

## Compagnie générale de construction de locomotives (Batignolles- Châtillon)

Cette compagnie a été constituée le 26 mai 1917 à la suite d'un accord entre la Société de construction des Batignolles et la Société des forges de Châtillon- Commeny-Neuves-Maisons dont les apports représentaient presque la moitié du capital social. Edouard Gouin en fut le premier président.

Auparavant la société de construction des Batignolles, en sa séance du 20 novembre 1916 du conseil d'administration avait décidé d'acquérir « tout ou partie de la propriété de Saint Georges, sise au quartier Saint Joseph, près de Nantes ».

Cette acquisition a été adossée à une Société anonyme immobilière baptisée Société Immobilière de Saint Joseph de Portrick dont le siège est à Paris 8ème, 11 rue d'Argenson.

L'objet primitif de la société était la construction de locomotives. En effet, à la fin de la guerre, le ministère des Travaux publics demande aux constructeurs d'assurer la réparation du matériel en service qui avait manqué d'entretien pendant cette longue période. Cette nouvelle orientation demandait l'installation de nouveaux ateliers qui fut à l'origine d'une augmentation de capital et d'un emprunt dès 1919.

Les compagnies de chemin de fer n'avaient pas non plus renouvelé leur matériel roulant pendant la guerre et les commandes de construction devaient fournir un travail suffisant aux ateliers. Les premières années d'exploitation sont en butte dès 1920 à la pénurie de charbon. Cependant les commandes de matériel neuf, de réparations et de pièces de rechange assurent la pleine activité de l'usine de Nantes. Les années suivantes sont marquées par la saturation du marché français, la nationalisation des chemins de fer et le déclin de la traction à vapeur.

Une mutation importante intervient en 1928 lorsque la société des Batignolles ferme ses ateliers de l'avenue de Clichy à Paris. Elle fait apport à la compagnie générale de construction de locomotives Batignolles-Châtillon de sa clientèle, brevets, études, fabrication de locomotives mais aussi matériel d'artillerie, projectiles, tubes lance-torpilles, grues et dragues.

Le réarmement et la construction de la ligne Maginot apporte un regain d'activité avec toutes ces commandes de matériel militaire dont les tourelles d'artillerie de 135 et les tourelles de mitrailleuses ( voir photo de la plaque de la tourelle N°1).

Pendant la guerre, cette grande fabrique de locomotives travaille bien sûr pour l'occupant. Parmi le personnel existe un vif mouvement de résistance, on sabote malgré les condamnations à mort et la déportation. Le mardi 23 Mars 1943, peu avant 16 heures une vague d'avions anglais Mosquitos lâchent 30 bombes qui éventrent l'usine. On dégagera 33 morts et une centaine de blessés.

Les années d'après guerre ouvre de nouveaux débouchés pour la traction ferroviaire. L'usine de Nantes vit de ses fabrications de matériel d'artillerie, tourelles de char (AMX 13), de pompes et de chariots élévateurs « Armax-Batignolles » .

En 1954, l'usine de Nantes connaît une importante baisse d'activité qui amène en 1956 à la séparation des deux départements de la société ; puis en 1957, la société holding Batignolles-Châtillon est dissoute à la suite de l'apport fait à la Société des Forges et ateliers du Creusot.

Jean Marie Charlot

Sources :

Fond Batignolles Chatillon 265 J 23 Archives départementales de Loire Atlantique  
Saint Jo et les Batignolles de Louis Le Bail