

## L'implantation de l'usine Willème au Pont-Chrétien-Chabenet<sup>1</sup>

### Louis Willème

Né le 28 octobre 1889 à Saint-Maur-des-Fossés dans le département de la Seine (aujourd'hui Val-de-Marne).

Autodidacte, il commence sa carrière en rénovant les camions américains Liberty utilisés pendant la guerre de 14-18. Passionné de mécanique et s'intéressant particulièrement aux poids lourds il s'associe avec quelques amis (Adrian Klotz, Maurice Honorat, Raoul Shorestène, Robert Azarian) pour créer une entreprise. Il est, en 1939, l'un des plus importants constructeurs européens de camions. C'est à cette période qu'il acquiert le château de Chabenet.



**Louis Willème** (Camion  
Willème G.Lecat)

Le 3 janvier 1940, le ministre de l'Air du cinquième gouvernement Daladier, Guy La Chambre (député de gauche d'Ile-et-Vilaine) décide de faire construire à Chabenet des ateliers destinés aux fabrications de son département. Cette directive enregistrée à la préfecture de l'Indre le 6 janvier 1940, insiste sur le caractère d'urgence de la réalisation d'un ensemble industriel qui comprendra quatre blocs ateliers et un hall de traitements thermiques<sup>2</sup>, dont le coût est estimé à 22 500 000 F soit l'équivalent en 2012 de 8 505 225 €<sup>3</sup>.



Ces travaux devant être commencés rapidement, le ministre demande au préfet de l'Indre Raoul Grimal de procéder à l'acquisition des terrains nécessaires à la construction des installations.

Assez bizarrement, les instructions du ministre de l'Air prévoient dans cette même lettre que ces bâtiments, une fois terminés, seront remis aux établissements Willème de Nanterre, l'un des plus importants constructeurs français de camions.

**Projet de construction conservé aux  
archives de l'Indre**

<sup>1</sup> Article d'Alain Gautier parut dans le bulletin du Cercle d'Histoire d'Argenton 2011.

<sup>2</sup> Dossier conservé aux archives de l'Indre réf. 882W1 à 269.

<sup>3</sup> Données INSEE Pouvoir d'achat de l'euro et du franc (mise à jour 1<sup>er</sup> février 2011).



La présence dans l'Indre de deux personnalités très impliquées dans le domaine aéronautique, Paul Bénazet, sénateur socialiste, président du Conseil Général de l'Indre, président de la commission aéronautique du sénat<sup>4</sup> et de Max Hymans, député socialiste et rapporteur du budget de l'air<sup>5</sup>, fondateur d'Air France et de l'organisation internationale de l'aviation civile connue sous le sigle IATA, pourrait être l'une des raisons de ce curieux montage financier. Il faut aussi noter que les relations entre l'industriel et le gouvernement d'Édouard Daladier doivent être particulièrement bonnes, car le 31 janvier 1939 Louis Marius Willème est fait Chevalier de la Légion d'honneur sur l'introduction du commandeur Jean Pétavy, fervent pétainiste et conseiller du commerce extérieur de la France.<sup>6</sup> Louis sera élevé au rang d'Officier le 9 août 1948<sup>7</sup>.

Louis Willème est propriétaire du château de Chabenet et de ses dépendances (les chais) et c'est probablement ce qui explique le choix du ministre de l'Air d'implanter cet ensemble industriel sur la commune du Pont-Chrétien-Chabenet.

Le 17 janvier 1940, instruction est envoyée par la préfecture de l'Indre au maire du Pont-Chrétien-Chabenet, Léon Lamort de présenter à Auguste Fauduet, exploitant agricole propriétaire des terrains, l'ordre de réquisition. La parcelle concernée au lieu dit « Le Parc » Section cadastrale D No 902P, d'une superficie totale de 7 ha 98 a 45 ca, avait été vendue à A. Fauduet par Monsieur de Nicolay de Bois de Courcenay, l'un des héritiers de la Comtesse de Boisé ancienne propriétaire du domaine de Chabenet, le 7 avril 1926.<sup>8</sup>

Dans une lettre circonstanciée, datée du 1er septembre 1941 et certifiée par la municipalité du Pont-Chrétien-Chabenet, A. Fauduet donne dans le détail les revenus agricoles de ladite parcelle et demande une indemnité de 169 910 F (54 680 €). L'état ne lui en offre que 85 000 F (27 354 €)<sup>9</sup>, ce qui déclenche une procédure juridique qui ne trouvera son épilogue que le 12 octobre 1953.

Indépendamment de la procédure de réquisition du terrain, les travaux de construction des bâtiments ateliers, alors nommés « Centre Aéronautique de Chabenet » sont confiés, à la suite d'un concours, à l'entreprise Girault et Desbarres d'Argenton-sur-Creuse, par soumission en date du 24 février 1940, approuvée le 14 mars suivant. Le montant du marché est de 7 562 240 F (2 858 602 €). L'ordre de commencer les travaux est donné le 15 mars. Le suivi des travaux est confié au cabinet d'architecte Devassoud, installé à Paris 14<sup>ème</sup> par une convention signée le 3 avril 1940.

En juin 1940 la reprise de la guerre et l'avance allemande entraînent la suspension du chantier. En novembre de la même année, le secrétaire d'État à l'Aviation du gouvernement Laval, le général Jean Bergeret, prescrit à titre de travaux de sauvegarde, l'achèvement des constructions commencées. L'ordre de reprise des travaux n'est donné que le 5 février 1941 ; ils s'arrêteront le 20 septembre 1943 par manque de ciment et de fer à béton.

Le 1<sup>er</sup> mai 1942, le Secrétaire d'État à l'aviation donne son accord pour terminer les travaux restant à exécuter : l'achèvement de l'atelier dit des traitements thermiques, construction d'un égout d'évacuation des eaux de ruissellement d'une longueur de 220m pour rejoindre la Bouzanne et construction de la route d'accès. Le marché est attribué à l'entreprise Girault Desbarres le 26 septembre 1942 pour la somme de 280 000 F (74 922 €)<sup>10</sup>

Des quatre bâtiments prévus au cahier des charges, un seul est terminé. Le 24 avril 1944 un bail de location pour trois périodes de trois ans, est signé entre le préfet de l'Indre

---

<sup>4</sup> Revue Les ailes no 765 du 13/02/36.

<sup>5</sup> Revue Les ailes du 25 juin 36.

<sup>6</sup> Les Français & Européens en Tunisie 1881-1956 - Web Site Pipl.

<sup>7</sup> Archives nationales de la Légion d'honneur.

<sup>8</sup> Archives de l'Indre ref.1074 W142.

<sup>9</sup> Données INSEE Pouvoir d'achat de l'euro et du franc (mise à jour 1<sup>er</sup> février 2011).

<sup>10</sup> Idem.



représentant le Secrétariat général à la défense aérienne et Louis Willème représentant Willème S.A. Le loyer annuel est de 94 800 F (16 000 €).

Le 1<sup>er</sup> juin 1945 le ministre de l'Air du gouvernement de Charles de Gaulle, Charles Tillon (PCF) demande un rapport sur l'état exact des travaux réalisés aux ateliers de Chabenet et de lui préciser les termes du bail signé avec les établissements Willème<sup>11</sup>. Réponse lui est faite par une note du 20 juillet 1945 établie par l'adjoint des installations & travaux de l'Air de l'Ouest M.Dubreil basé au Blanc. Dans le bâtiment des traitements, il ne reste que 1100 m<sup>2</sup> de dallage, les caniveaux et égouts de traitements sont entièrement terminés, ainsi que le chemin d'accès, le bâtiment du poste de transformation électrique et l'adduction d'eau. De l'édifice des cylindres, les fondations sont terminées et de l'ossature, seuls les poteaux sont exécutés jusqu'au niveau de la poutre supérieure.

## La Production

L'exploitation de l'usine nouvellement construite commence dans la deuxième moitié de l'année 1945, mais Louis Willème avait dès le début de la guerre, pris la décision de transférer ses principales machines-outils dans les dépendances de son château (les chais) et dans quelques hangars hâtivement aménagés. Certains ouvriers suivent de Nanterre à Chabenet, ils connaissent pendant quelque temps « la vie de château » d'autres sont embauchés sur place.

Pendant la guerre, la seule cabine téléphonique disponible au village de Chabenet était celle installée à l'épicerie Laverdant située dans la proximité immédiate du château.

**Jacques Laverdant**, le fils de l'épicière raconte :

*« Louis Willème a racheté le Château juste avant la guerre à M.Leclerc un charcutier de Paris qui élevait des lapins et qui m'avait construit une petite charrette à laquelle j'attelais ma chienne. Dans cet attelage, avec Pierre Pernin dont le père était facteur, nous allions porter tous les soirs le courrier à la gare. Je travaillais aux carburants de Thenay dont M.Beurier était le directeur. Pierre était jardinier au château qui abrita durant la durée de la guerre une partie des trésors du Louvre. Les familles Willème, Klotz, Lavigne, Shorestène, Villa et une vieille dame Mme Weil qu'ils avaient recueillie, étaient réfugiées au château. Ces familles y étaient avec leur personnel, cuisinières, serveuses, lingères...). Tous étaient très gentils. Jean Gabin est un jour venu voir sa nièce Nicole Ferrier (membre de la famille Klotz) et c'est moi qui lui portais ses télégrammes. Il en reçut des quantités pendant toute la durée de son court séjour... »*

À la fin de la guerre l'entreprise, n'ayant souffert ni de bombardements ni de pillages, se verra particulièrement bien positionnée, ayant été intégrée au plan Pons<sup>12</sup> dont l'objectif est de moderniser et de rationaliser la production automobile française. De plus l'entreprise reçoit au titre de dommages de guerre un stock de moteurs Deutz des séries 517, celles que fabrique la firme à Nanterre. La production atteint pour l'année 1946 cinq cent vingt-quatre véhicules<sup>13</sup>.

À Chabenet on embauche et **Paul Scholl** ouvrier spécialisé, employé de 1951 à 1971 à la fabrication des vilebrequins, témoigne :

*« Nous embauchions à 8 h, terminions à 12 h pour reprendre à 13 h 30 et terminer à 18h. Au plus fort de son activité l'usine employait près de 100 personnes qui travaillaient en deux équipes, la première commençait à 4 h du matin pour terminer à 13 h et la deuxième de 13 h à 22 h. Nous étions payés tous les quinze jours, une enveloppe nous était remise contenant notre salaire en billets et pièces. Nous avions trois semaines de vacances plus une à Noël ; congés pendant lesquels l'usine fermait.*

*Les conditions de travail étaient plutôt satisfaisantes et les salaires relativement bons (un manoeuvre en 1960 gagnait environ 500 F soit 692 €, un ouvrier professionnel 900 F soit*

---

<sup>11</sup> Dépêche ministérielle No 11.753.DITA/TRA/3 du 1<sup>er</sup> juin (archives de l'Indre).

<sup>12</sup> Marc-Antoine Colin, Hotchkiss 1935-1955. L'âge classique, éditions E.T.A.I.

<sup>13</sup> Camions Willème Gilbert Lecat E.T.A.I.



1200 €<sup>14</sup>). En hiver l'usine était chauffée par des braseros qui furent, plus tard, remplacés par un chauffage à air chaud. L'ambiance entre ouvriers était moyenne, nous nous connaissions tous. Les augmentations, décidées par le directeur, étaient accordées de façon aléatoire et arbitraire, ce qui ne manquait pas de créer des jalousies ».

**Roger Jallerat** ajusteur outilleur de 1950 à 1970 évoque l'organisation du travail et les machines :

« Les pièces brutes (vilebrequins emboutis à chaud) arrivaient de Saint-Chamond pour être usinées sur les gros tours Somua installés à Chabenet. Trop lourdes pour être manipulées, les pièces étaient mises en place sur les machines à l'aide de palans. Le bruit était infernal. Toutes les semaines des camions nous amenaient les pièces brutes et repartaient sur Nanterre avec les pièces usinées.

Les ouvriers avaient un temps limité pour usiner chaque pièce, ils travaillaient à la tâche, mais les contrôles étaient cependant assez souples. La fabrication s'étendit aux culasses 4, 6 et 8 cylindres, nous vîmes arriver d'énormes machines pour les façonner (fraiseuses, perceuses, aléseuses). Puis c'est les carters de pont arrière qui furent usinés à Chabenet. Des montagnes de copeaux<sup>15</sup> (résidu d'usinage) étaient stockées à l'arrière de l'usine et régulièrement transportées sur l'aire de stockage de la gare de Chabenet ».

**Robert Guérinet** électricien d'entretien nous parle des conditions de sécurité dans lesquelles travaillaient les ouvriers :

« Elles étaient assez rudimentaires comparées aux conditions exigées aujourd'hui (pas de lunettes ni de casques, quelques paires de gants, mais pas de brancard et pas de secouriste). Cependant très peu d'accidents furent à déplorer. Les plus marquants, celui de Roland Hémerly le chef d'atelier, qui perdit quelques doigts sur une fraiseuse et celui peut-être plus spectaculaire le mien. Un jour, travaillant sur le réseau aérien d'alimentation électrique des machines-outils, je restais collé aux fils, me balançant un moment à 8 m de haut finissant par retomber dans l'allée entre une machine et un tas de vilebrequins. Une fracture ouverte du poignet et une arcade sourcilière fendue, furent les résultats de cette cascade ».

Début 1965 Pierre Willème<sup>16</sup> se sépare de ses actifs Chabenet et Nanterre, solde son passif et se retire. Les actionnaires nomment alors président Marcel Lézet. Jean Shorestène s'est aussi retiré, mais a conservé la STIP (société de transports) cliente depuis toujours de la marque. La fidélité des inconditionnels de la marque maintient une activité réduite qui se poursuit à Nanterre et à Chabenet. Mais la production tombe à moins de trois cents unités, la société est contrainte au dépôt de bilan, sa liquidation intervient au début de l'année 1970.

**Paul Scholl** témoigne :

« Depuis 1968 un syndicat s'était formé à Chabenet et avait déclenché une grève suite à trois vagues de licenciement. La dernière eut lieu fin juillet 1970. J'ai quitté l'usine sans autre indemnité que les 1000 F remboursables octroyés par le fonds de chômage (environ 1000 €)<sup>17</sup>. J'ai attendu un an pour toucher la totalité de mon indemnité, qui me fut payée en trois fois. Lorsque j'ai franchi la porte de l'usine pour la dernière fois toutes les machines étaient encore en place... ».

Les derniers camions Willème se révélèrent exceptionnels avec ses tracteurs pousseurs DG200 et 300 capables de transporter mille tonnes. Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 précipitèrent la fin de la marque.

---

<sup>14</sup> Données INSEE Pouvoir d'achat de l'euro et du franc (mise à jour 1<sup>er</sup> février 2011).

<sup>15</sup> Rachetés par l'entreprise Marandon d'Argenton pour être recyclés dont les camions traversant le village essaimage de petits morceaux de métal redoutés par nos pneus de vélo...

<sup>16</sup> Fils et successeur de Louis depuis 1954 parfaitement formé et bon gestionnaire Pierre se montrera jusqu'à la fin à la hauteur de la tâche qui lui est confiée. Camions Willème G.Lecat E.T.I.

<sup>17</sup> Données INSEE Pouvoir d'achat de l'euro et du franc (mise à jour 1<sup>er</sup> février 2011).



Aujourd'hui, en 2012, quelques camions Willème roulent encore sur les chantiers et au fin fond du désert. De nombreuses péniches automotrices et locotracteurs sont équipés des inusables moteurs Willème 518 ou même 517.



**Les camions Willème** : du « Liberty » de 1917 au monstre de 40 t capable de soulever 30 t, surnommé par l'armée de l'Air « ramasse miettes »

