

# LE PORT DE NANTES SAINT NAZAIRE.

## INTRODUCTION : Présentation générale du port de Nantes Saint-Nazaire.

A l'aube de l'histoire on voit apparaître la bourgade de Condivicnum, qui sera plus tard appelée Portus Namnetum puis Nantes.

A l'origine le port de Nantes Saint-Nazaire est situé au fond de l'estuaire de la Loire, à 56 kilomètres de l'océan, se fixant dans une succession d'îles enserrées par plusieurs bras de la Loire, ce qui a pour effet de faciliter le passage du fleuve et la construction de ponts.

Au VI<sup>ème</sup> siècle, Saint Félix entreprend de grands travaux pour l'amélioration du port de Nantes, il fait creuser un canal, élève le niveau de l'Erdre par la construction de chaussées et de barrages moulins, enfin il supprime le seuil rocheux par le travers de la Chézine.

Au IX<sup>ème</sup> et X<sup>ème</sup> siècles les normands pilleront la vallée de la Loire.

La rareté des documents concernant le port datant des XI<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> siècles, traduit l'existence d'une économie pauvre.

Au XIII<sup>ème</sup> siècle, se développent les routes transatlantiques. Un accord entre le Roi d'Angleterre et le Duc de Nantes permet aux négociants Nantais d'accéder aux ports d'Outre Manche.

La devise de Nantes apparue au XIV<sup>ème</sup> siècle est « Favet Neptunus eunti », ce qui est traduit par les historiens comme signifiant, Neptune donne ses faveurs à celui qui va, qui entreprend de partir. Elle traduit l'état d'esprit pionnier régnant à Nantes à cette époque.

C'est aussi au cours de ce siècle que Nantes devient un port militaire, dont le rôle est de défendre l'estuaire.

Durant le XVI<sup>ème</sup> siècle, les marins nantais vont chercher la morue dans les eaux de Terre-Neuve. Pour ce type de commerce ils sont concurrencés par les marins espagnols les portugais installés à Nantes.

Dans la seconde moitié du siècle, Nantes connaît une période de crise, engendrée par les nombreuses guerres de religion, arrêtant trente années d'essor.

Nantes reste à cette époque un port essentiellement fluvial.

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, Nantes est l'un des tous premiers ports du royaume, dont l'économie repose sur la pratique d'un commerce traditionnel. Ses marchands possèdent essentiellement une envergure géographique locale.

Ils commercent les marchandises suivantes : les vins de Loire, le sel venu des marais de Guérande et de la baie de Bourgneuf, mais encore le poisson et le blé. L'activité du port présente une faible concentration des acteurs, cependant elle permet la participation d'une masse importante de la population. De ce fait le commerce nantais est autonome.

Ce commerce se fait par l'utilisation des escaffes qui remontent vers Nantes le sel destiné aux Abbayes du Val de Loire, aux marchés d'Orléans et de Paris. A Nantes le sel est transbordé et pris en charge par la batellerie de la Loire. Les vins descendent de la Loire sur une flotte des sentines. A Nantes ils sont ré embarqués à destination des différents ports de Bretagne.

Le commerce nantais est peu varié, mais a l'avantage d'être solide dans la mesure où il repose sur des denrées de consommation universelle.

Nantes assoit son commerce sur sa situation géographique, c'est une interface<sup>1</sup> entre le monde maritime atlantique en aval et le monde fluvial de la Loire en amont. Cette situation géographique lui vaudra le surnom « d'œil de la Bretagne ».

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle l'immense trafic batelier du bassin de la Loire apporte à Nantes vins, céréales, bois, matériaux de construction. Nantes redistribue dans la France entière, avec le sel de la gabelle, les produits coloniaux (sucre, café). Le grand cabotage continue vers l'Europe du Nord, on y réexporte principalement les produits coloniaux.

En 1704, Nantes compte 154 navires de plus de 100 tonneaux, soit le quart de tous les navires du royaume. Nantes connaît alors son apogée.

A cette époque, Nantes pratique déjà un commerce colonial avec les Antilles, mettant en place un trafic de tabac et de cultures nouvelles, telles que le coton, l'indigo<sup>2</sup>, le rocou<sup>3</sup> et le sucre.

Mais le Port doit surtout son apogée au trafic des négriers, pudiquement appelé commerce des Antilles.

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, Nantes redevient un port de cabotage puis au long cours.

Economiquement, durant la plus grande partie de ce siècle, le trafic du Port reste placé sous le signe du sucre. En effet en 1863, le sucre représente encore 60% de la valeur du commerce maritime commandant de ce fait le reste de l'économie du port.

Mais l'augmentation parallèle du volume de trafic et des tonnages, fait que le chenal devient insuffisant. Est alors créée en 1857, à l'embouchure de la Loire, le port de Saint-Nazaire.

Pour Nantes, la survie dépend de la relation qui sera établie entre son port et ses avants ports. Pour cela elle commande la réalisation d'un aménagement de la Basse Loire et le creusement d'un canal latéral<sup>4</sup>.

Le XX<sup>ème</sup> siècle, est placé sous le signe de la mise en place d'une politique de dragages ininterrompus et de comblement de plusieurs bras de la Loire. L'aspect contemporain du port de Nantes Saint-Nazaire apparaît alors.

La première guerre mondiale modifie profondément l'estuaire, du fait des naissances des ports avancés de Donges et de Montoir, ports accessibles aux plus forts tonnages.

Les prémisses de la mise en place d'une gestion commune de tous les sites portuaires riverains de l'estuaire transparaissent à cette même époque.

L'entre deux guerres est synonyme de reprise des activités industrielles. Cela se traduit par le développement des chantiers navals et par la rénovation de l'outillage.

Cette reprise sera toutefois hachée de crises brusques provoquant l'intervention de l'Etat au moyen de subventions ou de commandes.

En 1930, une société pétrolière s'installe à Donges suivie par une raffinerie un an plus tard.

Pendant la seconde guerre mondiale le port est en partie détruit, et son trafic bloqué. Si à la fin du conflit le port de Saint Nazaire peut être rapidement rendu au trafic celui de Nantes doit d'abord rompre le barrage d'épaves qui le bloque.

L'après guerre est difficile pour le Port, en effet le trafic de Saint-Nazaire diminue au fur et à mesure que les autres grands ports retrouvent leur activité. Le trafic qui avait atteint 1,4 million de tonnes en 1947 tombe à 300 000 tonnes en 1950. De plus la construction navale traverse une large crise entraînant la fermeture ou la reconversion des chantiers.

Toutefois, l'activité des chantiers navals devient en 1961 les Chantiers Alstom Atlantique se poursuit, le paquebot France, dernier des grands transatlantiques construit à Saint-Nazaire est lancé en 1960.

---

<sup>1</sup> Interface : limite commune à deux systèmes permettant des échanges entre ceux-ci.

<sup>2</sup> Indigo : matière colorante bleue extraite de l'indigotier.

<sup>3</sup> Rocou : pigment rouge orangé extrait du rocouyer, utilisé comme colorant alimentaire.

<sup>4</sup> Canal de la Martinière, terminé en 1892 mais dont le creusement se révèle sans effet réel.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1966, en application d'une loi de juin 1965 sur l'autonomie des ports, les établissements portuaires situés entre Nantes et Saint Nazaire forment le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial. L'établissement public englobe toutes les installations de l'estuaire.

Avec la naissance du Port autonome de Nantes Saint-Nazaire un siècle de concurrence amont aval a pris fin, permettant la mise en place d'une politique de développement global.

En 1969 le trafic des bois tropicaux et l'installation de Soja France permirent un redémarrage.

En 1971, un quai est mis en service à Montoir.

L'inauguration du terminal méthanier en 1980 et l'approfondissement du chenal d'accès ont contribué au développement du Port Autonome de Nantes Saint Nazaire.

Aujourd'hui le port de Nantes Saint Nazaire peut être décrit comme étant une succession de sites disséminés entre Nantes (fond de l'estuaire) et Saint-Nazaire (embouchure de l'estuaire), repartis entre la rive droite et la rive gauche de la Loire.

L'estuaire s'organise alors autour de trois grands pôles, Saint Nazaire, Montoir- Donges et Nantes.

Saint-Nazaire reste le principal site de construction navale du port, du fait de la présence des chantiers de l'atlantique, qui poursuivent la construction de grosses unités. Ils sont au premier rang des constructeurs mondiaux pour les navires à passagers.

Les autres activités sont réparties sur l'ensemble de l'estuaire. Les hangars les silos et les entrepôts frigorifiques groupés autour des bassins reçoivent les denrées alimentaires dont le port s'est fait une spécialité : viandes, céréales produits laitiers...Une nouvelle activité a vu le jour en 1994 avec l'ouverture d'un terminal fruitier.

L'ensemble Montoir Donges, offre des possibilités d'accès exceptionnelles tant nautique que terrestres. Montoir peut désormais accueillir des navires ayant un tirant d'eau allant jusqu'à 16 mètre et est accessible en 90 minutes à partir de la haute mer.

Le port possède en outre une succession de terminaux spécialisés : roulier fruitier conteneurs...

A partir de 1987, le port s'est doté d'une identité commerciale, Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire.

Aujourd'hui, le Port Autonome de Nantes Saint Nazaire est le 1<sup>er</sup> complexe Français de la façade atlantique et le 4<sup>ème</sup> Port Français à vocation internationale.

Il aime lui même à se définir comme étant un port à vocation généraliste.

Il ressort de cette présentation globale, que l'histoire du port de Nantes Saint-Nazaire, n'est que succession de crises et de périodes fastes de croissance, rendant celle-ci chaotique.

Afin de mieux saisir le fil de cette histoire, il semble opportun de se pencher sur deux axes majeurs choisis de l'activité du port, en les examinant de façon plus approfondie. Il convient alors d'étudier, dans un premier temps, le commerce négrier, activité clef du port de Nantes Saint-Nazaire, dirigeant son économie pendant plusieurs siècles (I), avant d'appréhender dans un second temps la développement de la construction navale, activité majeure mais chaotique dont l'évolution s'inscrit en parallèle avec le glissement du port vers l'aval de la Loire (II).

## **I Le Port de Nantes aux XVIII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> siècles, un port à l'économie indissociable de la traite des noirs.**

Les origines de la traite se perdent dans la nuit des temps, l'invention du trafic négrier revenant aux arabes qui le pratique à partir du VII<sup>ème</sup> siècle.

La traite transatlantique quant à elle s'organise à partir de la seconde moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle. Elle se substitue au trafic des engagés, étape intermédiaire servant au premier peuplement des colonies. Par ce trafic, quelques miséreux contre le prix du billet de la traversée s'engagent à travailler pendant un certain temps dans les plantations. Mais très vite cette main d'œuvre vient à manquer.

Les raisons de l'organisation de la traite transatlantique sont les besoins de main d'œuvre toujours plus pressant sur les plantations des colonies, combinés à l'existence en Afrique d'une importante source de main d'œuvre servile n'attendant que des incitations extérieures pour être mise sur le marché.

La traite nantaise va connaître deux phases se déroulant dans un premier temps avec l'assentiment et même les encouragements de l'État (A) et dans un second se réalisant de manière cachée et obscure du fait de son interdiction officielle (B).

### **A La traite autorisée et pratiquée au nom des besoins en main d'œuvre des colonies.**

Le commerce triangulaire est avantageux car par l'utilisation du troc il permet de ne sortir qu'un minimum de richesses du pays.

Ainsi avec une seule mise de fonds, le négrier fait trois transactions. Il échange une marchandise bon marché contre de la main d'œuvre, il vend cette main-d'œuvre ou l'échange contre des produits coloniaux, enfin il vend ces produits coloniaux à un bon prix lors de son retour en France.

Port colonial et port indigène, Nantes est un port de commerce d'où part le « trafic circuiteux », reliant Nantes, l'Afrique et l'Amérique.

Une campagne négrière est un ensemble d'opérations complexes et soigneusement préparées. Les risques encourus sont grands, en effet la nature particulière de la cargaison oblige à s'entourer d'un maximum de précautions. Il ne s'agit cependant pas de risques démesurés.

Le commerce se déroule alors en triangle et en quatre étapes.

La première étape du commerce se déroule à Nantes, il s'agit d'une étape de préparation, de chargement du navire.

Le chargement se compose d'une part de marchandises destinées à être échangées. Il s'agit d'étoffes variées importées des Indes dans un premier temps puis fabriquées à Nantes ; de la quincaillerie composée de couteaux, pots et écuelles ; d'objets de pacotille comme des chapeaux, de la verroterie et des chaussures ; d'armes, d'eau de vie

Il se compose d'autre part d'un avitaillement conséquent en eau, vin nourritures destinées à l'équipage et aux captifs.

La seconde étape se déroule une fois le navire rendu sur la Côte Occidentale d'Afrique, où le capitaine achète des esclaves contre la marchandise transportée.

Lors de la troisième étape le navire emmène sa précieuse cargaison aux Antilles. A l'arrivée, le capitaine vend les esclaves et avec le produit de la vente achète des produits coloniaux.

Lors de la quatrième étape le capitaine, de retour à Nantes va vendre les produits coloniaux ramenés. En outre il procède à une déclaration à l'Amirauté.

Il convient de noter concernant le déroulement de ce commerce, qu'entre 1789 et 1793, seulement 27% des négriers partent du Port de Nantes même, en effet la majorité des navires

appareillent de Paimbœuf , Couëron, Mindin. Cela entraîne un important trafic entre Nantes et ces avants ports, trafic réalisé à l'aide de gabarres<sup>5</sup>.

Le commerce se déroule corollairement en droiture. En effet chaque voyage triangulaire entraîne dans son sillage deux ou trois voyages transatlantiques réalisés afin de prendre toute la cargaison de retour. Les succès et insuccès des expéditions dépendent en grande partie de la nature de la cargaison embarquée.

Les navires utilisés ne sont pas particuliers, si ce n'est la mise en place du double pont, celui-ci étant destiné à recevoir le plus grand nombre d'individus. Il peut s'agir de navires neufs et rapides ou bien vieux, tout dépend du point de vu adopté par l'armateur. Faire un voyage rapide pour plus de sécurité et une meilleure conservation de la marchandise, ou incertain mais très rentable en cas de réussite.

Des motifs particuliers propres à l'histoire du commerce nantais permettent de comprendre pourquoi la cité ligérienne est particulièrement réceptive à cette mise en place du commerce négrier.

D'une part, Nantes est ballottée entre ses deux commerces traditionnels sans trouver de réel envol, il lui faut s'installer sur un nouveau créneau commercial plus rentable.

D'autre part, il faut noter que dès le XVII<sup>ème</sup> siècle Nantes est étroitement liée aux îles d'où elle importait les denrées coloniales et qu'elle approvisionnait en échange. Lorsque la main d'œuvre est venue à manquer sur les Iles, c'est donc tout naturellement que Nantes lia sa réussite à un régime esclavagiste sans failles.

Les plus anciennes expéditions connues, partent de Nantes en 1688 et 1698. Par la suite entre 1702 et 1704, la Compagnie du Sénégal arme 9 négriers.

Cependant les choses ne se sont réellement organisées qu'au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle, la traite commençant à irriguer la majeure partie du tissu économique de la région nantaise.

Les historiens considèrent que de 1702 à 1791, les expéditions parties du port de Nantes ont transporté 450 000 des 1 500 000 noirs déplacés aux Antilles.

Il convient ici de décomposer cette période afin de mieux l'appréhender.

Entre 1707 et 1711, Nantes opère un démarrage vigoureux selon l'expression de Olivier Pétré-Grenouilleau<sup>6</sup>, armant 75% des négriers français. Le port trouve parmi ses habitants de nombreux candidats pour ce type de trafic, ils appartiennent d'une manière générale à un milieu d'immigrés. Il s'agit par exemple de Mathurin, Joubert, Jean Montaudouin...

Entre 1713 et 1722, ce sont en moyenne 10 à 12 navires qui sont armés par an.

Entre 1722 et 1774, la suprématie de Nantes est moins certaine, sa part dans le trafic négrier est alors de 50%. Il s'agit d'une époque où de nombreuses incitations accordées par l'État français rendent le commerce colonial et la traite plus facile. Beaucoup y tentent leur chance.

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, Nantes totalise 1.427 expéditions négrières sur un ensemble de 1.745 pour la France. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, elle occupe encore une part représentant 45,56% des expéditions françaises. Il faut en outre, noter que l'activité négrière est largement soumise au contexte politique, le commerce s'arrêtant parfois totalement durant une guerre et restant soumis à la concurrence entre les différentes nations s'y livrant.

Plus qu'ailleurs le port et la ville de Nantes toute entière firent leur, l'argumentation négrière.

---

<sup>5</sup> Gabarre ou gabare : grande embarcation pour le transport des marchandises sur les rivières et les estuaires.

<sup>6</sup> In Nantes au temps de la traite des Noirs.

Différents écrits nous permettent de capter la perception et les idéologies fondant ce commerce. Ainsi Gérard Millier<sup>7</sup> explique afin de mieux asseoir la légitimité de la traite : « La Négritude est une grande région d'Afrique divisée en plusieurs royaumes dont les peuples sont si nombreux qu'il leur serait difficile de subsister si, par le trafic des esclaves, ils n'étaient pas déchargés tous les ans d'une partie de ceux qui l'habitent ». Ce même personnage fait alors ce qu'il appelle une présentation « des réalités africaines du commerce des esclaves ».

L'idée est de mettre en place des arguments permettant de conforter la bonne conscience de tous les acteurs du commerce triangulaire.

Et même si la justification du commerce triangulaire n'apparaît pas de manière claire, celui-ci reste justifié par le bien apporté à ces populations, ainsi, Jacques Lavery des Brûlons, inspecteur général des manufactures à l'article nègre du dictionnaire universel (1748) invoque l'idée suivante : « il est difficile de justifier tout à fait le commerce des nègres, cependant il est vrai que ces misérables esclaves trouvent ordinairement leur salut dans la perte de liberté, et la raison de l'instruction chrétienne qu'on leur donne jointe au besoin indispensable qu'on a d'eux pour les cultures des sucres, des tabacs, des indigos (...) adoucissent ce qui paraît d'inhumain dans un négoce où des hommes sont les marchands d'autres hommes, et les achètent de même que les bestiaux pour cultiver leurs terres ».

La suprématie de Nantes dans la traite est évidente et démontrée par les chiffres. Pour Nantes le commerce triangulaire est un moteur de l'économie. Mais les chiffres ne doivent pas occulter le fait que ce port fait partie d'un vaste ensemble géostratégique englobant toute la façade atlantique et où tous les ports se livrent à la traite.

Une Ordonnance de 1685, fournit le statut juridique des esclaves dans les territoires français, il s'agit du code Noir appliqué sans interruption de 1685 à 1848. Par l'application de ce code, les noirs sont considérés des points de vue moral et religieux comme des Hommes, mais d'un point de vue économique pour la rentabilité des plantations et de sucreries ils sont considérés comme des meubles.

En 1789, à l'heure où la Révolution proclame les droits de l'homme, Nantes expédie le plus grand nombre de négriers du XVIII<sup>ème</sup> siècle, tandis que ses commerçants demandent dans les cahiers de doléances qu'il rédige, le maintien de la traite des noirs.

## **B La traite interdite, de l'indulgence et l'arrêt définitif.**

La guerre entre les français et les anglais en 1793 entraîne un arrêt forcé du trafic négrier. Sous la Terreur (1792-1794) le négociantisme tend à devenir un crime, cependant le négoce nantais n'est pas anéanti par les troubles, trouvant même sa place au milieu des affrontements, les armateurs se livrent alors à une course aux activités de substitution comme par exemple le lacement de corsaires. Mais le trafic du Port de Nantes est tout de même en nette diminution.

### **Les mesures législatives.**

Les premières mesures visant à abolir l'esclavage sont adoptées en 1794. Mais la France traverse une période politique instable et les mesures vont et viennent au gré des gouvernements successifs. La rélegalisation de l'esclavage se fait sous le consulat de Bonaparte jusqu'en 1803.

Les anglais abolissent la traite en 1807.

En 1817, la traite des noirs est officiellement interdite en France par une Ordonnance Royale. Cette interdiction s'accompagne de différentes mesures coercitives telles que l'organisation de croisières navales de répression sur les côtes occidentales de l'Afrique.

Le 25 avril 1827, la seconde loi abolitionniste française est édictée. La traite illégale n'en devient que plus dangereuse pour ceux qui s'y livrent. Elle sonnera le glas de ce type de commerce.

---

<sup>7</sup> Maire de Nantes de 1720 à 1729.

## **Les phases de la traite illégale.**

A Nantes la traite, devenue illégale redémarre dès 1814, son évolution sera par la suite heurtée mais jamais interrompue.

Cette seconde phase de la traite nantaise connaît différentes périodes.

Son démarrage entre 1814 et 1816 est prudent.

La croissance entre 1816 et 1825 est régulière tendant même à s'accélérer.

Mais Nantes imperturbable poursuit ses armements, entre 1824 et 1825 Nantes expédie 95 navires négriers, ce qui est plus qu'entre 1789 et 1790 (88 départs).

Sous la restauration entre 1815 et 1830, Nantes arme 70% des navires de traite en France

Entre 1826 et 1831, Nantes arme 78 négriers, en outre le port dirige indirectement une partie du trafic qui se fait directement au départ des Antilles. Les chiffres connus pour cette période de l'avis de nombreux auteurs doivent être considérés comme étant un minimum.

Sur l'ensemble de la période illégale Nantes arme 305 négriers.

A partir de 1826, le commerce triangulaire est marqué par un net déclin, Nantes est à cette période montrée du doigt par les abolitionnistes. Les navires sont alors soumis à de nombreux contrôles, des indices de la traite sont recherchés dans la nature des marchandises embarquées au départ de Nantes, la quantité de nourriture, la présence d'un double pont. Cependant Nantes s'obstine et utilise des méthodes détournées telles que les pavillons étrangers. Commissaires contrôlant le départ des navires sont régulièrement trompés car tous les navires négriers possèdent de faux papiers et de faux pavillons et ne sont équipés pour leur trafic qu'au Cap Vert où les charpentiers construisaient les entrepôts nécessaires. Bateaux devant être équipés pour la fuite, le négrier devint un brick ou une goélette cela entraînant des conditions de voyages encore plus épouvantables. A Nantes bien qu'interdit le commerce triangulaire demeurait plus que jamais un trafic honorable. La traite devint donc plus difficile mais sa suppression ne pouvait venir que de la suppression de l'esclavage.

Malgré cette interdiction la traite augmente encore, avec 6 armements en 1828, 10 en 1829 et 21 en 1830.

L'arrêt de l'activité négrière à Nantes est constaté par la vente des anciens navires négriers.

## **Fortune tirée de la traite.**

Traite interdite en France en 1817. Armel de Wismes<sup>8</sup> « En devenant clandestin, le transport des esclaves n'avait jamais été plus rémunérateur ».

A partir de cette date, la raffinerie est une industrie relancée. Les conséquences économiques de la traite illégale sont mitigées. L'importance de celle-ci vient surtout de la dynamique sociale créée et de l'exercice des pouvoirs qu'elle permettait.

La fortune venue de la vente des esclaves définitivement tarie, Nantes, tout en restant un grand port sucrier, allait se détourner du commerce colonial pour se tourner vers l'industrie. Une nouvelle mutation se préparant.

## **L'état d'esprit de cette période est difficile à cerner.**

Ceux qui poursuivent leur activité de traite sont dans l'illégalité et doivent de ce fait plus qu'avant se justifier. Ils utilisent pour cela des arguments issus de la colonisation : « les colonies sont indispensables à la richesse nationale, les Noirs sont indispensables à leur mise en valeur, la traite est indispensable à son renouvellement ».

---

<sup>8</sup> In Nantes et le temps des négriers.

Mais avec et le temps et à mesure que les préoccupations idéologiques menacèrent le système en accordant la liberté aux Noirs, Nantes réfuta cette argumentation et s'engagea dans une longue réaction.



## II La construction navale : un glissement continu vers l'aval.

Une place majeure doit être faite à la construction navale lors de l'étude de l'histoire de la Basse Loire. En effet ce secteur d'activité représente une part importante de son économie. Mais autant qu'un attachement financier les habitants de la région de l'estuaire de la Loire sont attachés à l'image véhiculée par la construction navale, une image de haute technologie et de progrès.

Mais l'histoire de la construction navale dans cette région est loin d'être lisse. En effet, elle est transcendée par différents phénomènes tels que l'évolution des techniques de construction, les conflits, les crises économiques...

Il convient alors d'étudier les trois phases majeures de l'évolution de la construction navale à Nantes Saint -Nazaire. Il s'agit dans un premier temps de constater le florissement d'une activité liée au commerce mais qui reste inorganisée (A). Avant d'étudier dans un second temps le mouvement de regroupement des chantiers en même temps que leur glissement vers l'aval (B). Avant de faire le constat et l'analyse des différentes crises traversées par l'activités mais dont elle semble sortir aujourd'hui (C).

### A Une construction navale inorganisée mais florissante.

L'activité majeure d'un chantier naval est de construire des navires, les chantiers navals de l'estuaire se distinguent par la quantité et la qualité des constructions réalisées.

Les origines de la construction navale sur l'estuaire de la Loire, sont lointaines. Ainsi, les celtes y construisent des bateaux dès le VII<sup>ème</sup> siècle avant JC, utilisant des techniques d'assemblages assez développées. De même, Jules César en 56 avant JC, y fait réaliser un certain nombre de galères destinées à combattre les Vénètes.

Cependant, durant toute la période du Moyen Age<sup>9</sup>, il n'existe pas vraiment de chantiers navals. Les constructeurs de navires s'installent au mieux sur la grève, au port Maillard d'abord puis au port au vin (actuelle place du commerce). Les bois destinés à la construction navale séjournent dans l'eau plus ou moins saumâtre depuis le Port au vin jusqu'à l'embouchure de la Chézine.

Ainsi, au XIII<sup>ème</sup> siècle, les navires sortant des chantiers nantais sont *La Nef- de- Nantes*, *le Petit- Lion*, *Le grand- Lion*. Certains d'entre eux, comme le *Pénitence de Dieu*<sup>10</sup>, serviront pour la septième croisade.

Au XVI<sup>ème</sup> siècle, les lancements se font sur le quai de l'Aiguillon ou sur le quai de la fosse soit encore de l'île gloriette et enfin des chantiers Crucy près de Chantenay. C'est à cette époque que sont réalisés les deux plus grands vaisseaux jamais construits à Nantes, le *Grand Henry* et le *Grand Carraque*.

Durant ce siècle, quelques 2.500 navires sont lancés à Nantes.

Le fait majeur du XVI<sup>ème</sup> est l'augmentation des tonnages résultat de la mise au point et du développement de bateaux vapeurs. Ce phénomène entraîne la condamnation du port de Paimbœuf et la création d'un nouvel avant port à Saint-Nazaire. Ce sont là les premiers signes du phénomène de glissement de la construction vers l'aval. Les prémisses de ce glissement peuvent être vus dans le déplacement des chantiers localisés sur la Loire fluviale, sur les grèves de l'île Gloriette, puis sur la Fosse, leur présence gênant l'activité commerciale. Ils gagnent ensuite les bords de la Chézine, la Pèrie et Chantenay.

---

<sup>9</sup> Du V<sup>ème</sup> au XV<sup>ème</sup> siècle.

<sup>10</sup> Lancé en 1248.

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, La Fosse est le lieu principal de l'activité navale nantaise. On y échoue des navires pour les radoub<sup>11</sup>, les calfater<sup>12</sup>, et les goudronner. Cette zone sert encore d'abri pour mettre les gabarres et autres bateaux à couvert lors des tempêtes

Le 5 décembre 1664, un arrêt du Conseil Commercial du 5 décembre 1664, crée les premières primes à la construction de navires. Cela ne fait qu'encourager une activité déjà en plein essor.

Dans la deuxième moitié du XVIII<sup>ème</sup> siècle les chantiers nantais ont construit 15% de la flotte nantaise, ce qui correspond à un volume de 130.000 tonneaux. Ces navires sont *la Boudeuse, la Loire, la Méduse*, là encore force est de constater que le tonnage de ces navires est en augmentation.

Tout au long de ce siècle les chantiers de construction et les différents armements pratiquent une concurrence féroce. C'est une industrie florissante.

Les navires construits sont en bois et à voile, faisant entre 50 et 500 tonneaux (10 et 25 mètres de long). Ils sont de différents types : goélette, brigantin, frégate, gabarre, lougre, brick, baleinier, trois mâts carrés, chasse marée, bisquine, cotre... La majeure partie d'entre eux est armée à la pêche. Les plus grands faisant 400 ou 500 tonneaux, commercent avec les Antilles, les Amériques. Environ 500 navires de ce type sont répertoriés.

Au XIX<sup>ème</sup>, Nantes dénombre plus de 100 constructeurs. La majeure partie de l'effectif est constituée par de simples charpentiers, regroupés dans de petits chantiers mobiles capables de se déplacer sur les bords de Loire allant de Nantes à Paimbœuf

Ils sont disséminés le long de la Loire, dans l'île glorieuse, sur la fosse à l'embouchure de la Chézine plus en aval à Chantenay, sur la rive droite, à Trentemoult sur la rive gauche. Au milieu du siècle ils se sont également installés sur la Prairie au Duc.

Ils sont dirigés par les Dubigeon, les Sevestre, les Fouche et de la Brosse, Le François, Jollet et Babin, Oriolle.

A partir de 1830, les navires à vapeur se multiplient, les plus fameux sont *l'Inexplosible, le Vulcain, le Pyroscaphe*.

En 1850, la propulsion à hélice est mise au point.

Cette activité en plein essor, est directement liée à celle du raffinage du sucre. Au cours de l'année 1854, un volume 27.000. En outre le premier bateau en fer est construit en 1856. Mais cette production est vite arrêtée à cause du renouvellement trop rapide de la flotte qu'elle génère.

En 1870, apparaissent les premières constructions en acier et en 1872 l'électricité est installée à bord de certains navires.

L'activité des chantiers est encore encouragée par la création de nouvelles aides à la construction navale entre 1881 et 1893<sup>13</sup>. Ces aides correspondent à des primes à l'armement pour les distances parcourues. Les chantiers construisent alors des cap-horniers à coque d'acier qui concurrencent les navires à vapeur pour les transports lourds.

Dans le dernier quart du XIX<sup>ème</sup> siècle, les trois principaux chantiers nantais se spécialisent dans certains types de constructions. Ainsi les chantiers Dubigeon lancent des vapeurs en acier, des dragues, des chalands, des remorqueurs et également des cap-horniers. C'est de ce chantier que sera lancé le Belém, trois mâts barque.

Les Ateliers et Chantiers de la Loire, fabriquent des torpilleurs de haute mer, des canonnières, des remorqueurs, des paquebots, des cargos, des dragues, des cap-horniers.

Les chantiers de la Brosse et Fouche réalisent eux aussi des navires à vapeurs, de type bateaux à passagers, chalutiers, dragues, chalands et remorqueurs.

## B Le regroupement et l'équipement des chantiers.

---

<sup>11</sup> Radoub : Réparer un navire.

<sup>12</sup> Calfater : Rendre étanche la coque, le pont d'un navire, en bourrant d'étoupe les joints des bordés et en les recouvrant de brai ou de mastic.

<sup>13</sup> Loi du 30 janvier 1893, qui accorde une prime à la construction et à la navigation pour les navires à voile et en acier.

Au départ, le paysage de la construction navale nantaise se compose d'une multitude de petits chantiers qui cohabitent les uns avec les autres. Ces petits chantiers sont répartis dans l'ensemble de la Basse Loire jusqu'à l'estuaire. Ils sont ainsi présents, à Nantes, à Basse Indre, à Indre, à Couëron, à Paimbœuf qui est l'avant port traditionnel de Nantes et enfin à Saint Nazaire pure création du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Mais face aux crises, aux commandes d'unités de plus en plus importantes et au développement de la concurrence étrangère, un nombre important de ces petits chantiers est appelé à disparaître. Cela ne signifie par pour autant que la construction navale est en perte de vitesse, en effet les chantiers disparaissent le plus souvent du fait de fusions ou d'association

La concurrence étrangère est représentée par l'installation des chantiers John Scott (chantier écossais), spécialisés dans la fabrication de grosses unités. Ils s'ouvrent en 1862. Ils prennent place sur 5 hectares aménagés à partir des remblais gagnés sur la Loire. Ils sont équipés de 4 cales et emploient 1.800 ouvriers.

En 4 ans, ils lancent 8 paquebots, tous commandés par la Compagnie Générale Transatlantique, dont le 1<sup>er</sup> navire à roue, *Impératrice Eugénie*, lancé en 1864.

En 1881, la Compagnie Générale Transatlantique crée les Chantiers de Penhoët, puis en 1882, les Chantiers et Ateliers de Penhoët remplacent les Chantiers John Scott. Ces nouveaux chantiers se tournent vers la réparation et l'entretien de la flotte de la Compagnie.

La même année s'ouvrent les Ateliers et Chantiers de la Loire à l'initiative du nantais Babin-Chevaye. Ces chantiers orientent progressivement leur production en fonction de commandes de la marine nationale. Les Ateliers et Chantiers de Bretagne s'agrandissent par la suite en absorbant les chantiers Le François et d'autres industries ayant des activités autres que la construction navale. Ils emploient alors près de 1.100 personnes et s'orientent vers l'étude de la propulsion.

Les Ateliers et Chantiers de la Loire occupent 2.000 travailleurs et construisent le premier sous-marin à Nantes.

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les quatre principaux chantiers sont les Ateliers et Chantiers de la Loire, les Ateliers et Chantiers de Bretagne, les Anciens Chantiers Dubigeon et les Chantiers et Ateliers de Penhoët. Ils vont chercher à diversifier leur production, ainsi construisent-ils des paquebots, des cargos, des dragues, des bateaux-phares, des pontons, des remorqueurs et des navires de guerre. Le type de construction choisi par un chantier dépend en partie de son savoir faire, mais encore des primes accordées par l'Etat.

A la veille de la première guerre mondiale les chantiers de Bretagne les chantiers Dubigeon et les chantiers de la Loire lancent 27.000 tonnes.

En 1919, les Ateliers et Chantiers de la Loire fusionnent avec les Anciens Chantiers Dubigeon et en 1955 avec les Ateliers et chantiers de Penhoët, donnant naissance aux Chantiers de l'Atlantique qui devient le plus grand chantier mondial.

Pendant cette même période de fusions, le port dans son ensemble connaît une véritable mutation au niveau de ses **équipements et de son organisation**. Ces mutations sont essentiellement localisées à l'embouchure de la Loire.

En effet, il s'agrandit du fait de la construction d'un second bassin à flot, le bassin de Penhoët, terminée en 1882.

Il s'équipe par la mise en place de nouvelles écluses, et d'une nouvelle entrée construite dans l'axe des bassins de Saint-Nazaire et de Penhoët. L'organisation du dragage des hauts fonds de la barre des charpentiers permet l'accès au port de navires d'une jauge plus importante. En 1907, c'est le paquebot *Versailles* qui inaugure la nouvelle entrée du port de Saint-Nazaire.

L'augmentation du trafic montre le succès du nouveau port passant de 121.500 tonnes en 1857, à 240.000 tonnes en 1890.

En 1931, la commande du *Normandie*<sup>14</sup>, est faite par la Compagnie Générale Transatlantique aux Chantiers de Penhoët, obligeant la construction d'une nouvelle cale inclinée et de nouvelles entrées des bassins. La forme-écluse Joubert<sup>15</sup> est construite entre 1929 et 1934 permettant au Normandie de prendre la mer le 5 mai 1935. Elle possède une double fonction. D'une part, il s'agit à l'époque de la troisième entrée assurant une communication directe entre les eaux libres et le bassin de Penhoët. D'autre part cette forme permet les travaux d'achèvement de la coque et de réparation des navires lorsqu'elle est utilisée comme une forme sèche.

Quelques temps après, c'est à dire entre 1935 et 1939, les Chantiers de la Loire édifièrent sur le fleuve même, la forme Jean Bart<sup>16</sup>, grande forme de construction, sur l'emplacement de trois cales traditionnelles de construction, gagnant de ce fait un espace de 200 mètres sur l'estuaire de la Loire. L'intérêt est d'y effectuer toutes les opérations de construction des navires aussi bien le montage de la coque que les opérations d'armement.

Les sites industriels majeurs deviennent alors les usines de Chantenay, de la Prairie-aux-Duc à Nantes, le centre d'Indret, création d'Etat sur la commune de La Montagne, et Saint-Nazaire. Saint-Nazaire est de loin le chantier le plus important aujourd'hui.

Les chantiers nantais ont fermé en 1986 achevant le long glissement vers l'aval de l'activité de construction navale.

L'évolution majeure de cette époque est donc celle de l'architecture globale des chantiers vers une rationalisation des circuits de production.

### **C La survie de l'activité après la traversée de crises graves.**

Il faut noter ici que l'activité de construction navale est très liée au contexte économique de l'époque. Son histoire est alors très influencée par les guerres, les ralentissements et les crises économiques, restant souvent sous la dépendance de l'Etat qui accorde des aides et du soutien.

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et au début du XX<sup>ème</sup>, le fleuron de l'industrie de basse Loire demeure la construction navale.

En dépit des crises régulières, l'ensemble des ports de l'estuaire, à la veille du premier conflit mondial peuvent être considérés comme étant prospères. Nantes a changé d'orientation, délaissant la construction navale pour se tourner vers le développement de son trafic commercial, franchissant le cap des 500.000 tonnes en 1891 et atteignant les 2 millions de tonnes en 1913. Saint-Nazaire quant à lui poursuit le développement de son activité de construction, s'orientant vers la réalisation d'unités de plus en plus grosses.

Après l'achèvement du premier conflit mondial, entre 1919 et 1943, la Basse Loire continue de produire 49% des navires de commerce et 55% des navires de guerre français.

Dans la période d'après guerre, la reconstruction de la flotte n'entraîne pas une activité très intense, en 1920 les chantiers emploient 7000 ouvriers alors qu'en 1923 les effectifs sont de 3.300 ouvriers, pour un chiffre de 4.000 en 1938.

Sur le plan économique les chantiers, dans l'entre deux guerres connaissent de nombreuses crises. Si les chantiers de Bretagne et Dubigeon Normandie lancent 11.860 tonneaux de navires

---

<sup>14</sup> Le Normandie : 313,5 mètres de long et 35,5 mètre de large.

<sup>15</sup> Joubert est le président de la chambre de commerce de Saint Nazaire.

<sup>16</sup> Du nom du 1<sup>er</sup> cuirassé qui y est construit.

marchands entre 1919 et 1939, il faut noter qu'une part de 60% de cette production est réalisée entre 1920 et 1922 (période de reconstruction).

A la veille de la seconde guerre mondiale, Nantes se confirmait comme port industriel tandis que Saint Nazaire restait la capitale de la construction navale. Pour illustrer cela il convient de reprendre les propos de l'Amiral de Brossard « Le port s'effaçait devant les cales de lancement ». L'économie de guerre est mise en place, l'industrie navale ne construit plus que des navires de guerre.

Entre 1940 et 1944, sous l'occupation, l'activité des chantiers continue sous l'autorité de Kriegmarine. Ils œuvrent principalement en matière de réparation navale pour les navires endommagés au combat, et pour la transformation des navires réquisitionnés en navires militaires. Durant cette période le chantier Dubigeon réussit à conserver deux sous-marins français en construction, il s'agit de *l'Astrée* et de *l'Andromède*. Ils seront terminés en 1946.

Une nouvelle phase de restructuration s'engage entre 1955 et 1969, largement suscitée par l'Etat, face à des crises cycliques et une concurrence étrangère de plus en plus forte sur un marché devenu mondial. En 1955 sont alors créés les Chantiers Réunis Loire Normandie, en 1961 sont créés les Chantiers et Ateliers de Nantes et en 1963 sont créés les Chantiers Dubigeon Normandie. Bientôt la totalité de la production sera rassemblée à Saint Nazaire. Cet interventionnisme de l'Etat sera récompensé par une période faste pour l'industrie navale, les chantiers et la construction s'étendant des années 1960 à 1980. Durant cette phase de l'histoire, les chantiers construisent beaucoup de pétroliers géants comme le *Pierre Guillaumat* en 1977.

La construction navale a connu au cours de son histoire des crises récurrentes mais ne s'est cependant jamais arrêtée. Les chantiers de Saint-Nazaire ont survécu aux crises traversés par la construction navale grâce à la production de navires hautement spécialisés et aux activités de diversification telles que la réalisation de modules pour champs pétroliers offshore, usines on shore de production d'électricité, barges de transport et de pose de tuyaux sous marins, dock flottants, plates formes semi submersibles. La crise la plus grave se sont produites entre 1950 et 1960 et la dernière commencées dans les années 1980 semble aujourd'hui terminée. Les résultats de ces crises ont été douloureux pour toute la région débouchant sur des diminutions drastique des effectifs.

Aujourd'hui l'activité navale du port de Nantes Saint Nazaire se concentre pour l'essentiel sur Saint-Nazaire. Depuis un siècle et demi d'activité une impressionnante armada a été construite par ses soins.

La population nazairienne a longtemps vécu au rythme des commandes des lancements des départs de navires avec une très forte identification aux produits achevés, résultat d'un travail collectif de toute une communauté.

Les dernières livraisons effectuées par les chantiers de Saint-Nazaire sont le paquebot *Sovereign of the Seas* en décembre 1987, le *Nordic Empress* livré en 1990, le carnet de commande est plein.

Mais la prédominance physique et économique des Chantiers de l'Atlantique ne doit pas occulter la présence des petits chantiers qui se concentrent en amont tels que CERNAT à Chantenay, les Chantiers du Port à Trentemoult. Ils arment des navires à la pêche, au commerce ou encore à la plaisance. Leur rôle dans le tissu économique local est important.