



## LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL NANTAIS > Des origines à nos jours

C'est au XIX<sup>e</sup> siècle que l'industrie devient le moteur de l'économie nantaise succédant aux premières manufactures du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les armateurs et grands commerçants y réinvestissent alors une partie des capitaux accumulés par la traite et le commerce maritime européen. Au moment de la Révolution et de l'Empire, la crise des échanges accélère ce processus, et avec le retour de la paix, les importations des produits antillais, européens ou locaux alimentent les industries en matières premières.

En 1830, on compte 30 tissages de coton, 13 raffineries de sucre, 14 chantiers de construction navale, et les premières savonneries. L'industrie métallurgique est stimulée par le développement de la construction navale en fer et les chemins de fer après 1850. Les rives de la Loire et de l'Erdre sont des lieux privilégiés d'implantation. Si les tissages et le textile, concurrencés par d'autres régions disparaissent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, d'autres productions s'imposent à côté de la métallurgie : les raffineries de sucre, la chimie puis les engrais. La conserverie se renforce et les entreprises comme Amieux et Saupiquet prospèrent entre les deux guerres. Elles s'appuient sur les produits maraîchers et légumiers ou la transformation des poissons de l'ensemble breton. Les travaux d'approfondissement du chenal permettent aux plus gros cargos de remonter l'estuaire. Le période de la Première guerre mondiale lance les productions militaires, celles des moteurs dans les arsenaux et la construction ou reconstruction de la flotte militaire et civile. Dans un autre registre, les succès de la biscuiterie (LU et BN) s'affirment grâce à une politique de qualité. La modernisation agricole demande encore plus d'engrais et les importations d'huile d'Afrique renforcent les productions des savonneries. Avant guerre, plus de 100 usines de toutes branches emploient plus de 27000 travailleurs. Certes, les crises se succèdent et les bombardements touchent l'outil de production. Mais, dans les années 50, la reconstruction permet une relance des principaux secteurs : construction navale, métallurgie, agroalimentaire. Les constructions aéronautiques se développent à Bougenais. Dans les années soixante-dix, les concentrations d'entreprises s'accroissent, mais d'autres liées à l'automobile puis à l'informatique se décentralisent vers Nantes. Les plus grandes usines lorsqu'elles restent, s'installent à la périphérie dans les nouvelles zones d'activités. Les anciens sites industriels peuvent devenir des friches en attente de réutilisation, recevoir de nouvelles productions ou devenir espaces commerciaux et tertiaires.



## L'HABITAT OUVRIER

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle apparaissent les premières mesures spécialement prises en faveur du monde ouvrier pour lutter contre la pauvreté et les conséquences de la révolution industrielle. Ces réglementations avaient alors un caractère purement hygiéniste de lutte contre l'insalubrité des logements et de la dégradation des conditions de vie dans les quartiers ouvriers.

Mais il fallut attendre le début du XX<sup>e</sup> siècle pour ressentir les effets de la loi « Siegfried », votée en 1884. En encourageant la création de sociétés de construction de logements économiques à profit limité, cette loi entraîna une première vague de construction d'habitats « sociaux ». A Nantes, l'exemple le plus remarquable, réalisé en 1904, subsiste encore, rue Duplex. En brique et tuffeau, ces logements collectifs préfigurent l'apparition des HBM (Habitations à Bon Marché), dix années plus tard. Au milieu des années 30, la réalisation des six immeubles de l'Hermitage, regroupant près de 200 logements, marque l'ampleur prise par ces constructions, initiées et encouragées par la municipalité.

Mais l'Etat n'est pas le seul promoteur de l'habitat ouvrier. Les entreprises, conscientes de la nécessité d'installer leur main-d'œuvre le plus près possible du site de production, favorisèrent la construction de « lotissements » ouvriers dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Sur la Prairie au Duc, fut érigé à partir de 1841, sous l'impulsion de deux propriétaires de manufactures, un quartier conjuguant des fonctions résidentielles et industrielles, ainsi qu'une église.

L'exemple des cités ouvrières des Batignolles est également représentatif de l'investissement des entrepreneurs privés. Bâtie en 1920, l'usine de construction et de réparation de locomotives des Batignolles, allait rapidement être confrontée à un problème de logement des ouvriers. Devant la croissance de ses effectifs (700 personnes en 1920, 3500 en 1922) et de son activité, la société amorce en 1920 la construction de trois cités, sur des terrains alentour : autour d'une cinquantaine de rues, 450 maisons de bois, quasiment identiques, sont édifiées. Les cités Baratte, Halvèque et du Ranzy, conçues pour être provisoires (environ dix années), furent habitées jusque dans les années 60, avant d'être totalement détruites et remplacées en partie par de grands ensembles dans les années 70. Actuellement, une maison témoin est en construction dans le quartier et sera prochainement inaugurée.



## LA RÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Le premier omnibus hippomobile de France apparaît à Nantes en 1825, (Stanilas Baudry), entre les Salorges et le quartier Richebourg. Plusieurs petites compagnies concurrentes assureront le développement de ce réseau jusqu'à l'apparition du tramway en 1879. Mais la grande révolution est l'apparition du chemin de fer en 1851 sur la Prairie de Mauves. La gare d'Orléans fixe le site de la gare principale (dont les bâtiments d'origine ont aujourd'hui disparu ). La Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat assure le trafic vers le sud, à partir de la gare de l'Etat \* inaugurée en 1887 au cœur de la Prairie au Duc. Spécialisé dans la réception de fret, le bâtiment principal a été récemment transformé en Maison des Syndicats.

Les transports maritimes et fluviaux connaissent également de profondes transformations : à côté des roquios qui assurent le trafic des passagers, les navires commerciaux voient leur tonnage augmenter. Le trafic s'organise le long des quais industrialisés, notamment le quai Wilson construit avant 1914.

La présence de la grue Titan grise\* de 1966 reste aujourd'hui un des derniers témoins de cette histoire portuaire. Dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, Nantes voit l'apparition du tramway à air comprimé (Mékarski). En 1900, cinq lignes assurent 27km de desserte. Le réseau est électrifié à partir de 1913 ( 110 km de voies à son apogée). Les bombardements, mais surtout la croissance de la circulation automobile et les choix municipaux entraîneront sa disparition en 1958. Ce n'est qu'au début des années 80 que la municipalité relance le tramway, par la construction de la première ligne moderne ouverte en 1985. Suit la réalisation de deux autres lignes formant le réseau radial actuel, complété par un bus-way bientôt achevé.

La ligne de chemin de fer Nantes-Saint-Nazaire est enterrée après-guerre, dans les espaces comblés des bras nord de la Loire. Les locomotives à vapeur disparaissent en 1968 : certaines ont été construites puis réparées dans la grande usine des Batignolles\* à l'est de la ville. Les lignes sont électrifiées , ce qui permet l'arrivée du TGV en 1989. La gare de Nantes est alors modernisée. Plus récemment, en 2005, un nouveau cap a été franchi avec la renaissance des navettes fluviales à passagers. Ces évolutions dans les transports collectifs ne doivent pas masquer l'explosion de la circulation automobile dans l'ensemble de l'agglomération.

\* **6** **26** **39**



## LES INDUSTRIES AGROALIMENTAIRES

Nantes, avec ses industries agroalimentaires, a très tôt été confrontée à la question de la conservation des aliments. Quel port en effet ne pouvait se soucier d'exporter des denrées périssables dans les meilleures conditions possibles ? L'arrière-pays agricole très lié aux primeurs, l'empire des conserveurs nantais le long du littoral atlantique ne pouvaient manquer de stimuler les découvertes, et c'est bien sûr le travail de Nicolas Appert qu'il faut saluer en premier. S'il ne reste rien des usines Colin ou encore des raffineries Say à Chantenay, non plus que des premières implantations de Saupiquet sur la prairie de la Madeleine puis vers la manufacture des tabacs, le paysage nantais demeure riche, dans ce secteur, de grands ensembles industriels actifs ou reconvertis. Un œil averti peut à peine discerner quelques traces des anciennes sucreries importantes dès l'Ancien Régime à Nantes, mais personne ne peut manquer de voir la monumentale usine Béghin-Say\*, le long du quai Wilson. Construite entre 1935 et 1937, endommagée pendant la guerre mais reconstruite à l'identique, elle constitue un ensemble complet comprenant, dans ses deux hautes tours verticales en structure métallique, la partie raffinage du sucre de canne, mais également à l'est, la papeterie en béton armé destinée à la fabrication des emballages. Beaucoup plus modeste est l'ancienne chocolaterie\* en béton armé de l'avenue Jules Verne au nord de la ville : par la suite, le site a été le siège social des établissements Saupiquet, avant de devenir une enseigne discount de grande consommation. Une autre tradition alimentaire nantaise tournait autour du biscuit, biscuit de mer pour les marins, mais également biscuit plus luxueux des pâtisseries. La façade de la première usine BN\* est encore visible place François II, sur l'île de Nantes. Établie dès 1884, mais issue de l'installation des Lefèvre-Utile à Nantes en 1848, la nouvelle usine LU\* étend, en face du château, les façades du bâtiment le plus prestigieux de l'agroalimentaire nantais. Après les premières démolitions en 1975, il ne reste visible aujourd'hui qu'un cinquième de la superficie maximale de l'établissement. L'ancien atelier des Petit-Beurre construit en 1895, est adossé à une façade légèrement plus récente, soulignée de manière monumentale par la tour achevée en 1910 par Auguste Bluyssen et restaurée en 1998. L'ancienne usine a été transformée en un centre culturel, le Lieu Unique.

**18** **19** **20** **22** **23**



### LES CHANTIERS NAVALS

Riches d'une tradition navale et portuaire remontant à l'Antiquité, les chantiers nantais se sont développés, à l'échelle industrielle, à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle. Dans les grandes périodes de croissance, ils employèrent jusqu'à 6000 personnes, avant leur déclin dans les années 80. D'abord situés sur le quai de la Fosse à l'embouchure de la Chézine, les chantiers se déplacent progressivement vers l'aval en quête d'espace libre. Le site du Bas Chantenay devient au début du XIX<sup>e</sup> siècle le siège des principaux ateliers de construction, parmi lesquels Dubigeon\*. A partir des années 1840, l'activité navale apparaît également sur l'île de Nantes dans sa partie ouest appelée « Prairie au Duc », avec les Chantiers de la Loire et Chantiers de Bretagne, et s'impose au début du XX<sup>e</sup> siècle. Depuis les berges, en venant du pont Anne de Bretagne, sont encore visibles divers éléments du patrimoine des chantiers :

- Trois cales\* de construction de navire.
- La grue Titan jaune\*, destinée à la manutention des pièces préfabriquées assemblées sur cale.
- Le platelage, constitué de croisillons métalliques disposés au sol, et servant de cadre à l'assemblage des pièces.
- Les nefs\*, vastes halles de fer et de béton.
- Un bâtiment imposant du début du XX<sup>e</sup> siècle, l'ancienne direction des Chantiers de Nantes puis bureaux techniques des chantiers Dubigeon\* (ex Ateliers et Chantiers de la Loire), sauvé de la démolition par l'action des anciens travailleurs des chantiers. Depuis sa réhabilitation par la Municipalité en 1994, il abrite l'Université Permanente, le Centre d'Histoire du Travail, et la Maison des Hommes et des Techniques, lieu de mémoire et de valorisation des cultures ouvrières.
- À l'est du boulevard de la Prairie au Duc, s'étend le site des anciens Ateliers et Chantiers de Bretagne dont les anciennes halles\* servaient à la construction d'engins de grosse chaudronnerie et de mécanique pour l'équipement des navires. Les chantiers de Nantes ont construit divers types de navires, du remorqueur au car-ferry, du navire de commerce au navire militaire (sous-marins). Les innovations technologiques furent importantes au XX<sup>e</sup> siècle (turbines Rateau, hélices à pas variable…), mais le travail au chantier était pénible. Les problèmes liés à la sécurité furent multiples et à l'origine de nombreux conflits salariaux. La construction navale à Nantes a subi de plein fouet, outre l'obligation constante d'augmenter la productivité, les conséquences du développement de la concurrence étrangère. L'épopée de la construction navale s'est achevée à Nantes en 1987, avec la fermeture du chantier Dubigeon.

\* **1** **2** **3** **4** **4**



## LES INDUSTRIES CHIMIQUES, DEUX SPÉCIALITÉS : ENGRAIS ET SAVONS

**LES ENGRAIS**

Dès la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les Nantais s'intéressent à l'agriculture en fournissant à ce secteur des engrais et des machines. Les industriels s'emploient d'abord à conditionner le « noir animal », un résidu des raffineries de sucre dont on a découvert les propriétés fertilisantes. Quand les raffineries locales ne suffisent plus à la demande, ils importent cette matière de plusieurs ports européens. De même, ils vont charger en Amérique du Sud du guano, matière riche en phosphate et en azote, qui deviendra après traitement un engrais vendu à tous les exploitants agricoles de France. A la fin du siècle, l'industrie des engrais est représentée par de multiples entreprises, dont Avril et Fitau\* et Jouan\* sur la Prairie au Duc. Nantes se situe alors au huitième rang des centres de fabrication de produits chimiques, avant de se hisser au deuxième rang, dans les années 20, après la forte concentration des entreprises du secteur, employant ainsi plus de 2000 ouvriers.

**LES SAVONNERIES NANTAISES**

Avant près d'une trentaine d'établissements, l'activité savonnaière installée à Nantes, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, connaît un essor important lui permettant de se mesurer aux savonneries marseillaises qui, à cette époque, dominent le secteur. La production du savon, issu d'une réaction chimique entre un corps gras et des lessives de soude caustique, favorise l'implantation d'une véritable filière des corps gras. Les huileries nantaises transforment les matières premières importées. Une partie de cette production est absorbée par les conserveries locales ; les tourteaux, résidus de la trituration des graines, servent d'alimentation pour le bétail. Une soudière, installée quartier Lamoricière, fournit la soude artificielle. Au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'utilisation des graisses animales et des acides gras, plus adaptés à la fabrication des savons de toilette et des bougies stéariques, offre une nouvelle impulsion à l'activité savonnaière. En 1900, la production de savon s'élève à 16.000 t. La filière emploie 550 personnes. Durant la période de l'entre-deux guerres, Nantes compte une dizaine de savonneries. Située dans le quartier du bas-Chantenay, à proximité du fleuve, le bâtiment de la savonnerie Magra\* fermée en 1936, demeure l'une des dernières traces de ce patrimoine industriel. Progressivement, la concentration industrielle a entraîné la disparition des établissements. Seule, la savonnerie et parfumerie Bernard fondée en 1941, installée à Rezé est toujours en activité.

\* **12** **14** **15**



## LA FÉE ÉLECTRICITÉ

L'aventure de l'électricité débute à Nantes le 26 décembre 1891, lors de la mise en service de la première « centrale » électrique, encore visible 3 rue Sully, sur les bords de l'Erdre. Jusqu'alors et depuis 1840, les rues étaient éclairées au gaz, et les industries utilisaient majoritairement les machines à vapeur comme force motrice. Il faudra quelques décennies, pour que tout le paysage industriel nantais soit transformé par l'arrivée de la « fée électricité ». Les places Royale et Graslin, les rues d'Orléans et du Calvaire, importantes artères commerciales, sont les premières éclairées par les nouveaux globes électriques. Fonctionnant avec une machine à vapeur alimentée par du charbon venu d'Angleterre, l'usine Sully se développe rapidement pour atteindre une puissance de 1000 chevaux, soit 700 abonnés en 1900 : le site tourne alors au maximum de ses capacités. La deuxième centrale de Nantes, l'usine Lamoricière, est donc inaugurée en 1902, permettant au réseau électrique de s'étendre vers le sud. Mais la pénétration de l'électricité dans les foyers nantais et dans l'industrie est lente : on dénombre seulement 2300 abonnés en 1909, la seule centrale de Nantes en activité ne fournissant pas la puissance nécessaire pour remplacer les anciennes machines vapeur encore utilisées en masse par les usines. L'année 1910 marque une nouvelle étape : avec l'apparition des turbo-alternateurs, capables de produire le courant alternatif que nous utilisons toujours aujourd'hui, l'électricité peut désormais gagner la périphérie, répondant ainsi aux demandes énergétiques des industriels. Dans le même temps, le maire, Paul Bellamy, perçoit l'enjeu : le développement de Nantes l'industriuese, passera par l'électricité. Il faut construire une nouvelle centrale plus vaste, plus moderne, plus puissante. En septembre 1913, fut mise en route la centrale de Chantenay. Cette troisième usine fonctionnera jusqu'en 1964, date à laquelle celle de Cheviré, aujourd'hui démolie, prendra le relais.

Fait rare, Nantes a conservé ses trois usines électriques : la première, rue de Sully, sera prochainement réhabilitée ; celle de Lamoricière a été restaurée et transformée en un complexe sportif et commercial ; la dernière, sur Chantenay, continue d'abriter des activités industrielles.

\* **30** **31** **32**



### LES GRÈVES DE 1955 et la condition ouvrière

*Maurice Milpied, travailleur de la Navale de 1949 à 1985 et militant syndicaliste, témoinage.*

Que représentait l'industrie de construction navale à Nantes en 1950 ? 7 à 10 000 ouvriers professionnels soit 20 à 25 000 en comptant les entreprises sous-traitantes travaillant pour la navale… ça génère beaucoup de professions. La syndicalisation y était importante - jusqu'à 65% - tant aux A.C.B. et A.C.L. qu'à Dubigeon.

Et les conditions de travail ?

Les travaux étaient pénibles et dangereux, il n'était pas rare de voir des travailleurs « débrayer » spontanément pour obtenir par exemple de quoi se laver (savon, douches)… Ensuite, les revendications syndicales ont beaucoup plus porté sur un "mieux-être" qu'un "plus avoir", indépendamment bien sûr du salaire. On préférait aux indemnités pour des travaux sales ou pénibles, des conditions de travail respectant la dignité et la santé des travailleurs.

Comment se sont déroulés les grandes grèves de 1955 ?

Cela couvrait depuis plusieurs mois déjà, d'abord à Saint-Nazaire puis à Nantes, et en août 1955, lassés par l'éternel refus de négocier des employeurs, les métallos nantais sont descendus dans la rue. Nous nous battions alors pour un rattrapage salarial par rapport aux salaires de la région parisienne supérieurs de 20 à 30%. Face à cette mobilisation, un accord est intervenu, accord dénoncé le soir même par les patrons considérant avoir signé "sous la contrainte".

A.C.B. : Ateliers et Chantiers de Bretagne
A.C.L. : Ateliers et Chantiers de Loire

1987 - Fermeture des chantiers Dubigeon	1965 <p>Port autonome de Nantes Saint-Nazaire</p>
1954 - Grue Titan jaune	1958 <p>Démontage du Pont Transbordeur. Suppression du Tramway</p>
1935 - Usine Beghin-Say	1926 <p>Début des comblements des bras de la Loire</p>
1920 - Usine des Batignolles	1895 <p>Début de l'architecture béton</p>
1904 - Biscuiterie Nantaise	1892 <p>Creusement du Canal de la Martinière</p>
1891 - Centrale électrique Sully	1891 <p>Arrivée de l'électricité</p>
1886 - Lefèvre-Utile	1888 <p>Création du Petit-Beurre (LU)</p>
1857 - Manufacture des tabacs	1851 <p>Première ligne de chemin de fer<span> </span>: Nantes-Paris</p>
1846 - Chantiers Dubigeon à Chantenay	1810 <p>Procédé Appert pour la conservation des aliments<span> </span>: développement des conserveries</p>
1824 - Conserverie Pierre Joseph Colas	



## LE PATRIMOINE INDUSTRIEL AUJOURD’HUI

Alors que Nantes connaît une indéniabale vitalité en terme d'architecture et d'urbanisme, la question de la gestion du patrimoine industriel local est posée et trouve des éléments de réponse dans différents projets de réhabilitation ou de reconversion. Si le projet "Île de Nantes" apparaît comme un des points forts de cette question aujourd'hui, il ne faut pas ignorer que plusieurs ensembles industriels ont été concernés depuis ces vingt dernières années.

Un des premiers exemples notables date du début des années 1980 avec la réhabilitation de la totalité de l'ancienne manufacture des tabacs\*. La réussite de ce chantier tient beaucoup au choix, par la Ville, d'une réhabilitation respectueuse de l'ensemble de la manufacture avec une programmation mixte mais cohérente : habitat, locaux administratifs et associatifs.

La fin des années 80 a connu une nouvelle étape : en 1989, c'est le bâtiment des expéditions de l'usine Lefèvre-Utile\*. La redécouverte du fameux Petit-Beurre, dans sa voussure étoilée, a précédé de quelques années l'opération bien plus importante de reprise de l'ancienne usine LU \*: reconquête progressive d'un quartier tout entier avec, pour partie, réalisation de logements et de bureaux durant les années 1990 et conservation et réhabilitation de la pointe nord de l'usine. La tour est restaurée dans sa forme et ses couleurs initiales par Jean-Marie Lépinay, tandis que Patrick Bouchain invente avec un réel souci de préservation des formes et des traces anciennes le « Lieu Unique », nouveau centre de la vie culturelle nantaise.

On parlait alors à peine de l'Île de Nantes, pourtant forte de sa tradition navale et puissante encore d'activités industrielles vivantes. C'est d'ailleurs la raffinerie de sucre\* qui va changer le paysage grâce à sa nouvelle couleur bleue qui domine la ville. Mais le plus gros de l'actualité urbaine tourne autour des sites majeurs de la mécanique et de la navale sur la pointe ouest de l'île. L'opération de reconversion du site Alstom\* a prouvé que l'on pouvait envisager un projet sans l'éviction de l'industriel, mais en le conservant sur place sous une nouvelle forme. Et les chantiers navals sont désormais au cœur de la réflexion menée par l'équipe d'Alexandre Chemetoff, sous la direction de Nantes métropole, tout comme le projet de Fabrique artistique, par l'agence Tetrarc. Enfin, à l'ombre de la grue grise\*, classée monument historique en 2005, le grand volume en béton armé du hangar à bananes\* désaffecté au milieu des années 1970 va connaître une nouvelle vie festive dès 2007.

\* **25** **6** **18** **19** **22** **37**

## Villes et Pays d’art et d’histoire circuit-découverte



# Laissez-vous conter Nantes



RENSEIGNEMENTS, VISITES, ANIMATIONS, CONSEILS

**Entreprises et Patrimoine Industriel**

*Vous pouvez également contacter les autres associations du patrimoine industriel :*

**Fédération des amis de l'Erdre**

Tel : 02.40.73.86.54

**Maison des Hommes et des Techniques**

2 bis, boulevard Léon Bureau 44200 Nantes
Tel : 02.40.08.20.22
www.maison-hommes-techniques.fr
mht.nantes@wanadoo.fr

**La Loco Vapeur R1199**

Tel : 08.71.72.33.17

**Histoire de la Navale**

Tel : 02.40.08.20.22

**Nantes La Bleue**

Tel : 02.40.93.39.97

**Cale 2 l'île**

Tel : 08.70.55.15.60

**Centre d'histoire du travail**

Tel : 02 40 08 22 04

**Ministère de la Culture et de la Communication**

Direction Régionale des Affaires Culturelles Pays de la Loire
1, rue Stanislas Baudry
44000 Nantes
Tel : 02.40.14.23.00

**OFFICE DU TOURISME DE NANTES MÉTROPOLE**

Place St-Pierre, du mardi au dimanche de 10h à 18h.
Cours O. de Clisson, du lundi au samedi, de 10h à 13h et de 14h à 18h.
Tel : 08 92 46 40 44

**LE LABEL VILLE D'ART ET D'HISTOIRE**

Nantes appartient aux Villes et Pays d'Art et d'Histoire créés par le Ministère de la Culture et de la Communication. Ce label est décerné aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des intervenants ainsi que la qualité de leurs actions.

Ce document a été réalisé par la ville de Nantes, avec la participation de l'association Entreprises et Patrimoine Industriel, de la Maison des Hommes et des Techniques et du Collectif des Associations du Patrimoine Industriel et Portuaire.

Textes : E. Dutertre, J.-L. Kerouanton, P. Laisne, M. Milpied, J.P. Peyon. Avec la collaboration de J.-Y. Bélyer, F. Lelièvre, R. Sauban
Photos : P. Jean Archives municipales de Nantes, R. Routier et S. Ménoret Ville de Nantes, Centre d'Histoire du Travail coll. Gilbert Declercq et coll. métaux CFDT Nantes, Maison des Hommes et des Techniques, E+P, Laurent Allenoù, C.A.
V.E. Graphisme : N. Fonteneau



**ACTIVITES PORTUAIRES**

- 1 - ANCIENS CHANTIERS DUBIGEON ET GRUE Construction navale 1914 (Grue) et 1920 (halles en béton) 2006 : CHANTIERS DE L'ESCLAIN → 23, bd de chantenay
- 2 - ATELIERS ET CHANTIER DE BRETAGNE (A.C.B) Début XX<sup>e</sup> à nos jours construction navale (sheds vers 1930) 2006 : en réaménagement → bd de la Prairie-au-Duc
- 3 - ACL ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE DEVENUS ACN PUIS DUBIGEON 1917 Construction navale 1994 réhabilitation 2006 : UNIVERSITÉ PERMANENTE, MHT, CHT ET AUTRES ASSOCIATIONS → 2, bis boulevard Léon Bureau
- 4 - CALES ET GRUE TITAN JAUNE Construction navale 1918 (deux cales) – 1969 (cale à sous-marins) – 1954 (grue) → Quai François Mitterrand
- 5 - HANGAR À BANANES 1948-1951 Hangar frigorifique 1991 réhabilitation 2006 : en réaménagement → Quai des Antilles
- 6 - GRUE TITAN GRISE 1966 Engin de levage 2005 : Classée monument historique → Quai président Wilson

**METALLURGIE**

- 7 - DAVID ET SÉBILLE 1844 Fonderie de plomb 2006 : SALLE D'ESCALADE → 2, rue Rollin et rue de Dudrezène
- 8 - ATELIERS BRISSONNEAU 1874 Chaudronnerie et mécanique pour la construction navale et les raffineries Voir inscription sur ancien site au 34 rue de la Marseillaise 1997 réhabilitation 2006 : SOCIÉTÉ DE BOURSE → 13, rue de la Brasserie

**ETABLISSEMENTS**

- 9 - JULES JOSEPH CARNAUD 1965 Ferblanterie 2006 : CROWN CORK COMPAGNY FRANCE Fabrication d'emballages métalliques → 19, bd Maréchal-Juin
- 10 - ETABLISSEMENTS GUILLOUARD 1911 Fabrication d'articles de ménage en fer blanc étamés et galvanisés 2006 : ETABLISSEMENT GUILLOUARD activité identique → 15, bd des Martyrs Nantais
- 11 - LEROUX ET LOTZ 1945 Chaudronnerie, tuyauterie et mécanique 2006 : LEROUX ET LOTZ activité identique → 10, rue des Usines

**CHIMIE**

- 12 - SAVONNERIE ET HUILERIE BONNET 1856, Huteau et Houssez puis Magra. Production d'huile et de savons. 1914 (Halle métallique) 2006 : LES CHANTIERS DE L'ESCLAIN → 23, bd de Chantenay
- 13 - ETABLISSEMENTS GEORGET Vers 1880 Fabricant de vernis 2006 : VALSPAR COATES Fabricant d'encre et de vernis pour l'impression d'emballages. → 25, bd Maréchal-Juin
- 14 - USINE JACQUES JOUAN 1913 Fabrication d'engrais 2006 : ANDRÉ BTP → 32, rue Lanoue Bras de Fer
- 15 - MAISON D'HABITATION AVRIL ET FITAU Début XX<sup>e</sup> Habitat d'André Avril, fabricant d'engrais 2006 : en réhabilitation → 20, quai François Mitterrand
- 16 - TEINTURERIE BRUNET 1923 Teinturerie blanchisserie 2006 : ECOLE D'ARTS PLASTIQUES PIVAUT → 30, rue Henri Cochard

**ARMOR**

1956 Fabricant des carbonés film et papier à base d'encre et de solvants 2006 : ARMOR Fabricant d'encre et de cartouches → 1, rue Chevreul

**AGROALIMENTAIRE**

- 18 - USINE LEFÈVRE-UTILE 1903-1909 Biscuiterie (usine et tours) 1998-2000 réhabilitation 2006 : LIEU UNIQUE, SCÈNE NATIONALE → 1, avenue Carnot
- 19 - HANGAR D'EXPÉDITION LEFÈVRE-UTILE 1925 Entrepôts - 1991 réhabilitation 2006 : SERVICES MUNICIPAUX → 1, rue de Crucy
- 20 - BISCUITERIE NANTAISE 1904 Biscuiterie 2006 : LA POSTE /DIRECTION TECHNIQUE DU COURRIER → 3, place François II
- 21 - LA MINOTERIE NANTAISE puis Les Grands Moulins de la Loire 1895 Minoterie 1974 (bardages) 2006 : SERVICES ET BUREAUX : CAP 44 → 1 et 3, rue Marcel-Sembat
- 22 - BÉGHIN-SAY 1935 Raffinage du sucre de canne. 1994 (façades) 2006 : TEREOS même activité → 45, bd Benoni-Goullin

**COMPAGNIE NANTAISE DES CHOCOLATS**

Vers 1920 Chocolaterie puis conserverie 2006 : SUPERMARCHÉ → 120, bd Jules Verne

**MÉLASSERIE puis rizerie Levesque puis usine de production d'aliments pour bétail.**

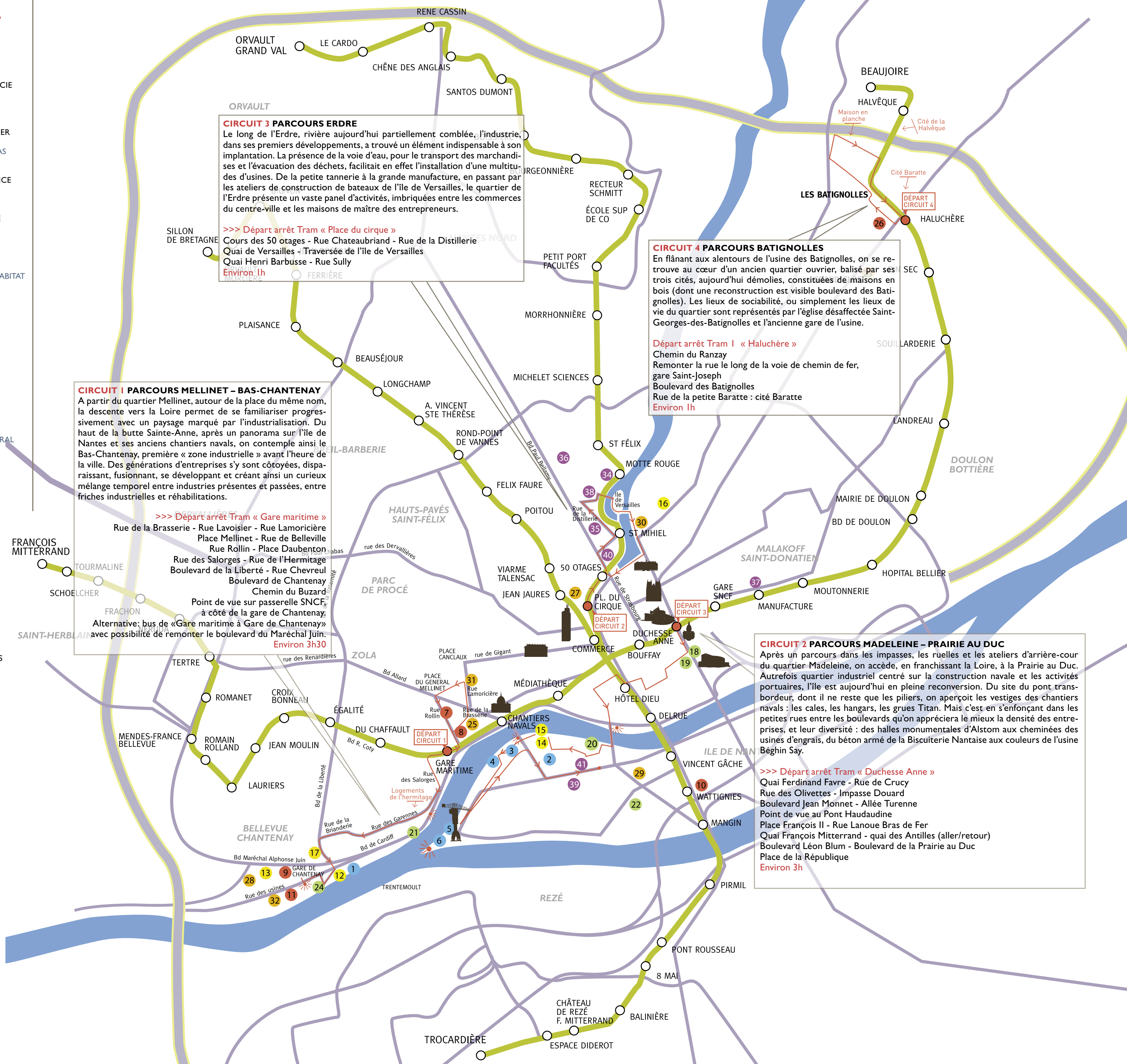
1866 Mélasserie - 2002 réhabilitation 2006 : SERVICE MUNICIPAUX → 1, quai du Cordon-Bleu

**ENERGIE / MECANIQUE**

- 25 - RIOM ET CHAMBON Fin XIX<sup>e</sup> Impression sur métaux. 2006 : HABITATIONS → 3, rue Lavoisier
- 26 - SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTION DES BATIGNOLLES 1918-1920 Construction ferroviaire 2006 : BTT BATIGNOLLES Batignolles Technologies Thermiques → Rue du Ranzy
- 27 - QUINCAILLERIE AUBERT ET THOUVENIN 1872, Conception de machines outils et petit outillage. 2006 : RESTAURANT → 7, allée des Tanneurs
- 28 - ETABLISSEMENTS JOSEPH PARIS 1911-1913 Construction métallique 2006 : activité identique Construction métallique, chaudronnerie et appareils de levage → 7, bd du général Koenig
- 29 - ATELIERS DE CONSTRUCTION DE L'OUEST 1919 Construction métallique pour la navale 2006 : REVIMEX → 23, bd Victor Hugo
- 30 - USINE ÉLECTRIQUE SULLY 1891 Production d'électricité 2006 : en réaménagement → 3, rue Sully
- 31 - USINE ÉLECTRIQUE LAMORICIÈRE 1903 Production d'électricité 2001 réhabilitation 2006 : SUPERMARCHÉ, SALLE DE SPORT → 16, rue Lamoricière
- 32 - USINE ÉLECTRIQUE CHANTENAY 1913 Production d'électricité. 2006 : FONDERIE ATLANTIQUE INDUSTRIE → 11, rue des usines

**TEXTILE, MANUFACTURE, TRANSPORT, ENTREPOTS**

- 33 - FILATURE DOUARD Vers 1850 Filature de coton 2006 : BUREAUX → 4, rue des Olivettes Passage Douard
- 34 - ETABLISSEMENTS PAUL RUFF ET CIE Début XX<sup>e</sup> Brosserie, filature de crin 2006 : ATELIERS NORMAND → 40 et 41, quai de Versailles
- 35 - MANUFACTURE ET MAISON SUSER Vers 1860 Fabrique de chaussures 2006 : COLLÈGE-LYCÉE ST STANISLAS → 10 à 22, rue de la Distillerie
- 36 - MANUFACTURES LEGLAS MAURICE 1872 Manufacture de meubles et de décoration. 2006 : DIRECTION DIOCÉSAINE DE L'ENSEIGNEMENT CATHOLIQUE → 15, rue Leglas Maurice
- 37 - LA MANUFACTURE DES TABACS 1864 Manufacture de Tabac 1983 réhabilitation 2006 : SERVICES MUNICIPAUX ET HABITAT SOCIAL → 11, bd Stalingrad
- 38 - TANNERIE VINCENT 1886 Tannerie 2006 : BUREAUX → 37, quai de Versailles
- 39 - GARE DE L'ETAT 1887 Gare de marchandises et voyageurs - 2001 (réhabilitation) 2006 : MAISON DES SYNDICATS → 1, place de l'Etat
- 40 - ENTREPÔTS DECRÉ Fin XIX<sup>e</sup> Hangar du magasin Decré 2006 : SERVICES DU CONSEIL GÉNÉRAL → 8, rue Chateaubriand
- 41 - USINE SAINT FRÈRES 1894-1952 Corderie-Toilerie 2006 : EURO RSCG → 16, bd de la Prairie au Duc



**CIRCUIT 3 PARCOURS ERDRE**  
Le long de l'Erdre, rivière aujourd'hui partiellement comblée, l'industrie, dans ses premiers développements, a trouvé un élément indispensable à son implantation. La présence de la voie d'eau, pour le transport des marchandises et l'évacuation des déchets, facilitait en effet l'installation d'une multitude d'usines. De la petite tannerie à la grande manufacture, en passant par les ateliers de construction de bateaux de l'île de Versailles, le quartier de l'Erdre présente un vaste panel d'activités, imbriquées entre les commerces du centre-ville et les maisons de maître des entrepreneurs.

>>> Départ arrêt Tram « Place du cirque »  
Cours des 50 otages - Rue Chateaubriand - Rue de la Distillerie  
Quai de Versailles - Traversée de l'île de Versailles  
Quai Henri Barbusse - Rue Sully  
Environ 1h

**CIRCUIT 4 PARCOURS BATIGNOLLES**  
En flânant aux alentours de l'usine des Batignolles, on se retrouve au cœur d'un ancien quartier ouvrier, balisé par ses trois cités, aujourd'hui démolies, constituées de maisons en bois (dont une reconstruction est visible boulevard des Batignolles). Les lieux de sociabilité, ou simplement les lieux de vie du quartier sont représentés par l'église désaffectée Saint-Georges-des-Batignolles et l'ancienne gare de l'usine.

Départ arrêt Tram I « Haluchère »  
Chemin du Ranzy  
Remonter la rue le long de la voie de chemin de fer, gare Saint-Joseph  
Boulevard des Batignolles  
Rue de la petite Baratte : cité Baratte  
Environ 1h

**CIRCUIT 1 PARCOURS MELLINET – BAS-CHANTENAY**  
A partir du quartier Mellinet, autour de la place du même nom, la descente vers la Loire permet de se familiariser progressivement avec un paysage marqué par l'industrialisation. Du haut de la butte Sainte-Anne, après un panorama sur l'île de Nantes et ses anciens chantiers navals, on contemple ainsi le Bas-Chantenay, première « zone industrielle » avant l'heure de la ville. Des générations d'entreprises s'y sont côtoyées, disparaissant, fusionnant, se développant et créant ainsi un curieux mélange temporel entre industries présentes et passées, entre friches industrielles et réhabilitations.

>>> Départ arrêt Tram « Gare maritime »  
Rue de la Brasserie - Rue Lavoisier - Rue Lamoricière  
Place Mellinet - Rue de Belleville  
Rue Rollin - Place Daubenton  
Rue des Salorges - Rue de l'Hermitage  
Boulevard de la Liberté - Rue Chevreul  
Boulevard de Chantenay  
Chemin du Buzard  
Point de vue sur passerelle SNCF, à côté de la gare de Chantenay.  
Alternative: bus de «Gare maritime à Gare de Chantenay» avec possibilité de remonter le boulevard du Maréchal Juin.  
Environ 3h30

**CIRCUIT 2 PARCOURS MADELINE – PRAIRIE AU DUC**  
Après un parcours dans les impasses, les ruelles et les ateliers d'arrière-cour du quartier Madeleine, on accède, en franchissant la Loire, à la Prairie au Duc. Autrefois quartier industriel centré sur la construction navale et les activités portuaires, l'île est aujourd'hui en pleine reconversion. Du site du pont transbordeur, dont il ne reste que les piliers, on aperçoit les vestiges des chantiers navals : les cales, les hangars, les grues Titan. Mais c'est en s'enfonçant dans les petites rues entre les boulevards qu'on appréciera le mieux la densité des entreprises, et leur diversité : des halles monumentales d'Alstom aux cheminées des usines d'engrais, du béton armé de la Biscuiterie Nantaise aux couleurs de l'usine Béghin Say.

>>> Départ arrêt Tram « Duchesse Anne »  
Quai Ferdinand Favre - Rue de Crucy  
Rue des Olivettes - Impasse Douard  
Boulevard Jean Monnet - Allée Turenne  
Point de vue au Pont Haudaudine  
Place François II - Rue Lanoue Bras de Fer  
Quai François Mitterrand - quai des Antilles (aller/retour)  
Boulevard Léon Blum - Boulevard de la Prairie au Duc  
Place de la République  
Environ 3h

**LÉGENDE**

- TEXTILE, MANUFACTURE TRANSPORTS, ENTREPOTS
- CHIMIE
- ENERGIE-MECANIQUE
- AGROALIMENTAIRE
- METALLURGIE
- ACTIVITES PORTUAIRE
- ☀ POINT DE VUE
- LIGNES DE TRAMWAY