

[histoires]

DE QUARTIER



Île de Nantes Construit en 1950 sur l'Île de Nantes et désaffecté depuis plusieurs dizaines d'années, le hangar à bananes se transforme. Cet ancien entrepôt, témoin du passé maritime et fluvial nantais, va rouvrir ses portes au public au mois de juin. L'occasion de se pencher sur son histoire, intimement liée bien sûr, à celle du port et de ses activités.

Des bateaux chargés de bananes accostant sur les quais du port de Nantes, c'est comme un parfum d'aventure et de grand large au cœur de la ville. De ce trafic important qui participa à la renommée du port, ne subsiste aujourd'hui qu'un hangar de 154 mètres sur 50 au bout du quai des Antilles. Désaffecté depuis le milieu des années 70, le hangar Maurice-Bertin que l'on appelle plus communément le "hangar à bananes" va retrouver une seconde jeunesse à partir du mois de juin prochain. Ses 8 000 m² seront occupés par des cafés, restaurants et discothèques largement ouverts sur la Loire, ainsi que par un lieu d'exposition dédié à l'art contemporain.

C'est au cours des années 30 que démarre l'importation de la banane à Nantes. Entre construction navale et trafic de marchandises de toutes sortes, l'activité du port est alors florissante. Si les premiers régimes débarqués à Nantes viennent en droite ligne des Canaries, ce sont très rapidement les bananes de

Du côté du



Le hangar où étaient entreposées les bananes venues de Guinée puis de Guadeloupe.

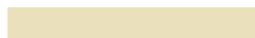
Sur le quai, les norias (tapis roulants à godets) descendaient vides dans la cale du navire et remontaient pleines de balles de bananes qui étaient acheminées vers le hangar.



Guinée qui vont alimenter en priorité le marché local. 18 923 tonnes de fruits sont ainsi déchargées dans le port de Nantes en 1938... Après la 2^{de} Guerre mondiale, le port est dévasté. Le trafic avec la Guinée reprend lentement, dynamisé en 1950 par la construction d'un vaste hangar au bout du quai des Antilles : le fameux hangar à bananes. Construit par la Chambre de commerce, le bâtiment est entièrement climatisé, conçu spécialement pour la réception des bananes et doté de matériels de manutention – trois norias Pellegrini – modernes pour l'époque. Implanté à proximité des grands axes routiers, mais aussi ferroviaires via la gare de l'État, il permet l'acheminement rapide des fruits vers la région nantaise, la Bretagne, la vallée de la Loire et tout le sud-ouest de la France. Le commerce d'importation de la banane de Guinée devient ainsi une activité prospère du port de Nantes... jusqu'en 1958, date à laquelle la Guinée prend son indépendance et rompt ses relations économiques avec la France. Le marché de la banane s'effondre. La



Le commerce de la banane de Guinée devient une activité prospère du port de Nantes jusqu'en 1958.



Chambre de commerce et d'industrie cherche alors de nouveaux débouchés et, après de longues négociations avec la Côte d'Ivoire, le Cameroun et les Antilles, les exportateurs de Guadeloupe se laissent convaincre de tenter l'aventure à Nantes à partir de 1961. Essai transformé, puisque de 400 tonnes de bananes en 1961, le tonnage moyen par navire monte à 1 100 tonnes environ en 1963. Les choses semblent bien parties : à la demande des exportateurs guadeloupéens, le port investit dans une quatrième noria pour décharger rapidement les bateaux.

Parole de docker.

Les norias sont le fer de lance de l'activité de la banane. Ancien docker, Luc Hamelin s'en souvient bien : "Les norias, c'étaient des tapis roulants à poches ou à godets qui, sans fin, descendaient vides dans la cale du navire, remontaient pleines de balles de bananes et partaient vers le hangar. Là, les fruits étaient récupérés, triés par marques, empilés sur des ►►

hangar à bananes...

► baladeuses et entreposés dans des endroits bien précis du hangar. Ensuite, le jour même ou plus tard, c'était le relevage, c'est-à-dire qu'on relevait les fruits de terre et qu'on les faisait partir par camion ou par train pour être commercialisés."

À 63 ans, Luc Hamelin est aujourd'hui retraité. L'ancien plâtrier raconte comment en 1962, attiré par le port, il est devenu docker, "occasionnel d'abord, puis professionnel en 1967. J'ai travaillé partout sur le port, beaucoup aux bananes et au sucre. Le matin, on se présentait au bureau d'embauche en bas de la butte Sainte-Anne et, en fonction de la demande et de l'arrivée des navires, le chef de panneau nous donnait ou non du travail. En pleine saison de la banane, on comptait un à deux bateaux par semaine : il y avait de l'embauche !" À la banane, les équipes étaient composées d'une vingtaine d'hommes : huit en cale à remplir les godets, deux à la réception dans le hangar, dix au moins à rouler les baladeuses. "Ensuite, suivant la longueur du navire, il pouvait y avoir obligation de trainage en cale avec deux gars supplémentaires..." Une équipe déchargeait en moyenne, 500 tonnes par jour. "Au début, les bananes étaient en régimes entourés de paille et de papier. Le déchargement était très pénible car les régimes n'étant pas calibrés, on ne savait jamais à quoi s'attendre, 15, 20 ou 25 kg... Après, au milieu des années 60, elles étaient en caisse d'une quinzaine de kilos, c'était plus simple."

La fin de la banane à Nantes.

Au début des années 60, le commerce de la banane bat donc son plein mais, en 1963, puis en 1964, la Guadeloupe est durement éprouvée par un cyclone et, suivant les archives du Port, "les exportateurs choisissent de se tourner vers Dieppe et Rouen où ils ont leurs habitudes." Ils ne reviendront jamais vraiment sur le port de Nantes. Jusqu'en 1969, les autorités portuaires tentent de diversifier la provenance des bananes, développent des contacts avec la Côte d'Ivoire, les Canaries, le Cameroun, réfléchissent aux aménagements nécessaires du hangar et des quais

Luc Hamelin, ancien docker, se souvient du travail sur les quais à l'époque du commerce de la banane.



Ici dans la cale d'un navire en 1935, les bananes sont conditionnées en régimes entourés de paille et de papier.

pour recevoir un trafic important. Mais la concurrence est rude entre les ports français et le trafic ne retrouvera jamais son niveau des années 55-57 et 61-63. Les autorités pourtant, ne perdent pas confiance dans le retour de la banane à Nantes. Marcel Guiheneuf, chaudronnier aux Chantiers Dubigeon et secrétaire du Comité d'entreprise, se souvient : "À l'époque, on construisait des ferries, ce qui nécessitait beaucoup de matériel et de marchandises. On utilisait le quai des Antilles pour entreposer, mais ce n'était pas suffisant. Le patron des Chantiers a demandé à utiliser le hangar, mais le Port a refusé sous prétexte que le

commerce de la banane allait reprendre à Nantes... Nous, on savait bien qu'il ne reprendrait pas. On était déjà pénalisé par le bras de la Loire qui s'ensasait, par le quai qui s'effondrait, par le manque d'espace. En plus, on a été obligé de louer des entrepôts à Saint-Sébastien ! Quand le Port nous a concédé le hangar, c'était déjà trop tard, les chantiers étaient déjà en récession."

1973 pourtant, marque un espoir dans la reprise d'un trafic régulier d'importation de bananes avec le Cameroun. Le Port met à disposition des importateurs le quai, le hangar, les voies ferrées et, en octobre, le navire *Comoé* décharge 1 700 tonnes de bananes. La mise en avant des qualités du port de Nantes – main-d'œuvre spécialisée, 15 000 m² de hangars réfrigérés à proximité du MIN, desserte aisée par route et chemin de fer, quatre norias Pellegrini, gare SNCF à moins de 800 mètres, traitement possible de 2 200 à 2 800 colis/heure après modernisation - auprès

des pays producteurs ne suffit pas : le début des années 70 marque la fin du trafic de bananes à Nantes. En 1987, le dernier chantier naval nantais a fermé ses portes. Quant au commerce de la banane, il n'a jamais retrouvé le chemin du port de Nantes. Avec la renaissance du hangar à la pointe du quai des Antilles, s'ouvre une nouvelle page de l'histoire de l'île de Nantes.

Emmanuelle Morin et Maia Pelé