

Quand 7000 ouvriers travaillaient aux Chantiers...

La Communauté urbaine vient d'acquérir quatre des six hectares de l'ancien site des Ateliers et chantiers de Bretagne (ACB), passés dans le giron d'Alstom à partir de 1988. Avant que ne s'y développe la future Cité des biotechnologies, petit retour sur l'histoire industrielle du lieu en compagnie de Roland Oheix, ancien ouvrier et militant syndical...

En 1954, la basse-Loire produisait 53% des navires de commerces français et 64% des navires de guerre !

Le matin, la sirène résonnait deux fois par chantier pour l'embauche. Pour Bretagne, c'était à 6 h 45 et 6 h 50, pour la Loire, c'était à 6 h 55 et 7 heures. Ça faisait quatre coups de sirène, c'est les voisins qui devaient être contents ! À l'époque, j'habitais du côté de Sainte-Anne, je dévalais la pente pour monter dans la nacelle du transbordeur. Quand on la loupait, on passait par le pont Audibert, il arrivait même qu'on passe par l'intérieur du pont transbordeur en grim pant par l'escalier qui se trouvait dans les piles !"

Roland Oheix, 70 ans aujourd'hui, se souvient. Ancien ouvrier de Bretagne (diminutif de Ateliers et chantiers de Bretagne), il a commencé à travailler dans les chantiers nantais au début des années 50 quand la Navale française commençait à faire de l'eau. Entré comme apprenti à 18 ans à la CNRN (Compagnie nantaise de réparation navale), située dans le bas-Charantenay, une première vague de licenciements, en 1951, l'oblige à aller voir ailleurs. Il trouve du travail comme ajusteur aux Ateliers et chantiers de la Loire, une des entreprises navales de la Prairie-au-duc (*lire encadré*). Il faut dire que les années 50 marquent un tournant pour la Navale nantaise. Après l'euphorie de la reconstruction, où les trois grands chantiers (Bretagne, Loire et Dubigeon) ont engrangé les commandes militaires, les nuages commencent à s'amonceler : la manne de l'État se fait plus rare et l'exportation se heurte à la concurrence des Anglais, des Japonais et, bientôt, des Coréens. Pourtant, au moment où Roland Oheix commence sa carrière, en 1950, les trois grands chantiers emploient 7 000 ouvriers... et, en 1954, la Basse-Loire produira 53% des navires de commerce fran-



çais et 64% des navires de guerre ! Mais bientôt, alors que les capacités de production sont en hausse, les commandes baissent... Les restructurations sont inévi-

tables : elles commencent à Saint-Nazaire avec le regroupement de Penhoët et des chantiers de la Loire, qui va donner naissance aux Chantiers de l'Atlantique.



Rue Crébillon, manifestation lors de la grande grève de 1955.

1955 : la grande grève. Des conflits sociaux vont éclater avec, notamment, la grande grève d'août 1955, réprimée dans le sang. Militant de la Jeunesse ouvrière chrétienne (JOC), Roland Oheix n'y participera pas parce qu'il est appelé sous les drapeaux. C'est la guerre d'Algérie et l'appel se prolonge. Roland fera en tout trente mois de service dont une partie en taule à cause de *Jeunesse ouvrière*, le journal particulièrement "subversif" de la JOC qu'il reçoit à la caserne...

Une fois "libéré", il retourne aux chantiers. Nous sommes en 1957. Il se souvient : "Le soir, la débauche était à 18 h 30. On faisait la semaine des 48 heures. Officiellement, c'était 40 heures mais on faisait 48 heures, les huit heures supplémentaires étant ➔

HISTOIRES DE QUARTIERS

➔ majorées à 25%. Au-delà, ça passait à 50% ! On travaillait souvent le samedi matin, surtout quand il y avait des réparations urgentes sur des bananiers ou des pétroliers. On pouvait aussi être "prêté" d'un chantier à l'autre, voire à d'autres entreprises nantaises. C'est comme ça que j'ai travaillé pour Sud-Aviation sur les avions Vautour et les Caravelle."

Si Roland Oheix est incollable sur les conditions de travail de l'époque, c'est notamment parce qu'il fut longtemps délégué du personnel puis délégué syndical CFDT. En 1962, c'est la fusion entre Bretagne et Loire qui va donner naissance à la nouvelle société des Ateliers et Chantiers de Nantes-Bretagne-Loire (ACNBL). Roland, qui travaillait au montage, c'est-à-dire en équipe, est muté en 1962 au service des pièces détachées où le travail, plus solitaire, l'éloigne des masses influençables... "Avant 1968, se rappelle-t-il, il n'y avait qu'une salle pour tous les syndicats où chaque organisation avait son armoire. Ça s'est amélioré ensuite... C'était l'époque où l'on négociait des accords globaux pour la navale nantaise à... l'Hôtel de ville, considéré par toutes les parties comme un terrain neutre."

La fin d'un chantier naval. En 1966, les ACN disparaissent au profit de la SFI-ACB. Roland Oheix est désormais un gars des ACB où il poursuit son activité militante. Malheureusement, la lutte syndicale ne pourra rien contre le déclin inéluctable des chantiers nantais. Cela, malgré le lock-out et la grève qui, en 1965, avait rassemblé plus de sept mille ouvriers au Champ-de-



"Pour rejoindre le chantier, il arrivait même que l'on passe par l'intérieur du pont transbordeur."



Mars 1951, débauche aux ACB. À l'époque les trois grands chantiers navals de Nantes emploient 7 000 ouvriers. Mais déjà, les restructurations se profilent à l'horizon.

Mars pour protester contre les licenciements dans le secteur de la Navale. En 1969, la SFI-ACB intègre le chantier Dubigeon-Normandie. Les ACB cessent d'être un chantier naval contre l'avis des Nantais siégeant au conseil d'administration, Marcel Rouchet, Jean et Michel de La Brosse et Bernard Fouché, qui démissionnent le 29 octobre. Les ACB, dont le nom s'écrit désormais en minuscules, se concentrent alors sur 6,3 hectares à l'est du boulevard Léon-Bureau et deviennent une société d'engineering, d'études et de production de biens d'équipement tout en gardant une partie "mécanique intelligente" répartie entre deux métiers qui ont fait la renommée de la société : la mécanique navale et la mécanique industrielle, représentées respectivement par les appareils propulsifs de navires de guerre et les presses hydrauliques Loire, ainsi que des



Chanfreineur des ACB.

équipements spéciaux pour le nucléaire. Les fermetures succèdent aux plans de licenciements et Roland Oheix finira par prendre sa retraite anticipée en 1988 au moment où les ACB deviennent filiale de GEC ALSTHOM. Quelques mois seulement

La Prairie-au-duc

La Prairie-au-duc est le nom laissé à la partie nord-ouest de l'île de Nantes par l'une des plus anciennes îles de l'ancien archipel de la Loire nantaise. On appelait prairie, une île appartenant à l'origine au domaine ducal, d'où le nom de Prairie-au-duc - qui était exploitée, pour l'élevage bovin notamment. Face au quai de la Fosse, la Prairie-au-duc ne fut lotie, pour les besoins de l'industrie nantaise, qu'à partir de 1835. La Prairie-au-duc est aujourd'hui souvent appelée improprement Île Sainte-Anne ; cette dernière, au sud-ouest de l'île de Nantes (actuel quai du Président-Wilson), plus petite, n'apparaît sur les cartes qu'au 19^e siècle et fut rattachée en 1902 à sa grande voisine après le détournement de la boire de Toussaint.

Lancement du cargo *Protée* en 1955. ▶

après la mise à l'eau, en octobre 1986, et le départ de Nantes, le 3 juillet 1987, du *Bougainville*, dernier bateau construit sur la Prairie-au-duc.

En 1992, les effectifs des ACB ne sont plus que de 658 personnes dont 173 ouvriers seulement. En 1998, GEC ALSTHOM devient ALSTOM, une dénomination qui va s'imposer à tous, aux ACB comme aux Chantiers de l'Atlantique. Enfin, à Nantes, en 2003, la société ALSTOM (Hydro Power), qui a recentré son activité sur la fabrication de pompes industrielles pour les barrages ou l'industrie nucléaire, cède la majeure partie de ses terrains et de ses bâtiments industriels à la Communauté urbaine de Nantes. Laquelle souhaite développer à cet endroit une Cité des biotechnologies, à deux pas du centre hospitalier universitaire qui manque cruellement de place...

Aujourd'hui, le sigle ACB perdure à Nantes grâce à la société ACB Pressure Systems qui a repris l'activité presses hydrauliques en conservant la marque Loire, de renommée mondiale, héritage des ACL d'avant la fusion. Cette société, aujourd'hui indépendante du groupe ALSTOM, s'est installée récemment aux Batignolles, rue du Ranzay. Elle travaille notamment pour l'aéronautique et pour l'agro-alimentaire (conservation des aliments par procédé haute pression). Et ALSTOM, de son côté, cherche à adosser sa division constructions navales à de nouveaux partenaires industriels...

FRANCK BARRAU

Sources bibliographiques :

* Yvon Rochongar, *Des métiers et des hommes, Maison des hommes et des techniques, 1999. Capitaines d'industrie à Nantes au XIX^e siècle*, Éditions MeMo - Entreprises et patrimoine industriel, 2003.

* Michel Kerézéon : *Les Ateliers et chantiers de Bretagne, 1895 - 1968, Un chantier naval nantais, UIAN / CRHC, Université de Nantes, juillet 1990. Les Ateliers et chantiers de Bretagne 1895 - 1909 - 1968 in Visions Contemporaines - Revue d'histoire n°8 - Université inter-âges - septembre 1994.*

* Françoise Lelièvre : *De l'industrie sur la prairie... Architecture industrielle en France, revue du CILAC (Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel, n°41, décembre 2002.)*

Photos :

* "Histoire de la construction navale à Nantes".

* *Maison des hommes et des techniques.*

* Archives Centre d'Histoire du travail - Coll. CGT 44.

* Archives Chantiers navals.





ÎLE DE NANTES

Une grande maison (industrielle) sur la Prairie (au duc)

La Prairie-au-duc témoigne de l'extraordinaire boom industriel nantais du 19^e siècle. C'est là, sur une île formée par les alluvions, au milieu de la Loire, que s'est écrit, à partir de 1835, une des pages les plus captivantes de l'histoire économique nantaise. Avec, au commencement, la réalisation d'un véritable lotissement industriel.

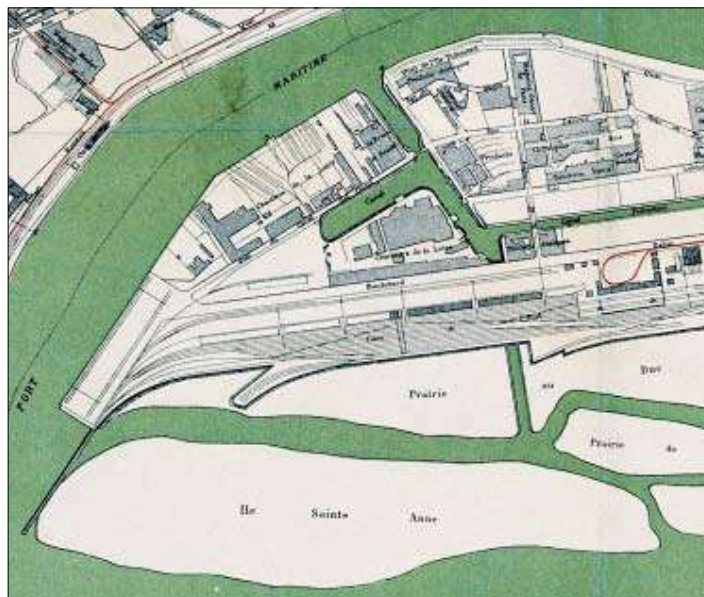
L'un des objectifs est d'agrandir le port de Nantes, alors présent sur le seul bras de la Madeleine. Aussi, afin de permettre la liaison avec le bras de Pirmil au sud, le creusement de deux bassins perpendiculaires est-il entrepris : un bassin ouvrant sur la Fosse dit canal nord-sud (actuel boulevard Léon-Bureau) et le canal est-ouest sur lequel est bâti, en partie, l'actuel bâtiment de la direction des chantiers. Les terrains situés face au port (actuel quai Crouan), limités par les deux grands bassins, étaient réservés à l'implantation des chantiers navals. Plus à l'est, de l'autre côté du canal nord-sud, sur les terrains limités par le boulevard

de la Prairie-au-duc, la rue Arthur-III, la Loire au nord et le passage d'eau présent à l'emplacement de l'actuelle rue Conan-Mériadec, deux industriels vont s'installer de part et d'autre de la rue Alain Barbe-Torte : Auguste Chérot, associé à son frère Ernest, avec une filature de chanvre, et le fondeur Jean-Simon Voruz à partir de 1850, avec une activité de fonte de cuivre puis de fer (le splendide escalier du Passage Pommeraye est l'un des chefs-d'œuvre de l'entreprise).

Les Établissements de la Brosse et Fouché. Quelques décennies plus tard, deux polytechniciens - Eugène Guillet de La Brosse (1857 - 1939) et Henri-Edmond Fouché (1860 - 1943) - vont se lancer dans l'aventure de la construction navale avec succès. Le premier, ingénieur civil diplômé de l'École des mines, est l'héritier d'une lignée d'armateurs nantais et de colons aux "isles d'Amérique". En 1895, ils reprennent le chantier Paul Oriolle, placé en liquidation judiciaire, et créent une société en nom collectif, les Établissements de La Brosse et Fouché. Au départ, l'entreprise compte vingt-cinq salariés. Elle s'installe sur un terrain de dix mille mètres carrés bordé à l'est par le canal nord-sud et au sud par le canal est-ouest (cf. plan Vincent de 1900). Là, elle dispose de trois cales de lancement et d'ateliers de chaudronnerie.

Les Établissements de La Brosse et Fouché vont rapidement se développer en absorbant tour à tour les ateliers mécaniques de la fonderie Voruz en 1898, 23 000 m² situés de l'autre côté du canal nord-sud ; puis, en 1902, le chantier Le François (qui les séparait géographiquement de l'autre grand chantier nantais, les ACL (Ateliers et chantiers de la Loire) ; et, enfin, l'ancien chantier Sâtre, situé juste en aval des ACL, en 1907. Jules Tessier (1842 - 1940), diplômé des Arts et Métiers, rejoint les deux industriels pour diriger le service Machine et, ensemble, ils fondent en 1909 la Société Anonyme des Ateliers et chantiers de Bretagne. Les ACB, dont le nom va perdurer jusqu'à nos jours, sont nés et emploient déjà 1 100 personnes !

Une entreprise nantaise. Les ACB se différencient des autres chantiers pour deux raisons : tout d'abord, parce qu'il s'agit d'une entreprise nantaise "pur beurre" dont le siège social est fixé sur la Prairie-au-duc, ce qui n'est pas le cas des ACL voisins ; ensuite, parce que les ACB, contrairement à la concurrence, se tiennent à l'écart de la surenchère pour la



▲ Plan de l'île en 1900, zone de chantiers Ouest.



◀ Eugène Guillet de La Brosse, héritier d'armateurs nantais, fonde avec Henri-Edmond Fouché les établissements de La Brosse et Fouché qui deviendront ultérieurement les ACB.

construction de grands voiliers provoquée par les primes d'État (loi du 30 janvier 1893). Au moment où la vapeur est en plein développement, les chantiers français - dopés par ces primes - produisent un tonnage excessif de navires à voile - trois

ou quatre-mâts en fer - qui, il est vrai, à la fin du 19^e siècle, rivalisent encore avec la vapeur mais plus pour très longtemps... Cent vingt-neuf grands voiliers sortiront à la fin du 19^e siècle des chantiers de Basse Loire ! Mais, après 1914, le canal de la Martinière, lui aussi réformé, sera plein de ces grands oiseaux marins dont la plupart seront ensuite ferrailés... Non, la stratégie qui prévaut aux ACB est tout autre : on y construit des cargos, des remorqueurs, des chalutiers et des petits navires de guerre

dans une production intégrée, "de la quille jusqu'à la pomme du mât" en passant par les chaudières et les moteurs qui sont fabriqués "maison" dans les anciens ateliers mécaniques Voruz réaménagés en privilégiant l'innovation technologique. L'exemple le plus illustre de cette politique est le partenariat qui va se nouer entre les ACB et l'ingénieur Eugène Rateau, concepteur de turbines révolutionnaires (brevet déposé par les ACB). Ces fameuses turbines vont équiper notamment le contre-torpilleur *Terrible*, construit à Caen, lancé en 1933, qui battra le record du monde de vitesse toutes catégories avec une pointe à 45,421 nœuds soit plus de 80 km/h ! Ce sont les ACB aussi qui, plus tard, mettront au point et déposeront le brevet de l'hélice à pas variable...

F.B.

Photos :

- * Archives Chantiers navals.
- * *Maison des hommes et des techniques.*



Henri-Edmond Fouché