

NANTES ET SA NAVALE

Charlotte LALLEMENT

"La Navale ancrée à Nantes, Nantes ancrée à sa Navale"... Cette devise résume bien la formidable histoire de la construction navale nantaise qui, au-delà de son rôle économique, révèle l'attache historique, sentimentale et culturelle entre la Navale et la ville de Nantes.

Il faut cependant rappeler le triste passé de la ville de Nantes et de son port, qui, de 1706 à 1832, auraient représenté plus d'un tiers de la traite française... De 1706 à 1791, 450.000 esclaves Noirs seront embarqués sur des bateaux nantais, chiffre auquel il faut ajouter les voyages plus ou moins légaux qui ont lieu de 1815 à 1832. Les Nantais considéraient le trafic triangulaire comme une entreprise honorable, et l'un des maires de l'époque estimait même qu'il pouvait être bénéfique pour le continent Noir puisqu'il permettait de limiter la démographie...

Nous ne nous attarderons pas davantage sur cet épisode de la vie nantaise, qui ne représente heureusement pas le seul aspect de Nantes, ville maritime.

D'un point de vue géographique, le chenal d'accès au port de Nantes est caractérisé, à l'état naturel, par un brusque approfondissement de plusieurs mètres par rapport au lit de la Loire : c'est la fameuse Fosse. Toutefois la navigation y a toujours été lente et délicate, étant conditionnée par la marée. Et c'est en partie parce que les tirants d'eau et les longueurs des navires augmentaient plus vite que les possibilités techniques de dragages de la Loire qu'eut lieu le déclin du trafic dans le port de Nantes.

Pour les Nantais cependant, la ville est indissociable de son port et de l'activité qui y régna jusqu'à une époque somme toute récente. Chacun a à l'esprit la figure emblématique du *Belem*, fleuron de la marine à voile française, construit en 1896 aux Chantiers Dubigeon alors situés au bas de Chantenay¹, et qui revient encore aujourd'hui s'amarrer au Quai de la Fosse et faire revivre la mémoire de la Navale nantaise...

Afin de parcourir l'histoire des chantiers navals à Nantes, il convient d'étudier en premier lieu leur place et leur développement, depuis le treizième siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale, qui est l'une des origines de la crise sociale et économique au cœur de la Navale (I).

Puis en second lieu il faut s'intéresser à la période allant de l'après-guerre à nos jours, et qui recouvre à la fois l'espoir de renouveau et finalement le déclin des chantiers navals nantais (II).

I - LES CHANTIERS NAVALS DE NANTES DEPUIS LA MARINE A VOILE JUSQU'A L'AVANT-GUERRE

Nantes commence sa carrière de chantier naval avec la marine à voile, au treizième siècle, et la poursuit en s'adaptant aux besoins des armateurs, c'est-à-dire en modernisant ses moyens de production (A).

Ce développement de l'industrie Navale à Nantes va de pair avec une augmentation de la masse ouvrière, qui saura faire entendre ses revendications (B).

A - LES CHANTIERS NAVALS NANTAIS ET LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

1 - Le temps de la marine à voile

Les premiers navires à voile nantais apparaissent au treizième siècle, avec la *Pénitence-de-Dieu*, conduite par Pierre de Dreux, qui prend le large à destination de Chypre au temps des croisades. Puis aux quatorzième et quinzième siècles, apparaissent des nefes destinées à la défense militaire.

Au dix-septième siècle, l'armada nantaise se déploie encore timidement car les constructeurs n'ont pas les moyens de lancer des vaisseaux à fort tirant d'eau. C'est à cette période qu'arrivent les corsaires, bons clients pour les chantiers nantais : en l'espace de dix ans, ils commandent vingt-cinq vaisseaux.

Mais c'est au début du dix-huitième siècle que commence la grande richesse du port et des armateurs. Les années précédant la Révolution Française et le Second Empire sont des périodes fastes pour les chantiers nantais : le grand trafic sur les océans recommence à la chute de l'empire en 1815, et certains armateurs en profitent pour diversifier leurs activités maritimes

La capacité de production des chantiers nantais augmente rapidement, ils construisent des frégates, des corvettes, des bricks et des négriers. C'est alors que Nantes devient le premier centre de construction de navires de France.

Au dix-neuvième siècle, la construction Navale nantaise vit sur sa lancée, mais la marine à voile vit ses derniers jours. Toutefois on construit encore des baleiniers, des cotres, des frégates, et surtout des goélettes. C'est à cette période que Nantes devint le deuxième port baleinier français, après Le Havre.

2 - La modernisation

En 1822, le premier navire à vapeur construit à Nantes est lancé : baptisé "*La Loire*", il fait la navette entre Nantes et Paimbœuf. En 1848, la Basse-Loire construit le quart des navires français, et de 1850 à 1870 plus de trois cents navires sont lancés à Nantes, dont les premiers navires en fer à partir de 1856.

Ainsi les chantiers nantais durent-ils répondre à la demande des armateurs qui exigeaient des navires toujours plus grands et plus rapides. Le problème de la faible profondeur d'eau de la Loire maritime se posa alors, car les navires modernes ne pouvaient pas remonter jusqu'à Nantes : seuls les bâtiments de 150 à 180 tonneaux pouvaient être reçus. C'est pourquoi dès 1837, le Conseil général et le Ministre des Travaux publics choisissent Saint-Nazaire pour avant-port de Nantes. En 1856, le premier navire arrive dans le bassin à flot de Saint-Nazaire. Les infrastructures portuaires qui sont présentes à Saint-Nazaire permettent aux constructeurs nantais d'ouvrir des ateliers de réparation Navale dès le début des années 1860.

Le 14 avril 1862, la ligne transatlantique de Saint-Nazaire - Vera Cruz avec escale à la Martinique est inaugurée. Le préfet de l'époque affirmait ce jour que Saint-Nazaire deviendrait "une puissante cité commerciale, rivale du Havre et de Bordeaux".

La loi de 1866 autorisa la libre admission en France des navires construits à l'étranger ; en contrepartie, les chantiers français pouvaient recevoir de l'extérieur, sans payer de droits, les matières premières nécessaires pour les coques et les machines. Mais cette mesure était insuffisante et la loi de 1881 en corrigea les effets par un système de primes en faveur de la construction Navale. La construction Navale française est donc sous le régime des "encouragements de l'État" : son activité dépend des subsides de l'État jusqu'en 1928 où est établi le régime d'aide à la Navale sous la forme de prêts aux armateurs désireux de faire construire leurs navires dans les chantiers français.

À la fin du dix-neuvième siècle, la quantité de marchandises transportées par les quatre à cinq mille bâtiments qui entrent ou sortent du port, atteint presque deux millions de tonnes. C'est ainsi que, progressivement, les grands voiliers en fer, concurrençant avantageusement les navires à vapeur pour le long cours, font les beaux jours des chantiers nantais qui en construisent plus d'une centaine.

Une étude sur le port de Nantes datée de 1909 nous signale que "la construction nantaise produisait alors à l'américaine : on construisait par série les trois-mâts d'acier de 2 à 3000 tonnes. L'industrie métallurgique, les corderies et la fabrication de la toile à voile, connurent des années sans égales. Cette période eut son point culminant en 1901."

C'est alors qu'en 1902 une loi nouvelle sur la marine marchande favorise la construction des vapeurs, au détriment de celle des voiliers. Dès lors, les chantiers changent d'échelle et la construction Navale se concentre dans trois entreprises :

- né en 1730, le chantier Dubigeon est un rescapé du temps des charpentiers de navires : il trouvera sa place successivement à l'emplacement de la Bourse, sur les bords de la Chézine, et à Chantenay dès 1760. C'est d'ailleurs le chantier de Chantenay qui va négocier à son avantage le tournant technologique de la propulsion à vapeur. En 1916, ce sont les Chantiers de la Loire qui prendront le contrôle des Chantiers Dubigeon,

- puis en 1881 est créé l'établissement nantais des Ateliers et Chantiers de la Loire, qui comprend quatre cales, et est spécialement adapté à la construction de bâtiments légers comme les sous-marins ou les cargos de moyen tonnage. Il dispose de plus d'ateliers de mécanique pour construire des machines marines à vapeur et des chaudières, et une école d'apprentissage est fondée en 1900 pour former des dessinateurs en construction Navale et du personnel de maintenance,

- enfin en 1895 c'est au tour des Ateliers et Chantiers de Bretagne (ACB) de faire leur apparition, forts de trois cales de lancement et d'ateliers de chaudronnerie. Ils décident de se spécialiser dans la fabrication des torpilleurs et de bateaux à destination des colonies.

Nantes devient alors un grand port industriel, tourné vers le large, et dans lequel la classe ouvrière s'organise en syndicats et se décrit en données économiques. Vers 1900, la construction Navale emploie 35% de la main d'œuvre : les chantiers navals entraînent alors dans leur sillage une quantité d'entreprises dans l'agglomération nantaise. Indret se spécialise dans la propulsion des navires, Couëron traite du plomb, Basse-Indre du fer blanc,...

C'est dans ce cadre de développement industriel que vont apparaître les luttes ouvrières : la population drainée par les chantiers navals veut faire entendre ses revendications (B).

B - LES LUTTES OUVRIERES

La période de 1890 à 1914, fut à Nantes une époque prouvant l'importance des luttes ouvrières. L'année 1892 voit d'ailleurs la création de la Bourse du Travail.

Les chantiers navals semblent être sensiblement plus combatifs que les autres secteurs : il faut dire qu'en 1900, les entreprises de construction navale de Nantes employaient environ 6.000 ouvriers. Rien qu'en 1898, où 11 mouvements de grève ont été répertoriés à Nantes, 6 intéressaient les chantiers et furent de loin les plus importants. Deux de ces mouvements sociaux vont particulièrement nous intéresser : celui du 7 février 1898 et la grève des dockers de 1907.

1 - Le mouvement du 7 février 1898

Il s'agit de la grève des ouvriers riveurs, qui s'est déclarée lors de l'arrivée d'un nouveau contremaître aux Chantiers de la Loire, lequel décida de diminuer les revenus de 15%. Suite à l'entrée en grève des ouvriers, les patrons consentirent à favoriser les ouvriers "les plus méritants", mais refusèrent toute augmentation générale.

Les grévistes firent part d'une grande combativité, et les ouvriers des Chantiers Dubigeon se rallièrent à leur cause, débauchant sur les mêmes mots d'ordre et réembauchant après avoir obtenu de leur directeur que le résultat de la grève menée par leurs camarades leur soit également appliqué. Cela leur permit de verser une part de leur salaire à leurs camarades en lutte. Les Nazairiens de leur côté n'acceptèrent pas de briser la grève de leurs collègues Nantais, malgré des efforts de la part de la direction de leurs chantiers.

Cette grève sera victorieuse : chez Dubigeon, la solidarité paie et tous les ouvriers bénéficieront des mesures obtenues par leurs camarades. Il faut noter qu'à l'époque où la

grève est lancée, des navires sont en chantier et d'autres en commande : la construction Navale connaît une période de prospérité et les ouvriers l'ont mise à profit pour obtenir des avantages non négligeables.

2 - La grève des dockers de 1907

Elle va durer du 16 mars au 6 mai 1907, et commence par une tragique provocation policière. Après une réunion paisible à la Bourse du Travail pour préciser leurs revendications, les dockers prennent le pont transbordeur pour gagner le Quai des Antilles, mais un grand nombre d'agents de police est là et prétend embarquer à leurs côtés.

Les dockers décident alors de regagner la Bourse du Travail où une partie des manifestants est sous la surveillance des gendarmes, et les hostilités commencent, ponctuées de jets de pierres et de mêlées, entre la Bourse et le Port.

Un docker est retrouvé mort, un coup de revolver dans la tête : le mouvement se durcit, et donne même lieu à une interpellation à la Chambre des Députés. Les autorités nantaises sont gagnées par la peur et 450 gendarmes sont mobilisés en permanence : les réunions à la Bourse du Travail sont suivies de près par les indicateurs de la police.

La grève se prolonge longuement et les dockers des autres ports français refusent de décharger les navires destinés à Nantes et qui, par peur, se déroutent.

Les "fourneaux communistes" sont mis en place pour pallier l'amenuisement du fonds de soutien : chacun apporte donc ce qu'il a à sa disposition pour nourrir les grévistes. Toutefois, après sept semaines de grève, c'est l'échec : les revendications des dockers quant à leur revenu sont restées vaines, et tous ne sont pas repris par le Port...

C'est dans ce contexte de développement industriel et de difficultés sociales que la Première Guerre mondiale va éclater. Ces événements vont changer la donne, et les chantiers navals de Nantes vont subir de profondes modifications, jusqu'à leur fermeture définitive en 1987 (II).

II - LES CHANTIERS NAVALS DE NANTES APRES - GUERRE

La période de l'entre-deux guerres et même au-delà de la Deuxième Guerre mondiale, est pour Nantes une période de crise économique et sociale (A).

Cela va durer jusqu'en 1955, année de révolte et d'incidents violents, à partir de laquelle les chantiers nantais vont commencer leur "descente aux Enfers" (B).

A - DE L'APRES-GUERRE AUX EVENEMENTS DE 1955 : UNE ECONOMIE EN CRISE

1 - L'entre-deux Guerres

La guerre, la crise, puis l'occupation ont brisé la prospérité nantaise : aux difficultés économiques s'est ajouté un profond malaise social. Malgré une forte activité en 1919-1920, la construction navale subit une crise de 1921 à juin 1923. S'il est vrai que l'industrie nantaise connaît une reprise à partir de cette date, des difficultés persistent dans les chantiers, pour atteindre un minima de production en 1933.

Toutefois, malgré la diminution du tonnage des navires construits et le fléchissement du trafic maritime, la résistance à la crise est plus forte à Nantes qu'ailleurs. Dès la fin des hostilités de la Première guerre mondiale, des besoins considérables de navires neufs se manifestent : cependant la crise de 1921 arrête cet essor qui avait entraîné la création de nouveaux chantiers à Nantes.

Le tableau qui suit permet de mesurer le déclin de la construction navale à Nantes², en observant l'évolution de la part représentée par les constructions navales dans la population industrielle de la ville de Nantes.

<u>L'EMPLOI A NANTES DANS L'INDUSTRIE</u>			
<u>ANNEE</u>	<u>TOTAL</u>	<u>CONSTRUCTIONS NAVALES</u>	<u>%</u>
1920	35.000	7.000	20,00
1923	37.000	3.300	8,92
1930	38.000	4.400	11,58
1933	30.500	2.600	8,67
1936	33.000	3.600	10,91
1938	35.000	4.300	12,29

La construction Navale s'est d'abord reconvertie dans la mécanique : les Chantiers de la Loire ont fabriqué en série des moteurs marins, des pompes hydrauliques... De même, les Ateliers et Chantiers de Bretagne usinaient des moteurs et des pièces de machines. Puis Nantes livra des torpilleurs et des dragueurs à la Marine Nationale.

Saint-Nazaire fut moins touché que Nantes par la crise car ses chantiers livraient des croiseurs et des cuirassés à la Marine Nationale, ainsi que des paquebots, pour la Compagnie Générale Transatlantique. Le bilan financier reste donc largement positif jusqu'en 1939, ce qui permet la création d'une industrie aéronautique dès 1923.

Quant au trafic maritime, le niveau atteint en 1913 ne se retrouve pas en 1929 : il subit une diminution de 35.000 tonnes. Ici, c'est Saint-Nazaire qui est perdant car Nantes peut accueillir des navires calant jusqu'à 8 mètres pendant plus de la moitié de l'année. Donges peut retenir le pétrole pour ses raffineries, mais cela compte peu. De plus, avec la crise, les importations de bois et de charbon ont diminué, l'armement est lui aussi touché.

En 1928, l'horaire du chantier est ramené de huit à sept heures pour limiter la montée du chômage. Certains ouvriers licenciés sont reclassés à Saint-Nazaire et à Bordeaux : il en est de même en 1931.

L'espoir renaît avec les mouvements de juin 1936 : dans les chantiers navals, la grève ne dure que quelques jours à la fin du mois. Aux Ateliers et Chantiers de Bretagne, la grève ne dure que quelques heures : en effet, le directeur de l'époque s'adresse en ces termes aux compagnons : "Qu'est-ce que vous voulez ? Je vous le donne." ³.

Puis Nantes s'achemine vers la guerre et les ouvriers des chantiers sont mobilisés sur place afin d'assurer les constructions et les réparations des navires.

2 - La Deuxième Guerre mondiale et ses conséquences

Malgré l'arrivée des Allemands en 1940, les chantiers continuent une petite activité et deviennent un véritable foyer de la Résistance. Les ouvriers de Dubigeon réussissent même à cacher les pièces de sous-marins en construction, *Astrée* et *Andromède*, qui seront terminés après la Libération.

Les chantiers sont également une cible privilégiée des bombardements. Les Alliés vont tout faire pour les détruire afin de priver l'occupation allemande d'une telle arme. De plus, avant de quitter Nantes délivrée le 12 août 1944, les Allemands achèvent d'en détruire le Port les 9 et 10 août, le rendant inutilisable pour deux ans...

Une fois reconstruits, les chantiers nantais assurent la reconstruction des flottes marchande et militaire, faisant renaître l'espoir chez les ouvriers. Cependant une vague de grèves intervient dès 1948, et c'est en 1950 qu'a lieu la première crise de l'emploi dans la Navale après la Deuxième Guerre Mondiale. Les trois grands chantiers licencient, et un comité de défense de la construction navale est créé, présidé par le maire de Nantes, Henri Orrion.

Dans les années 1950 les chantiers navals de Nantes emploient 7.300 personnes, et plus de 40% de la capacité de production nationale est concentrée dans les cinq chantiers de la Basse-Loire (c'est-à-dire à Nantes et à Saint-Nazaire), qui sont alors à leur apogée. C'est à cette période que les syndicats ouvriers acquièrent une vraie force de résistance : la CGT, Force Ouvrière et la CFTC (qui devient CFDT en 1964), ont acquis au fil des années une grande connaissance des mécanismes de l'industrie de la construction navale.

Il semble même que sans l'intervention de ces syndicats, la fermeture des chantiers nantais serait intervenue beaucoup plus tôt. Et c'est dans ce contexte que le premier grand conflit de l'après-guerre se déclenche en août 1955, et entraîne la fin des chantiers navals nantais (B)

B - LA GREVE DE 1955 ET L'AGONIE DES CHANTIERS NAVALS DE NANTES

1 - L'amorce de 1955

En juillet 1955, les métallurgistes de Saint-Nazaire apprennent que leurs primes au rendement vont être diminuées : les salaires des ouvriers de province étant déjà inférieurs de 30% à ceux de la région parisienne, les travailleurs décident de se mettre en grève illimitée. Ils obtiennent rapidement gain de cause, ce qui donne des idées aux Nantais, bien décidés à ne pas être en reste...

L'offensive des métallurgistes révèle aux chantiers navals la profondeur du malaise. Le patronat nantais décide alors du lock-out, rarement employé à Nantes en cas de conflit, et les ouvriers des chantiers s'engagent alors dans une lutte qui dégénère en émeute au mois d'août.

Lors d'une manifestation réclamant l'application à Nantes des mesures obtenues par les Nazairiens, un ouvrier est tué par balle. Le patronat résista malgré tout, mais finit par accorder une hausse des salaires. Cette grève favorisa le développement du syndicalisme, et provoqua la surenchère des syndicats dans les conflits qui ont suivi.

Toutefois l'heure de la modernisation avait sonné aux chantiers navals, alors aux prises avec la concurrence des chantiers étrangers. L'année 1959 est au sommet de la courbe de développement de la construction navale française, mais c'est également le moment où, prévoyant la baisse de la demande, l'Etat et les sociétés gestionnaires des chantiers envisagent de réduire leurs capacités de fabrication.

Ainsi le Livre blanc de la construction navale publié en 1959 préconise t'il le regroupement des moyens industriels et financiers des sociétés exploitant les chantiers nantais. C'est alors qu'en décembre 1961 naissent les Ateliers et chantiers de Nantes, résultat de la fusion des chantiers Loire et Bretagne.

2 - Les chantiers navals dans la tempête

Dans la Navale, les suppressions d'emplois vont bon train : les Ateliers et Chantiers de Nantes annoncent 490 licenciements en 1964, puis 344 en 1965, ce qui donne lieu à de nouveaux conflits, manifestations et réunions.

Les travailleurs des chantiers et les métallurgistes, qui se rallient à la cause des "gars de la Navale", vont ponctuellement débrayer et bloquer les rues de la ville du 13 avril au 19 mai.

Les licenciements annoncés auront lieu : les Ateliers et Chantiers de Bretagne gardent les ateliers de mécanique et de chaudronnerie, et la moitié de leur effectif. Dubigeon absorbe leur division Construction Navale et reprend 1.300 salariés : il n'y a plus qu'un seul chantier naval à Nantes.

Le tableau qui suit permet une vue d'ensemble de la situation des effectifs des chantiers navals ⁴ :

Année	Effectif des ACB	Effectif de Nantes	Effectif de Basse-Loire	Effectif de la France
1954	3.800	7.600	18.600	39.208
1960	3.100	6.100	17.000	37.300
1963	4.400	5.700		34.656
1966	3.000	4.300	12.400	27.810
1968	2.700	3.900		
1969		2.300		25.000
1970		2.400		

Toutefois la partie semble jouable car des investissements sont prévus pour l'augmentation de la production : Dubigeon connaît en effet un beau développement pendant dix ans, l'effectif atteignant même 2.600 personnes en 1976.

Mais c'est en 1977 que les Nantais vont s'apercevoir que l'ère des Trente Glorieuses est révolue. Un souci hante les ouvriers des chantiers, qui se préparent au lancement d'un sous-marin et ont encore deux navires sur cale : l'avenir du chantier et celui de l'emploi. En effet, le carnet de commandes et la situation sociale ne sont pas brillants : une vague de licenciements est prévue afin de ramener le nombre des salariés à 2.000. D'après les syndicats, le processus de dépérissement du chantier naval nantais est enclenché, mais la direction répond que ces licenciements sont nécessaires pour rééquilibrer les charges du chantier, et assurer sa survie.

La mise en place de pointeuses sur les chantiers vont provoquer une grève générale, menée de front par la CGT et la CFDT, qui finira par se retirer du conflit, contraignant de ce fait la CGT à reprendre le travail : la division syndicale est désormais consommée. Cependant, la grève de 1977 n'a fait que retarder la descente aux Enfers des chantiers : les salariés de Dubigeon sont 2.000 en 1977, 1.750 en 1980 puis 1.350

en août 1985... Une perspective de 900 est annoncée pour 1986, mais un nouveau coup dur survient : ce ne sera plus 900 mais 550 salariés. En effet, il est prévu de transférer aux chantiers de l'Atlantique (Alsthom), dont Dubigeon est filiale, les services administratifs et les bureaux d'études : une humiliation pour les Nantais qui ne veulent pas devenir un atelier de sous-traitance.

En septembre et octobre 1985, Nantes est encore le théâtre de violents affrontements entre ouvriers et C.R.S. La Navale se mobilise dans les rues de Nantes, proclamant que "Dubigeon survivra" et que "la Navale ne coulera pas"...

Le 14 novembre, le plan de suppression d'emplois est lancé officiellement. Puis les événements s'enchaînent : le 2 octobre 1986 a lieu le dernier lancement, celui du *Bougainville*, et enfin le 3 juillet 1987 intervient la fermeture du site.

Nantes porte alors le deuil de "sa Navale"...

* * *

Aujourd'hui, le bâtiment des "Ateliers et Chantiers de Nantes" a été rénové, et le Belem prend toujours ses quartiers d'hiver dans le Port de Nantes ; mais pour les gars de la Navale, plus de dix ans après la fermeture des chantiers, la blessure n'est pas encore cicatrisée... Yves Rochecongar fait renaître l'espoir en constatant que "l'estuaire contribue à rapprocher les hommes plutôt qu'à les opposer"⁵.

¹ Daniel PINSON, *L'indépendance confisquée d'une ville ouvrière*, éd. Arts-Cultures-Loisirs, 1982

² Paul BOIS, *Histoire de Nantes*, éditions Privat, 1977

³ Témoignage publié dans les *Cahiers du Lersco*

⁴ Yves ROCHCONGAR, *Des navires et des hommes*, éditions Maison des Hommes et des Techniques, 1999

⁵ Yves ROCHCONGAR, *op.cit.*