



Institut Edouard Nignon

Les amis de la cuisine nantaise

*MAISON DES HOMMES
ET DES TECHNIQUES*



Déjeuner Culinario-Culturel

VENDREDI 12 MAI 2023

Restaurant le ZED

23 boulevard de la Prairie au Duc – 44200 NANTES

La Maison des Hommes et des techniques

Historique

La Maison des Hommes et des techniques a été créée en 1994 par les anciens travailleurs des chantiers navals. Sa création est le fruit d'une construction sur plusieurs années de réflexion et d'engagement sur le devenir de l'histoire de la construction navale nantaise.

Le déclencheur, la fermeture des chantiers navals

En 1986 des travailleurs de la Navale se regroupent dans l'Association Histoire de la Construction Navale à Nantes (AHCNN). Leurs objectifs : sauvegarder le patrimoine lié à la construction navale et faire vivre les savoir-faire et les savoir-vivre propres aux chantiers nantais.

A cette période, les chantiers et leur histoire sont menacés par les licenciements réguliers et la perte de contrats. Lorsque la fermeture définitive de la SA Dubigeon est annoncée le 1er juillet 1987, les travailleurs de la Navale ne veulent pas perdre ce qu'il reste de leur monde.

Ils sauvent alors, avant la destruction du site des archives, des documents et des outils. Ils sont aussi les premiers à revendiquer l'identité ouvrière du site : ils refusent tout nouvel aménagement oubliant le passé nantais.

Une offre variée d'interventions et d'expositions

Avec leur objectif en tête et motivés, les anciens travailleurs de la Navale ne tardent pas à lancer les premières interventions de la MHT. Dans les années 1990 ont ainsi lieu les premières expositions, les premières publications d'ouvrages, les premières animations auprès des scolaires et les premières démonstrations de savoir-faire par les "gars de la Navale".

L'association MHT n'a cessé d'accroître son influence, sa variété d'actions, son équipe et ses partenaires. L'événement marquant des années 2000 est l'ouverture de l'exposition permanente "Bâtisseurs de navires" en 2009.

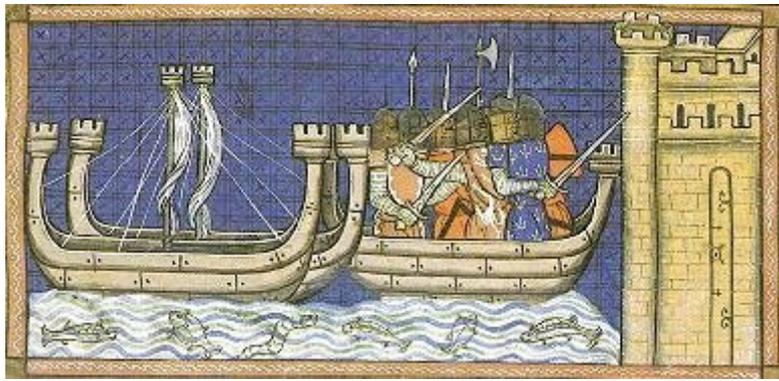
A travers les expositions temporaires successives, le public accède à une offre complémentaire d'informations : en 2005 sur les grèves de 1955 à Saint-Nazaire et à Nantes, en 2007 sur les loisirs ouvriers et populaires et sur l'après des fermetures de boîtes, en 2014 sur le Cap-Hornier Nantais, et aussi en 2017 sur l'histoire sociale de la Navale nantaise.

Histoire de la construction navale à Nantes

Origine

Si la Maison des Hommes et des techniques retrace surtout le dernier chapitre de la navale nantaise, il est d'usage de prendre comme point de départ de la construction de navires dans la région à la conquête de la Gaule par Jules César. C'est en effet dans les parages que celui-ci aurait fait construire la flotte qui battit les Vénètes en 56 avant notre ère.

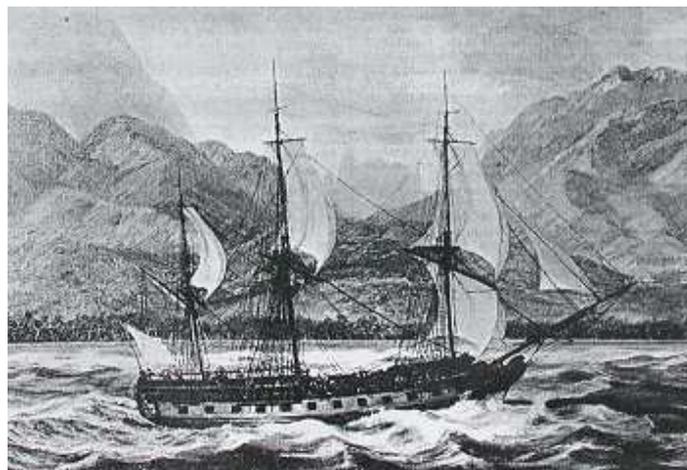
Mais ce n'est qu'au 13^{ème} siècle que l'on trouve les premières annales mentionnant la construction de la nef *La Pénitence de Dieu*, qui participa à la 7^{ème} croisade en 1248.



Le savoir-faire des charpentiers de navires semble reconnu puisque, beaucoup plus tard, François Ier, Henri II, et Louis XIII leur commandent des vaisseaux.

Les chantiers sont alors installés près du château au Port-Maillard. Cette activité migrera ensuite en aval de la ville, mais le Port-Maillard restera encore un port de transit entre les navires et les chalands de la Loire.

Au 18^{ème} siècle les chantiers sont installés à l'embouchure de la Chézine, dans la continuité de la Fosse ; on les trouve aussi à Chantenay et à Indret où Bougainville fit construire *La Boudeuse* en 1765.



C'est au milieu du 18^{ème} siècle que la construction navale s'organise. Nantes est alors l'un des ports français les plus actifs, les armateurs font fortune grâce à la traite négrière et au commerce triangulaire. Un "quai de construction" est aménagé en aval de la Chézine. Plus loin, face à la carrière de Miséry, à la Piperie, une "nouvelle construction" est mise à la disposition des charpentiers de navires. Ceux-ci s'associent autour de personnalités comme Nicolas Bourmaud, un véritable chef d'entreprise, qui domine une corporation comptant 83 membres. On dénombre à son actif, pas moins de 178 navires entre 1762 et 1785, soit environ un tiers du total des constructions. Pendant cette même période, Jean-Julien Dubigeon, associé à un certain Maurraud, lance 13 navires, dont la *Rosière d'Artois*, mis à l'eau en 1777 en présence du comte d'Artois, le futur Charles X, qui venait d'instituer une rosière à Nantes.



La Révolution et la perte de Saint-Domingue, « l'île à sucre » portent un coup à l'activité portuaire de Nantes et à l'essor de ses chantiers.

En compensation, le gouvernement s'adresse aux frères Crucy, Mathurin, Louis et Antoine, dont le père était un des plus importants négociants de bois de Nantes, pour construire la flotte de la République. Les Crucy, qui s'installent aussi à Paimboeuf, Lorient et Rochefort construisent au total 157 unités pour le compte de l'Etat, y compris sous le Premier Empire. C'est d'ailleurs Mathurin Crucy qui pilote l'Empereur sur la Loire de Nantes à Saint-Nazaire en août 1808.

Déjeuner au ZED

Menu Tradition

Préparé par Zacharie ZARKA

Kir d'accueil

Entrée :

Tartare d'avocat à la norvégienne

Plat :

Le magret de canard vendéen – jus lié aux quatre épices

Agrémenté d'un gratin dauphinois

Assiette de fromages

Dessert :

Bavarois à la mangue

Vins

Café ou thé



L'époque moderne

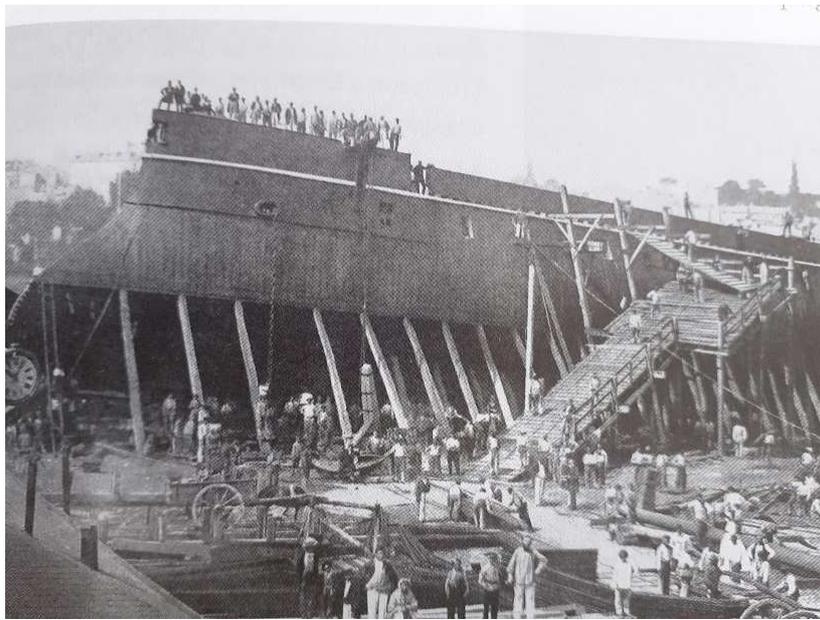
La paix revenue, alors que certains armateurs investissent de nouveau dans la traite négrière, c'est Thomas Dobrée (1781-1828) qui va relancer la construction navale grâce à la pêche à la baleine et au commerce avec la Chine. Mais c'est grâce à la machine à vapeur – installée dès 1822 sur un bateau à roues à aubes *La Loire* – que la navale nantaise franchit un pas décisif. Vincent Gâche, l'inventeur des *Inexplosibles* et des *Paris-Londres*, fait faire en quelques années des pas de géant à la construction navale : de la voile à la vapeur, du bois au fer.

La seconde moitié du 19^{ème} siècle verra l'apparition de grands capitaines d'industrie à qui l'on devra l'essor extraordinaire de la construction navale nantaise.

Le premier d'entre eux sera Ernest Goüin qui reprend en 1856 le chantier naval de Louis Guibert, situé sur la Prairie-au-Duc, alors en difficulté financière. Le chantier Goüin emploie jusqu'à un millier d'ouvriers. Les coques fabriquées à Nantes sont équipés de machines construites dans ses ateliers des Batignolles à Paris.

Pour en savoir plus sur cet ingénieur polytechnicien, entrepreneur et grand industriel à qui l'on doit, entre autres la frégate *Castelfidardo* :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ernest_Go%C3%BCin



Si le nom d'Ernest Goüin est quelque peu oublié des Nantais, il semble qu'il en soit de même pour Paul Oriolle, inventeur d'une chaudière tubulaire pour les navires rapides de la Marine nationale, et dont le chantier a été repris par Eugène de La Brosse et Edmond Fouché.

Ces deux derniers sont à l'origine des Ateliers et Chantiers de Bretagne et doivent une partie de leur succès à l'association avec Auguste Rateau, Polytechnicien comme eux et grand spécialiste des turbomachines, dont ils exploitent un brevet de turbine à vapeur, plus performant que le système anglais Parsons.

Le succès de La Brosse et Fouché ne s'explique pas seulement par leur savoir-faire. Ces figures emblématiques de la navale nantaise sont à la tête d'une entreprise bien structurée au niveau financier. La Société anonyme Ateliers et Chantiers de Bretagne (ACB) est fondée en 1909 et emploie déjà plus d'un millier d'ouvriers.

En parallèle, la Société anonyme Ateliers et Chantiers de la Loire (ACL) est créée en 1881 par Louis Babin-Chevaye, propriétaire des chantiers Jollet-Babin sur la Prairie-au-Duc. Dès 1882, elle ouvre un second site à Saint-Nazaire où le chantier de Penhoët redémarre sous l'égide de la Compagnie générale transatlantique.

Dès lors la Basse-Loire comprend cinq sites de construction navale, deux à Saint-Nazaire (ACL et Penhoët) et trois à Nantes (ACB et ACL sur la Prairie-au-Duc, et Dubigeon à Chantenay).

Au 20^{ème} siècle, la navale nantaise écrit une belle page de l'histoire industrielle et maritime. Un outil de travail moderne, des structures financières solides, une main d'œuvre hautement qualifiée (aux ACL sont formés les dessinateurs pour l'ensemble des chantiers français) sont des atouts. Ils compensent le handicap de la position géographique en fond d'estuaire dont le tirant d'eau limite la construction des grands bâtiments. A son apogée – en 1954 – la navale nantaise emploie 7 600 ouvriers, techniciens et ingénieurs, tandis que l'effectif des Chantiers de l'Atlantique est de 11 000 salariés.

Malgré leur savoir-faire et la réalisation de bâtiments spéciaux et de sous-marins, la concurrence est de plus en plus vive et conduit aux regroupements. C'est d'abord les ACB qui absorbent les ACL en licenciant une partie de l'effectif, puis c'est Dubigeon qui reste seul en lice en n'employant plus que 2 500 salariés. Finalement les chantiers cesseront définitivement le 3 juillet 1987 en laissant une ville totalement désespérée.



Le *Bougainville*, dernier navire sorti des cales de Dubigeon a terminé sa carrière dès 2010, après avoir participé entre autres, aux campagnes d'essais nucléaires en Polynésie.

Source : Dictionnaire de Nantes, par Yves Rochcongar

LES CHANTIERS DE NANTES**POÈME**

L'Estuaire du fleuve « Loire » à proximité de l'Océan
Sera depuis l'empire romain un haut-lieu de construction navale
Ainsi dans ce domaine Nantes-Chantier deviendra un géant
Place d'élite en construction pour la marine royale.

Les principaux chantiers répertoriés seront « Dubigeon » à Chantenay
Et sur la Prairie-au-Duc, les Ateliers « Loire-Bretagne »
Avec des commandes d'exception « Nantes-St-Nazaire » devenait,
Autant en construction marchande ou plaisance, mieux qu'en Allemagne.

Une révolution, les coques en fer à la place de celles en bois
Avec l'expérimentation des hélices pour remplacer les voiles
La traction vapeur pour propulser les bateaux... Un vrai choix
Le profil des navires change, donnant une plus-value à la navale.

Sombre les années de guerre, Nantes devient base allemande
Qui sera fréquemment bombardée par les avions alliés
Avant de vivre les trente glorieuses, avec un débordement de commandes,
Faisant vivre environ « sept milles ouvriers » qui à l'excellence se sont ralliés.

Qui chaque jour prenaient le Pont Transbordeur, chef-d'œuvre métallique ;
Puis, en raison d'une mondialisation galopante, des licenciements progressent
Malgré les efforts des syndicats, aux grèves s'ajoutent les polémiques.
Les chantiers fermeront mettant la ville en berne avec pleurs et tristesse.

Grâce à la création de l'association les Hommes et les Techniques
Les ateliers Dubigeon renaissent, la navale continue de vivre
Avec l'éléphant, les machines de l'île, Nemo et son manège magique
Nantes, à l'image de Jules Verne, continue d'écrire son livre.

Lui qui a su mettre à l'écrit et en images ses rêves d'enfants.

YVON LE LE 5 / 05 / 2023