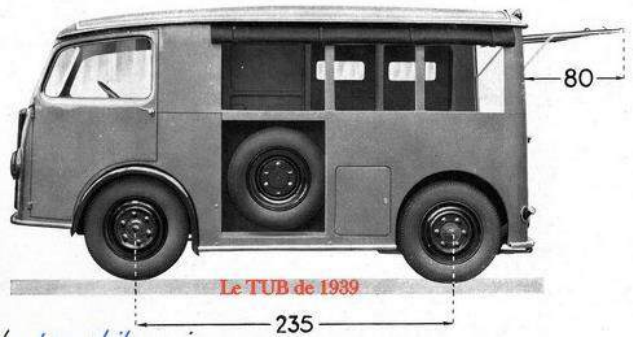
AUTOMOBILES A VAPEUR
E. CHABOCHE
Ingénieur des Arts & Manufactures
33, 35, Rue Rodier PARIS

CHAUSSON

Les frères Jules et Gaston Chausson ont débutés en 1907, dans la fabrication de radiateurs, de réservoirs et de tubulures pour les automobiles. Puis ils sont devenus actionnaires du constructeur Chenard & Walcker et sous-traitant pour Citroën, Peugeot, et Renault. Beaucoup d'utilitaires et de véhicules spécifiques (ambulances, coupés, pick-up, etc.) de ces grandes marques sont assemblés chez Chausson. En 1942, Chausson devient un constructeur d'autocars important, et absorbe plusieurs autres entreprises. Des usines sont créées à Asnières, Meudon, Reims, Créteil, Laval et Gennevilliers est agrandi. La RATP, commande 273 autobus en 1954, pour la région parisienne. Les cars Chausson ont la particularité d'être conçus avec une carrosserie monocoque autoporteuse, ce qui augmente l'habitabilité et la rigidité de la structure. Les premiers Chausson étaient réalisés sur des châssis Panhard, avec ensuite des moteurs Hotchkiss, Hispano et Renault.

CITROËN

André Citroën un des plus grands constructeurs automobiles, a aussi fabriqué toute une série de véhicules utilitaires. Le premier camion rapide français, a été le C6 1 lancé en 1929. Charge utile 1800 kg, avec un moteur six cylindres de 42 ch, cabine conduite intérieure tout acier. Un autre utilitaire dérivé de la Rosalie, est présenté au salon de 1936 : la camionnette 11 M1 avec un moteur Diesel et une charge utile de 500 kg. En avril 1939, présentation du TUB (Transport Utilitaire série B) fourgonnette de conception très moderne, traction avant, cabine avancée, porte latérale coulissante.



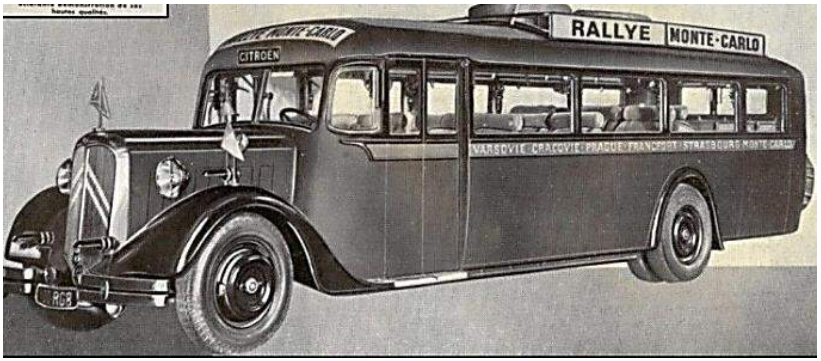
Le TUB de 1939

La vraie série de camions débute avec les types 23 sorti en 1935. Le 23U a une charge utile de 1 500 kg, motorisé avec le moteur de la traction 11 cv, mais retourné pour entrainer les roues arrière. Il roule à 70 km/h. Le 23 Di, est équipé d'un Diesel construit par Citroën sous licence Ricardo. En 1939, l'armée commande en urgence 13 000 camions type 23U avec des aménagements spécifiques. Ce sont les Allemands qui s'emparent de l'usine et poursuivent la production de ce véhicule. En 1945, le T23R est équipé de freins hydrauliques, le châssis est renforcé, et le P T C passe de de 4 000 à 4 500 kg. Continuellement amélioré, (cabine semi-avancée, moteur Perkings de 52 cv), et avec des carrosseries variées (bennes basculantes, autocars, corbillard, camion-nacelle, fourgon pour les pompiers, camions publicitaires, etc.) le 23 est construit jusqu'en 1969. Le type P 45 apparait en 1934 et est remplacé en 1953 par le 55.

Citroën 23 RU fabriqué pour la Werhmacht en 1942

Face avant américanisée, moteurs essence ou Diesel, charge utiles de 5 tonnes, remplacé par les modèle « Belphégor » en 1966, qui seront les derniers camions Citroën en 1974. Une version autobus est dérivée de ce châssis, le 55 UADI avec une capacité de 29 places.

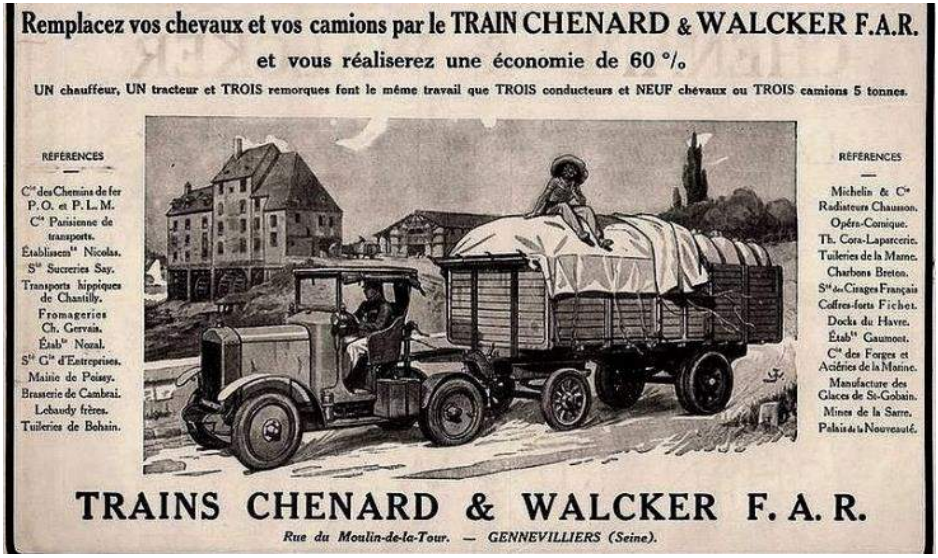
En 1946, période de reconstruction, la moitié de la production Citroën sont des utilitaires. Juin 1947, sortie du type H. véhicule monocoque tout acier, traction avant, seuil de chargement très bas, et fabriqué avec les mêmes éléments mécaniques des voitures. Amélioré en 1949, il devient le type HZ, avec une charge utile de 850 kg et une vitesse de 90 km/h. La grosse camionnette C35 de 1885 kg de charge utile, arrive en 1974, construite en commun avec FIAT. Le C25 lancé en 1981 est produite avec FIAT et Peugeot, et en 1994 le « Jumper » est aussi une fabrication commune du même groupe industriel.



Type "Belphégor" dessiné par Flaminio Bertoni, et fabriqué de 1965 à 1969

CHENARD & WALCKER

Cet important constructeur de voitures, a fabriqué quelques camions et des petits utilitaires. Trois modèles de camions sont présentés au salon de Paris 1931, de 2, 2,5, et 3,5 tonnes de charge utile. En 1945, l'entreprise se spécialise dans la production d'une camionnette de 1 500 kg de charge utile, avec cabine avancée, traction avant et moteur bicylindres 2 temps. En 1936, Chenard et Walcker est filialisée avec la Société des usines Chausson, puis absorbée par Peugeot qui va continuer la production de la fourgonnette, vendue avec l'appellation D3 et D4.



Le D3 est motorisé avec le moteur de la 203, qui devient D4 en 1955 avec la mécanique de la 403. Le moteur est placé en porte à faux devant la boîte de vitesses, et la suspension est à 4 roues indépendantes. Les D3 et D4 ont été carrossés en fourgons, en minibus, en ambulance et même en bétaillère. Surnommés « Nez de cochon » à cause de saillie de la calandre, nécessaire pour loger la mécanique Peugeot.

Camion Chenard & Walcker de 1933
charge utile : 4 300 kgs, vitesse 70 km/h

Le " Nez de cochon"

DE DION-BOUTON

Société créée par le marquis Albert de Dion, l'industriel Georges Bouton et Armand Trépardoux. Leurs premières productions sont des véhicules à vapeur dont un tracteur routier prévu pour tirer une semi-remorque. En 1900, de Dion est le plus important fabricant d'automobiles au monde, et produit des moteurs destinés à d'autres marques (Delage, Latil, Renault). Au cours de la Grande Guerre, de Dion va fournir une grande quantité de camions et de véhicules divers à l'armée. Les camions sont du type FE de 2 tonnes, FR de 3,5 tonnes, FS et FQ de 5 tonnes, tous équipés de roues à bandage et reconnaissables avec leurs radiateurs circulaires et une étoile à 3 branches. A partir de 1920, la marque diminue sa production de voitures et se consacre à la fabrication d'utilitaires jusqu'en 1953 (autorails, autobus, véhicules de voierie, engins agricoles, camions de pompiers, etc.). Le dernier camion de pompier de la marque sera livré en 1968, après le rachat de de Dion-Bouton par l'importateur Rover.

Tracteur à vapeur de Dion-Bouton

Camion militaire 1917

DELAHAYE

Émile Delahaye, ingénieur des Arts et Métiers, a commencé à fabriquer des moteurs, des pompes et des automobiles dès 1894, mais il meurt en 1905, et ce sont ses deux associés Morane et Desmarais qui vont développer l'entreprise. Les premiers camions fourgon-pompe sont réalisés dès 1906, avec des moteurs de 20 cv. Parallèlement à la production des voitures prestigieuses, Delahaye devient un important constructeur de véhicules industriels. Au cours de la première guerre mondiale de nombreux camions type 59 ont roulé sur la Voie Sacrée à Verdun. Les camions spéciaux et les pompes à incendie, étaient très répandus dans toutes les casernes de pompiers jusque dans les années soixante. Le type 112 sorti en 1927, avec un moteur 6 cylindres de 53 cv, camionnette de premier secours a été construit à près de 200 exemplaires. Camion de 5 T. en 1946 avec un Diesel Panhard. Une série de pick-up est lancée en 1950, avec des variantes en fourgon, break, ambulance et châssis cabine. Enfin en 1951 est présenté une sorte de Jeep, le 4x4 VLR (Véhicule Léger de Reconnaissance), construit en petite série, car l'armée va juger sa conception trop sophistiquée. Delahaye est absorbé par Hotchkiss en 1954.

Delahaye VLR
- 1950 -

Type 108 de 1939

FAR

Les tracteurs FAR, créés par Fritz, André et Raymond, ont été fabriqués de 1919 à 1970 par Chenard & Walcker. D'abord petit camion porteur avec une seule roue avant, puis tracteur pouvant tirer des remorques de tonnage relativement important. Cet étrange véhicule à 3 roues avec attelage automatique, a été très utilisé pour les livraisons à courtes distances en rotations rapides. Son avantage était sa maniabilité puisqu'avec sa remorque il pouvait pratiquement tourner sur place, par contre le freinage, la direction et la stabilité étaient très aléatoires. Très longtemps utilisé par la SERNAM et Calberson pour les livraisons en région parisienne. La plupart étaient équipés du moteur de la Traction Citroën.

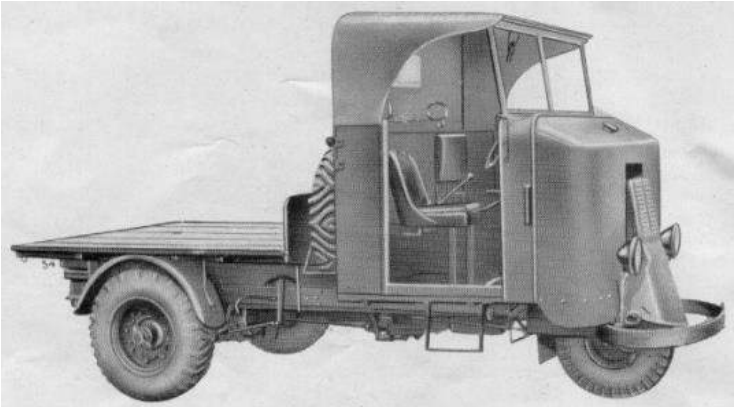


Fig. 2. — Ensemble tracteur 3/4 avant côté droit

HOTCHKISS

Entreprise fondée par Benjamin Berkeley Hotchkiss, américain venu en France pour fabriquer des armes à feu juste avant la guerre de 1870. Puis en 1901, il fabrique des éléments mécaniques, devient sous-traitant de Panhard et de De Dion-Bouton, et en 1904 conçoit et réalise ses moteurs et sa première automobile. Le premier camion Hotchkiss de 2 tonnes de P.T.C. arrive en 1936, il sera modernisé après la guerre avec une nouvelle cabine tout acier et des freins hydrauliques. Pendant la deuxième guerre mondiale, Hotchkiss a fabriqué une fourgonnette dérivée de l'Amilcar Compound.
Une autre activité importante de cette société, a été la production de véhicules blindés : le char léger H 35 en 1935, les chenillettes TT6 et CC2 conçues en 1950 pour l'armée française, adoptées par la Bundeswehr en 1956 et fabriqués à plus de 2600 exemplaires. En 1955, une chaîne de montage est installée à Saint-Denis pour réaliser une série importante de Jeep version française (pour se substituer aux Delahaye VLR et Peugeot VSP). Cette Jeep dénommée M201 fut produites à 27 628 unités jusqu'en 1967.

Un des derniers camions Hotchkiss le PL 50 D

LAFFLY

Très important constructeur de camions et de véhicules spécifiques pour l'armée, la voierie et la lutte contre l'incendie. Après ses succès dans différentes épreuves en Afrique du Nord, Laffly réalise le premier 6x6 à adhérence totale, qui va servir de base à plusieurs véhicules militaires. Ils sont pour la plupart équipés de moteurs Hotchkiss, mais aussi de La Licorne, de Peugeot et de Laffly. Plusieurs modèles seront d'ailleurs construits en commun avec Hotchkiss et La Licorne. Le tracteur Laffly V15 T, prévu pour tirer le canon anti-char Hotchkiss de 25 mm, quelque 300 exemplaires seront livrés à l'armée avant juin1940.

Dès 1911 à 1930, la ville de Paris utilise 120 autos-balayeuses Laffly pour nettoyer les rues de la capitale. En 1922, 300 villes au monde adoptent cette balayeuse avec 1300 machines en service.

Type "Sahara" de 1933 avec moteur Diesel C L M

Laffly type LV 1923
SERVICE INCENDIE
VILLE de RIBÉRAC

LAFFLY S15R
V L TT de 1940

LA LICORNE

Constructeurs d'automobiles de grandes qualités, cette société connait aussi un certain succès avec toutes une gamme de fourgonnettes, vendues successivement sous le nom de : Corre, Corre-La Licorne, et La Licorne. Le premier fourgon commercial sort en 1918, équipé d'un moteur Ballot de 8/10 HP, suivi d'une série de camionnettes appelées « Normande » ou « Boulangère », type de véhicule repris par la suite par d'autres constructeurs. Des camions et des autobus sont également fabriqués sur la base du châssis 4 cylindres 80/140 HP. En 1930, La Licorne est devenu une marque importante de voitures utilitaires avec une gamme allant de 500 Kg à 3 tonnes de charge utile. Après les difficultés dues à la guerre, en 1946, La Licorne construit quelques camionnettes/fourgons de 1.000 Kg, et des tracteurs à chenilles licence Mommendy.

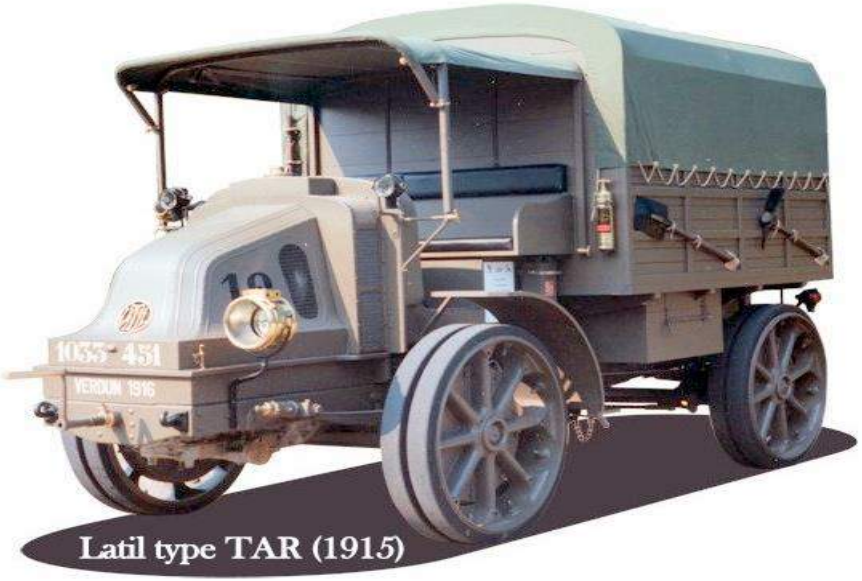
FOURGON DE LIVRAISONS POUR GRANDS MAGASINS

Plateau à ridelles
1.000 kgs.

LA LICORNE

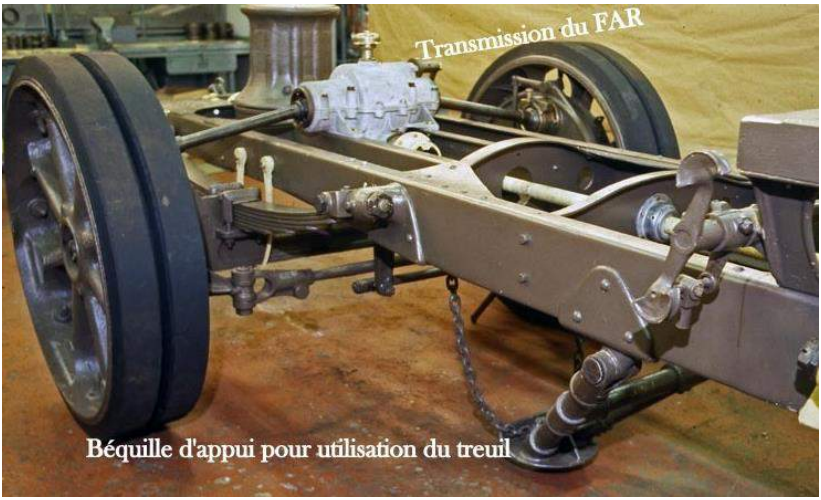
LATIL

Dès 1898, Georges Latil réalise un « Avant-train » permettant de tracter des véhicules hippomobiles, et des remorques. En 1902 Latil livre ses premiers camions, et devient rapidement un des plus important constructeur de véhicules industriels avec une gamme très large dans différentes catégories : Avant-train de 1898 à 1911, Camionnettes de 1923 à 1940, Tracteurs agricoles de 1920 à 1948, Tracteurs d'artillerie de 1911 à 1943, Camions spéciaux pour l'armée 1931 à 1939, Camions routiers et autocars de 1919 à 1955, Tracteurs routiers de 1924 à 1957, Tracteurs forestiers de 1967 à 1998.Et aussi : des balayeuses, bennes basculantes, véhicules d'incendie, élévateurs. Au total plus de 150 références de véhicules.



Latil type TAR (1915)

En 1945, Latil est associé avec Saurer sous le contrôle d'Hotchkiss, et en 1955, Latil fusionne avec la SOMUA et la branche Poids Lourds de Renault, pour constituer la SAVIEM. Fin 1963, création de Latil Batignolles suite à un accord avec la Société des Forges et Ateliers du Creusot. Cette société se spécialise dans la production du tracteur Latil TL, et des chariots élévateurs Armax. En 1974, Latil Batignolles est repris par la société Brimont, qui va continuer la sortie des tracteurs Latil forestiers jusqu'en 1993.


Transmission du FAR
Béquille d'appui pour utilisation du treuil

Tracteur Latil 5477, pouvant être utiliser sur voies férrées

Fourgon au Salon de 1952

LUC COURT

Luc Court ingénieur de l'Ecole Centrale Lyonnaise, a d'abord été en 1892 fabricant d'accumulateurs, de dynamos, de transformateurs, de groupes électrogènes, et il installe l'éclairage public dans plusieurs villes de France. Attiré par l'automobile, il dépose plusieurs brevets concernant l'allumage, les changements de vitesses, la carburation, les suspensions, et sort en 1900 sa première voiture. C'est en 1908, que Luc Court présente son premier véhicule utilitaire. Toute une série de camionnettes arrive en 1912, les types H4 et J4 qui seront très utilisées pour le transport de troupe et de matériel au cours de la première guerre mondiale. Cette production perdure après la fin de la guerre complétée par des camions légers et des cars de 32 places.

Camionnette volailler 1922

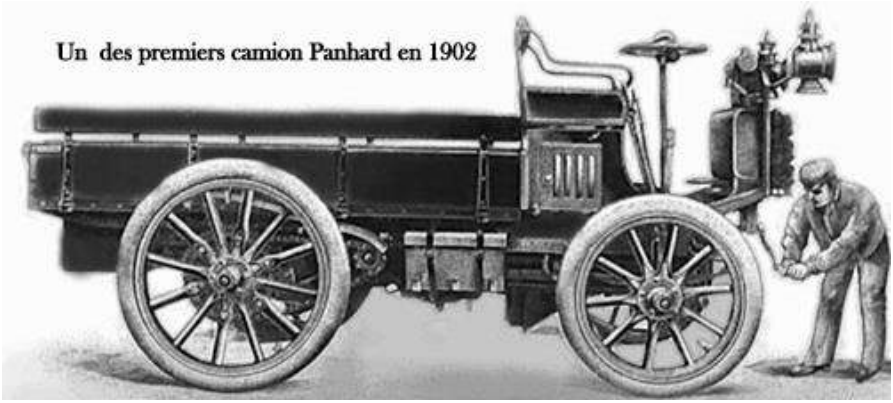
Les ventes de voitures ayant diminuée, Luc Court se concentre à la production de véhicules utilitaires à partir de 1930. En 1938, il présent le premier camion motorisé par un Diesel à injection directe de sa conception, le type MC4, qui connait un succès immédiat et sera fabriqué jusque dans les années 40. Après la mort de Luc Court en 1942, et les restrictions du plan Pons de 1945, quelques châssis sont encore construits jusqu'en 1949.

Car surbaissé 32 places 1935

Diesel MC4 de 1946

PANHARD & LEVASSOR

Dès 1891, Panhard réalise 30 voitures. C'est le début de la production de toute une série de véhicules divers, avec des automobiles de sport et de luxe (La Dynamic de 1936), des voitures de haute technologie (La Dyna en 1946), des camions et des engins militaires. Les camions, camionnettes et omnibus sont construit à partir de 1900, mais la production de poids lourds, se fera surtout à partir de 1919. La gamme va de 3 à 8 tonnes de P T C, avec des gazogènes et des Diesel licence Lanova, construits dans l'usine de Tarbes. A partir de 1911, et jusqu'en 1940, les moteurs utilisés sont des « Sans Soupapes » issus du brevet Knight.



Un des premiers camion Panhard en 1902

Après 1946, il existera quelques versions d'utilitaires sur la base des « Dyna ». La plus importante production d'utilitaires Panhard, sera pour l'armée avec toute une série de camions, de tracteurs, de chenillettes et d'engins de reconnaissance. Des années 20, à 1952, quelques cars et autobus Panhard vont circuler dans Paris en concurrence avec le quasi-monopole de Renault dans ce domaine. Le camion Panhard Movic en 1952, de 7 tonnes de charge utile, sera très apprécié, mais les productions Panhard de très bonne qualité sont aussi plus chères que la concurrence et donc de diffusion plus limités.

Après le rachat par Citroën en 1966, Panhard ne produira que des véhicules militaires, en particulier l'EBR véhicule blindé de reconnaissance avec un moteur 12 cylindres à plat, (1 202 exemplaires fabriqués). Depuis 2012, Panhard Défense est rattaché à Renault Trucks du groupe Volvo.

Autocar Panhard à gazogène en 1936

PEUGEOT

Après avoir construit de l'outillage, des moulins à café, des vélos, des motos, et beaucoup d'automobiles, Peugeot présente son premier camion en 1905, le type 64. En 1914, les usines Peugeot produisent des munitions, des automitrailleuses, des moteurs d'avions et des camions.

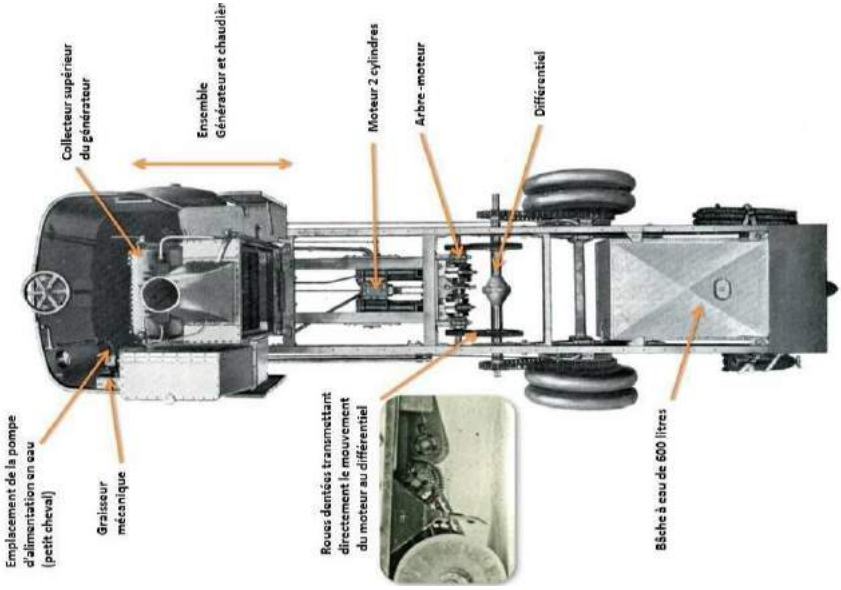
Ensuite, Peugeot ne produira que des camions légers et des petits utilitaires adaptés sur la plupart des châssis (201,301, 202, 402, 203, 403, 504). Après l'absorption de Chenard & Walcker la fourgonnette CP3, devient D3A avec le moteur de la 203, puis D4A avec le moteur 403 en 1955 remplacé par le J7 en 1965. Le camion de 2 tonnes type DMA, utilise le châssis de la 402, fabriqué de 1941 à 1946, remplacé par le DMAH et par le Q3A. Le J7, existe en plusieurs versions : 1400 ou 1800 kg., moteur Diesel ou essence de la 404, carrosseries en fourgon, minibus, bétaillère, ambulance, réalisées chez Chausson et chez Heuliez. Le J9 succède au J7 en 1981, avec une charge de 3,5 tonnes. Motorisé d'abord avec le moteur de la 504, puis de la 505 ; dernier fourgon à cabine avancée au-dessus du moteur, remplacé par le Boxer en 1994.

Type Q3A de (1941 / 1950)

Cabine du J9

PURREY

L'ingénieur Valentin Purrey, construit une automotrice à vapeur en 1886, et s'installe à Bègles, ou il réalise une série de tramways utilisés par la ville de Bordeaux et exportés dans plusieurs pays. En 1898, il conçoit un camion à vapeur qu'il va progressivement améliorer, pour devenir le moyen de transport le plus fiable et le plus économique de l'époque. Le Purrey est proposé avec 5 ou 10 tonnes de charge utile, alors que les rares « poids lourds » de cette époque ne dépassent pas 2 tonnes. En 1902, la raffinerie SAY remplace son écurie de 400 chevaux boulonnais par 34 camions, pour son transport de sucre. Les camions Purrey sont utilisés dans les mines, les carrières, les Glacières de Paris, et sont exportés dans le monde entier. Ils transportent les chars Renault au cours de la première guerre mondiale. C'est « Le roi des poids lourds » jusqu'en 1909, avant l'arrivée des camions à pétrole Berliet, De Dion et Renault, plus performants. La vitesse moyenne est de 10 km/h, soit le double de celle réalisée par les chariots hippomobiles. Le moteur à vapeur dit à vaporisation instantanée, nécessite un délai de chauffage de 30 mn avant le départ, une réserve de 600 litres d'eau et de 500 kg de charbon. Mais il est très fiable et sa forte réserve de puissance lui permet de gravir des pentes de 12 %. Le freinage est aussi très efficace grâce à l'inversion de la vapeur. Cet ingénieux constructeur va continuer de produire du matériel roulant et des chaudières industrielles jusqu'en 1929. L'usine de Bègles utilisait jusqu'à 450 personnes.



Matériel de Traction Mécanique

Système V. Purrey

BORDEAUX

BREVETÉ S. G. D. G.
EN FRANCE
ET A L'ÉTRANGER

60.000 chevx
en service

Camion-Plateforme

Camion-Fourgon

Employés par les
Grandes Industries, Raffinerie SAY, &c.
Grands Travaux, Métropolitain, &c.
Grandes Compagnies : Nord, P.-O., &c.
et à l'Etranger.

Service de la Raffinerie Say
Unique au Monde

Quoique les plus **ROBUSTES**
et les plus **ÉCONOMIQUES**
ils sont les plus **LÉGERS**
pesant seulement 40 o/o du Poids total.

Camion et Remorque

CAMIONS

DESCRIPTION

Camion à bennes basculantes

CES CAMIONS portent, suivant le type, 2 à 4, 5 à 8, 10 à 12 tonnes. Suivant l'usage auquel ils sont destinés, ils sont construits : 1° Avec plateforme découverte (avec ou sans ridelles); 2° Avec caisse genre fourgon pour transport des marchandises craignant les intempéries; 3° Avec bennes basculantes pour charbons, minerais, etc.; 4° Avec bennes mobiles (Travaux du Métropolitain).

LE MOTEUR ET LE GÉNÉRATEUR sont à vapeur surchauffée du système V. PURREY, *breveté S. G. D. G. en France et à l'Etranger.*

L'ALIMENTATION en eau, combustible et graissage est entièrement automatique.

LE COMBUSTIBLE employé de préférence comme étant le plus économique, le plus commode et le plus répandu est le charbon coke de gaz, dont la consommation est d'environ 1/2 kilogr. par tonne utile kilométrique, ou 1 centime 1/2. Néanmoins, toutes autres matières combustibles peuvent être employées.

LA RÉSERVE d'eau et de combustible est suffisante pour un parcours de 30 à 35 kilomètres.

LA CONDUITE est des plus faciles. Un seul homme suffit, étant donné que l'alimentation en eau, combustible et graissage est entièrement automatique.

LA VITESSE sur bonnes routes varie suivant les rampes : en charge, de 8 à 14 kilom. à l'heure, et à vide de 12 à 20.

LES RAMPES, jusqu'à 12 o/o, peuvent être franchies par ces véhicules en pleine charge.

DES REMORQUES peuvent être attelées à ces camions; sans si peuvent ainsi [illegible]

(Un camion Purrey est conservé par la fondation Berliet près de Lyon).

RENAULT

Châssis type BD de 1908

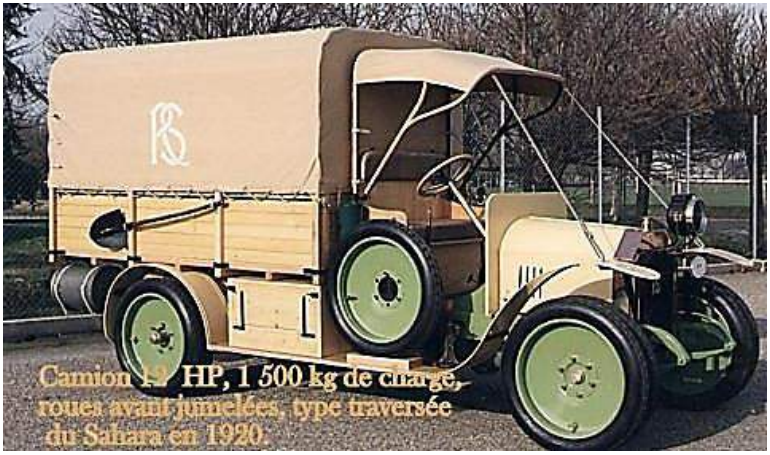
Les premiers véhicules industriels de Louis Renault sont apparus en 1906. Le PTAC du premier camion est de 1 000 kg, porté progressivement à 3 et 5 tonnes. Dès 1910, Renault fabrique un 3 tonnes avec moteur à essence de 4 cylindres.

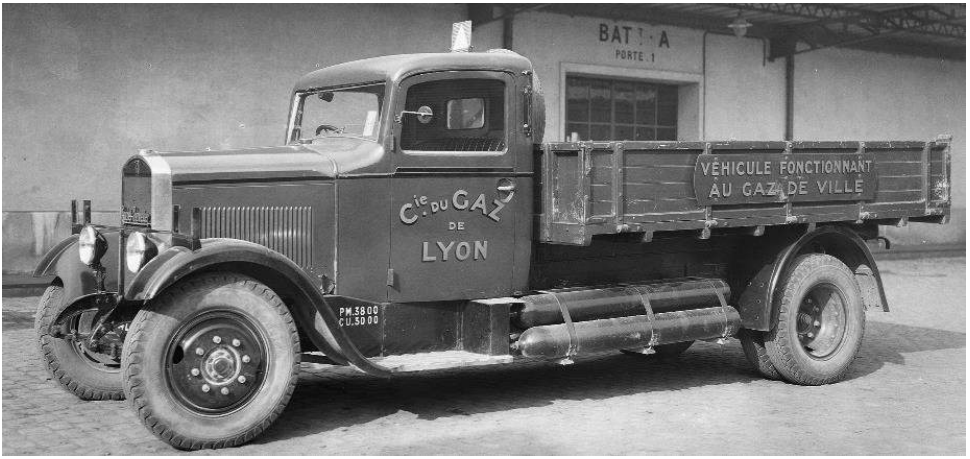
La production atteint 6 000 exemplaires en 1914. Pendant la première guerre mondiale, toute la production est concentrée pour la fourniture militaire (camions, tracteurs, chars d'assaut, moteurs d'avions, munitions), 9230 véhicules divers sont livrés à l'armée. Un nouveau modèle apparait en 1920, avec un PTAC de 7 tonnes, mais le radiateur est toujours placé derrière le capot comme sur toutes les Renault. Jusqu'en 1939, la gamme de camions s'élargit allant jusqu'à 10 tonnes, motorisés avec des moteurs essence ou Diesel, et avec des carrosseries différentes : fourgon, benne, plateau, tracteur et remorques. En 1932, le célèbre bus TN6 à plateforme arrière entre en service, et sera utilisé jusqu'en 1969. En 1940, Renault doit travailler pour la Wehrmacht, l'usine de Billancourt est bombardée plusieurs fois avec de nombreuses victimes.

Louis Renault meurt en 1944, l'entreprise devient : La Régie Nationale des Usines Renault. En 1945, sort un nouveau camion le R4140 de 5 à 7 tonnes, à cabine avancée et avec un moteur 6 cylindres disposé à plat sous le châssis. Fin 1955, Renault fusionne avec Latil et SOMUA pour former la SAVIEM. Nouveau regroupement en 1975, de SAVIEM et de Berliet pour former un seul constructeur français de poids lourds : Renault Véhicules Industriels (R V I). La gamme de véhicules s'étoffe avec l'utilisation des bases Berliet et des PTAC de plus en plus importants. Le bus PR 100 créé par Berliet en 1970, est vendu par RVI en plusieurs versions (trolleybus et autobus articulé) jusqu'en 1984. En 1982, lancement du camion militaire TRM 2000 à 4 roues motrices et 2 tonnes de charge utile. De 1983 à 1996, construction à 5 000 exemplaires du car de grand tourisme haut de gamme FR1. En 2001, RVI devient majoritaire du groupe Volvo AB, et devient Renault Trucks en 2002.

ROCHET-SCHNEIDER

Ce très renommé constructeur d'automobile lyonnais, a également fabriqué des véhicules utilitaires de grandes qualités, et a aussi déposé beaucoup de brevets concernant cette industrie. De 1912 à 1920, un camion léger de 1 500 kg de charge utile, doté d'un pont à double démultiplication, est apprécié pour sa robustesse. Une vingtaine de cette camionnette, participe avec succès, à une liaison routière dans le Sahara en 1920. 1 500 camions et 1 400 ambulances sont livrés à l'armée entre 1914 et 1918. Les véhicules haut de gamme de cette entreprise, ont une très bonne réputation, mais fabriqués avec trop de modèles et en petite quantité, ils sont plus couteux à construire. En 1939, une série de camions et de cars militaires, est livrée à l'armée. 500 camions adaptés pour fonctionner au gazogène ou au gaz de ville, et une centaine de tracteurs sont réalisés en 1942, destinés en partie à l'armée allemande. Des difficultés économiques, amènent l'entreprise à cesser la production en 1950, qui est absorbée par Berliet.


Camion 1 HP, 1 500 kg de charge, roues avant jumelées, type traversée du Sahara en 1920.

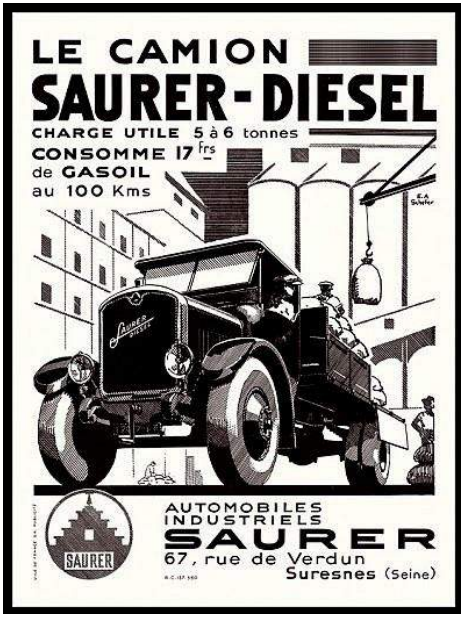

BAT. A
PORTE 1
VÉHICULE FONCTIONNANT
AU GAZ DE VILLE
Cie DU GAZ
DE
LYON
PM.38 00
CU.50 00

35
MACHINES
A COUDRE NEVA
Autobus type HAO, 34 ch,
vitesse...22 km/h. utilisé de
1922 à 1947 en régions
lyonnaise et parisienne

SAURER

Cette célèbre marque de camions est d'origine Suisse, mais avec un développement international et une production en France. Fondé par Franz Saurer en 1853, pour fabriquer des métiers à tisser, des moteurs, des génératrices, du matériel agricole, et en 1896 des automobiles. Le premier camion de 5 tonnes sort en 1903, suivi d'une série de 1,5, 2,5, et 3 tonnes équipés de pneus pleins en caoutchouc.

Les Saurer connaissent rapidement un succès international. En 1904, les moteurs sont équipés d'un frein moteur efficace, d'un carburateur poly carburant et d'un système de démarrage à air comprimé. Les camions légers sont équipés d'une transmission par cardan et les camions lourds ont un entraînement par chaînes. En 1911, un Saurer de 5 tonnes, traverse l'Amérique du nord, à pleine charge, ce qui renforce la renommée de la marque. Entre 1904 et 1915, environs 4 000 camions ont été construits. Saurer obtient 48 prix et médailles à des concours internationaux. En 1904, les Automobiles Industriels Saurer s'installent à Suresnes et à Lyon, l'usine de Suresnes est agrandie en 1934. La gamme Saurer va de 75 à 120 CV.



Les premiers châssis à cabines avancées apparaissent en 1935, et les véhicules tout-terrain à essieux pendulaires en 1938. Construction des bus à grande capacité du type 6H et 4ZP en 1946. Ces châssis étaient équipés d'un moteur latéral ou arrière, d'un coupleur hydraulique et d'une boîte à quatre rapports pré sélectifs. Avec la suralimentation des Diesels, la puissance augmente pour atteindre : 160 cv pour le type DC, puis 210 cv pour le DCU, 210 cv pour le DCUL et 310 cv en 1971. Les camions Saurer sont considérés comme les plus fiables et les plus économiques en carburant. Beaucoup de transporteurs français utilisent des Saurer ; c'est le cas de Forestier Frères spécialisé dans le transport des bestiaux, ou mon père était chef d'atelier, qui dans les années 50, avait une cinquantaine de Saurer. Saurer-France est regroupé avec UNIC en 1956, par SIMCA pour former « Véhicules Industriels », qui fera ensuite parti du groupe IVECO.

En suisse, les deux constructeurs de camions, Saurer et FBW s'unissent pour former la NAW, qui est ensuite rachetée par Mercedes-Benz en 1983.

Bêtaillère SAURER en 1955 — Le père de l'auteur

SAVIEM

La Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Equipements, est créée le 23 décembre 1955, par la fusion de Latil, Renault poids lourds et SOMUA. Cette fusion provoque un remaniement et une rationalisation de la production de ces trois marques. En 1959, SAVIEM absorbe les cars Chausson, et la marque Latil disparait. Une importante usine est construite près de Limoges en 1961, pour fabriquer les moteurs « Fulgur » à 4 ou 6 cylindres. Après l'achat de la licence MAN (constructeur de machines et de véhicules industriels à Munich en Bavière) concernant l'injection directe, la plupart des SAVIEM sont motorisés avec des moteurs MAN, sauf quelques-uns qui conservent des moteurs Renault ou Perkins. La gamme des véhicules SAVIEM est très importante : des camions allant de 5 tonnes à 38 tonnes, des tracteurs routiers, des autobus, des autocars, des 4 x 4 pour l'armée.

En 1978, le constructeur Berliet est absorbé par la SAVIEM, qui devient en 1980, Renault Véhicules Industriels (RVI).

SIMCA

Simca-Unic 4X4 fabriqué à Puteaux en 1956

Suite à la reprise de Ford-France à Poissy en 1954, Simca continue la production de cette usine. Le camion Ford Cargo devient SIMCA CARGO, motorisé avec le V8 qui équipe les Vedette et Vendôme, et avec une boîte de vitesses archaïque qui nécessite le double débrayage. Suite aux travaux d'extension de Poissy, la production est transféré chez Unic à Puteaux/Suresnes en 1956. Le nouveau Cargo reçoit un moteur produit dans les anciens ateliers Bugatti à Molsheim, et une boîte de vitesses synchronisée. Jusqu'en 1966, 9 725 Cargo de 5 tonnes à 2 roues motrices, et 14 645 en version 4X4 sont livrés à l'armée française. Le Cargo est remplacé par le SIMCA MARMON toujours fabriqué chez Unic de 1964 à 1973, mais conçu par Marmon et Bocquet. Ce véhicule peut transporter 14 personnes ou 1 500 kg de matériel. Il existe une version allégée pour l'armée de l'air, une série spéciale équipée de pelle mécanique pour le Génie, et une camionnette d'accompagnement pour l'artillerie.

S. U. M. B.
Simca Unic Marmon Bocquet

SINPAR

Le fondateur de cette marque, Léon Demeester a d'abord fabriqué quelques voiturettes de 1907 à 1914, à Courbevoie. En 1946, Léon Demeester se spécialise dans la fabrication de treuils, de boîtes transfert, et la modification de châssis pour les transformés en 4 X 4. Il travaille pour plusieurs marques françaises en réalisant des véhicules spéciaux, et en particulier pour Renault jusqu'en 1975, ou la SAVIEM reprend la société. Puis Renault V. I. réutilise la dénomination SINPAR *(Sté Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne)* avec une filiale à Chassieu (69), pour transformer des véhicules Renault : Goélette pour l'armée, R4, R6, R12, Jeep Dallas, et des camions SAVIEM.

En 1965, le Sinpar Castor est un petit camion tout terrain utilisant la cabine de l'Estafette, des moteurs Diesel ou essence, double transmission, avec prise de mouvement, et équipement hydraulique pour godets ou lame de déneigement. Trop sophistiqué, il n'a été produit qu'à 100 exemplaires.

SOMUA

La Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie, était à l'origine un fabricant de machines–outils. En 1913, dans une importante usine implantée à Saint-Ouen, cette entreprise devient un constructeur de véhicules blindés, d'autobus, de motoculteurs et de camions. Dès 1930, des châssis à 2 ou 3 essieux avec des charges utiles variant de 5 à 13 tonnes, sont équipés de moteurs essence ou Diesel, et de cabines avancées. Somua réalise des autorails constitués d'une cabine motrice et d'une remorque reliées par un soufflet.
Dès 1935, la SOMUA présente le premier char protégé par un blindage en fonte. Appelé AMC 35 (Automitrailleuse de Combat), puis S 35, armé d'un canon de 47 mm semi-automatique et d'une mitrailleuse de 7,5 mm, moteur V8 de 190 ch., masse de 19 tonnes. Sa production fut limitée par l'Etat-Major à une centaine par an, alors que la capacité de fabrication était bien supérieure. Environ 400 chars ont été livrés entre 1938 et 1940, tous participent aux combats de 1940, souvent utilisés par des équipages inexpérimentés. Ce char permet au colonel de Gaule de se distinguer aux batailles de Montcornet et d'Abbeville du 17 mai au 6 juin 1940.

Après 1945, un nouveau châssis est proposé le JL 15, toujours à cabine avancée, avec un moteur six cylindres de 130 chevaux et disponible en plusieurs versions de 11 à 16 tonnes, et avec une configuration autobus. Le JL 19, dérivé du JL 15, sera le dernier SOMUA avant d'être incorporé dans la SAVIEM en 1955.

SOMUA "6 roues" en 1932, devant les ateliers de Saint-Ouen

SOVAM

Société des Véhicules André Morin

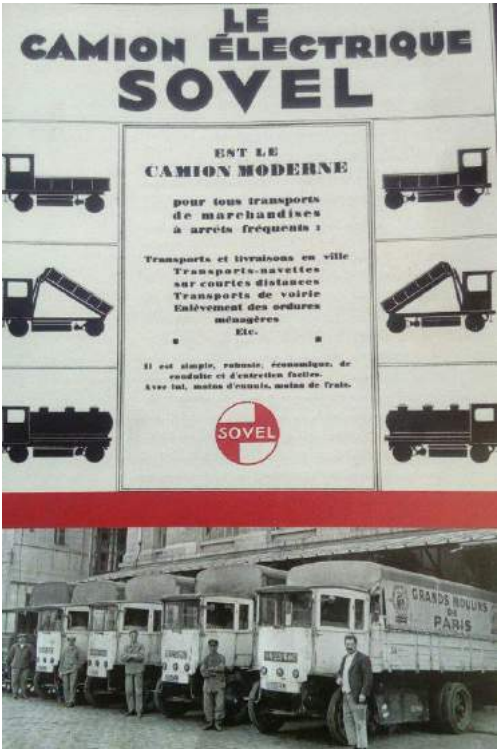
Cette entreprise fondée par André Morin (carrossier à Parthenay) en 1964, était spécialisée dans la construction de camions magasin commercialisés sous le nom de ETALMOBIL, puis fabrique une petite voiture sportive sur base de Renault 4, réalisée à seulement 160 exemplaires.

Camion magasin Etalmobil

La société se diversifie avec la construction de passerelles roulantes et d'équipements pour aéroport. Vers 1980, André Morin, associé à André Goldman, étudient et réalisent un véhicule militaire : le SOVAMAG TC10. La licence aurait été revendue à Auverland et à Panhard. Il y avait 2 modèles et 8 versions, fabriqués de 1998 à 2004

SOVEL

En 1919, l'ingénieur Louis Noyer pense à créer une fabrication de véhicules électriques. Des concours sont organisés, et en 1925, la banque Schlumberger constitue la SOVEL (Société de Véhicules Electriques), avec une usine à Saint-Etienne. Pendant l'occupation, des châssis Chausson, Citroën et Latil sont électrifiés dans une autre usine située à Ivry. De 1939, à 1943, plus de 1000 SOVEL sont fabriqués. Dans les années 50 / 60, la cadence de production tombe à quelques véhicules par an, et la société est finalement dissoute en 1977.



UNIC

Georges Richard, a débuté par la production de cycles, de chariots motorisés et de voiture de course et de tourisme. En 1904, avec l'aide financière du baron Henri de Rothschild, il construit une importante usine à Puteaux, pour produire des véhicules « uniques », avec des pièces communes *(déjà un début de rationalisation)*. Le premier camion de 3 tonnes apparaît en 1922, suivi d'une série de gros porteur, animés par des moteurs Diesel Mercédès. De 1934 à 1939, 3 300 chenillettes (licence Kégresse) sont livrées à l'armée.

En 1938, Unic se consacre uniquement à la production de véhicules industriels, et fabrique ses moteurs dérivés des Mercedes. La camionnette série S lancée en 1935, sera abandonnée après 1939. Pendant la deuxième guerre mondiale, Unic est regroupé avec Simca et Delahaye. Une nouvelle série de camions est lancée en 1945 : les *ZU* et Vosges. Les difficultés financières dues au décès du baron de Rothschild, sont comblées par H T Pigozzi, qui finance de nouvelles installations, et en 1952 Simca rachète Unic. De nouveaux modèles sont créés avec cabine entièrement métallique et moteur 6 cylindres de 135 ch. en version porteur ou tracteur. Unic absorbe la marque Saurer en 1956, et les camions Unic s'appellent Simca. Les camions sont maintenant à cabines avancées avec un moteur 5 cylindres, puis avec un V8 Diesel qui va équiper l'Izoard V8. Des accords avec Fiat, vont progressivement amenés la disparition de cet important constructeur français de camions. En 1973, l'usine de Puteaux est délocalisée, la fabrication se fait à Trappes sous la responsabilité de Fiat, les cabines Unic disparaissent, la société devient Unic-Fiat S A. Ensuite Fiat décide de regrouper toute sa production de camions en Italie, avec la création d'IVECO. La marque Unic disparaît définitivement en 1984.

Unic Izoard

WILLEME

Louis Willeme est passionné de mécanique, et comme son ami Edouard Bernard, il commence sa carrière en récupérant et modifiant des camions des surplus américains de la Grande Guerre (White et Liberty). Cette activité prospère rapidement, le garage de Neuilly devient insuffisant, des ateliers modernes sont construit à Nanterre. En plus du montage des Liberty à partir de pièces récupérées, Willeme acquiert la licence Liberty, et commence la production en petite série, qui va durer jusqu'en 1925 *(Les Liberty étudiés spécialement pour l'armée américaine, étaient d'une conception moderne avec une réputation de solidité à toute épreuve. La charge utile était de 5 tonnes, vitesse 40 km/h, moteur 4 cylindres de 6,8 litres de cylindrée et consommation 50 litres aux cent...d'essence).* Pour la version civile, Willeme améliore ce camion : charge portée à 6 tonnes puis à 7,5 tonnes, cabine fermée avec pare-brise, démarreur électrique, servofrein, etc.

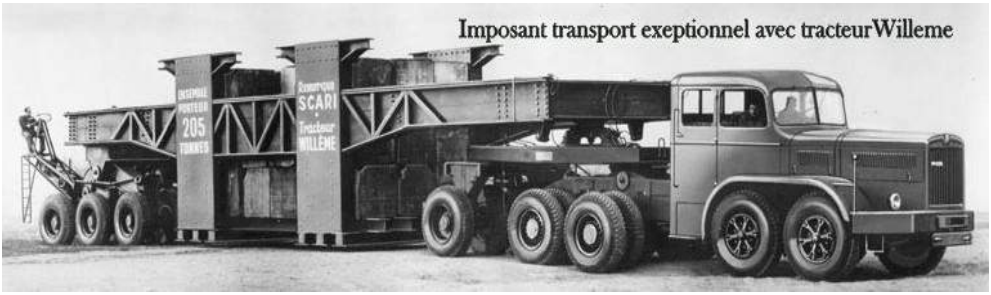
Les Liberty-Willeme sont très demandés, mais à la fin des années vingt, la consommation importante devient un handicape commercial. Avec l'utilisation des moteurs Diesel C.L.M., et la création d'un nouveau châssis, les Willeme sont devenus complètement français, avec la même réputation de robustesse que les Liberty. La charge passe à 8, 10, et 12 tonnes en 1930, le confort des cabines est amélioré, le freinage à air comprimé apparaît. En 1935, un tracteur rail-route est réalisé avec la collaboration de Coder-Dunlop, qui sera utilisé sur les réseaux P. L. M. et Paris-Lille jusqu'en 1939.

En constante amélioration, les châssis reçoivent des moteurs Deutz de 150 et 200 ch., les cabines sont redessinées, le freinage à air comprimé se généralise, la marque Willeme se spécialise dans les gros porteurs et les transports exceptionnels. La guerre de 39 / 45 paralyse l'entreprise qui redémarre péniblement en 1945 à cause de la pénurie de matières premières. L'U. F. A. (Union Française de l'Automobile) regroupe Panhard, Somua et Willeme. Au salon de 1947, on trouve deux camions de 10 tonnes et un de 15 tonnes, en versions fourgons, citernes ou travaux public avec 3 essieux. Willeme fabrique maintenant ses moteurs avec la licence Deutz, il conçoit de nouvelles boîtes de 8 vitesses avec démultiplicateur, et réalise des 6 roues à forte charges utiles de plus de 35 tonnes. 40 « dumpers lourds » sont utilisés pour les travaux du barrage d'Assouan, et une cinquantaine de gros porteurs sont utilisés dans le Sahara pour transporter les tubes de pipe-line.

Tracteur routier Willeme

Des autogrues de 18 tonnes, interviennent sur les aéroports militaires pour dégager rapidement des avions accidentés et des véhicules de lutte contre l'incendie sont conçus pour intervenir en cas de crash à Orly et au Bourget. En plus des gros porteurs et des véhicules spéciaux, Willeme développe toute une gamme de routiers porteurs ou tracteurs.

Pour trouver des moteurs plus puissants, et augmenter son réseau de concessionnaires, Willeme conclut un accord en 1962, avec la British Motor Corporation. Une nouvelle gamme de camions plus légers, avec des cabines avancées réalisées par des spécialistes tel que Pelpel, s'ajoute au gros porteurs. Mais la concurrence internationale, l'entrée du marché commun, et la crise britannique de l'industrie automobile, provoquent des difficultés financières. Les pertes s'accumulent, Pierre le fils de Louis, tente de constituer une nouvelle société qui est reprise en 1970, par Perez et Dumont de Villeneuve-la-Garenne. De nouveaux mastodontes sont réalisés qui peuvent tracter jusqu'à 1.000 tonnes, mais avec des équipements trop sophistiqués, ces engins sont difficiles à vendre et à entretenir ; difficultés augmentées par les chocs pétroliers. La marque est de nouveau revendue et disparait en 1978. La société Cofrequip à Herblay, a repris la maintenance des camions, et a utilisé le surplus des moteurs pour animer des péniches ou des locotracteurs.



Imposant transport exeptionnel avec tracteur Willeme

TABLE DES MATIÈRES

Ariès	1
Baron-Vialle	2
Bernard	3
Berliet	5
Chaboche	9
Chausson	10
Citroën	11
Chenard & Walcker	13
De Dion-Bouton	15
Delahaye	17
Far	19
Hotchkiss	20
Laffly	22
La Licorne	24
Latil	26
Luc Court	18
Panhard & Levassor	30
Peugeot	32
Purrey	34
Renault	36
Rochet-Schneider	38
Saurer	40
Saviem	42
Simca	43
Sinpar	43
Somua	44
Sovam	46
Sovel	47
Unic	48
Willeme	49