



BASSE-LOIRE

estuaire et patrimoine industriel

Espace d'échanges et de transformations

Dès le 18^e siècle, le développement de l'estuaire de la Loire est lié à ses activités industrielles : industries textile et sucrière, constructions navales, qui sont elles-mêmes dérivées des fonctions portuaires, tant fluviales que maritimes.

Le 19^e siècle marque une rupture sans précédent entre navigation fluviale et navigation maritime, et le passage d'une culture de négoce à une culture technique propice à la naissance de filières industrielles. C'est aussi le siècle de la naissance du port moderne de Saint-Nazaire. De Nantes à Paimboeuf, puis à Saint-Nazaire en passant par Couëron, Indret, Basse-Indre, Trignac, la Basse-Loire forme désormais un vaste espace économique en relations étroites avec son arrière-pays. Des liens sont tissés avec la Bretagne, le Poitou, le pays du vignoble au sud, la vallée de la Loire.

Le 20^e siècle apporte de nouvelles pierres à un complexe industriel déjà impressionnant. La guerre a contribué à l'enracinement de la construction ferroviaire et l'usine des Batignolles, nouvellement implantée, emploie jusqu'à 3 500 ouvriers dans les années 1920. De même, la construction aéronautique se développe, d'abord à Saint-Nazaire dans la diversification des chantiers navals, puis à Bougenais. L'industrie chimique se renforce avec l'arrivée des établissements Kuhlmann à Paimboeuf, de Saint-Gobain à Nantes et de la compagnie bordelaise de Produits Chimiques à Haute-Indre... tandis que la construction navale nazairienne se dote d'outils innovants.

Aux heures de crise, un territoire mouvementé

Le 20^e siècle est aussi le temps des remises en cause et des doutes. Des symboles de l'industrie locale commencent à péricliter, sous l'effet des crises économiques, de l'intégration à des marchés nationaux et continentaux, d'une trop grande dépendance aux capitaux extérieurs à la région. La faillite en 1932 de la Compagnie générale transatlantique en est un exemple fort ; elle s'ajoute d'ailleurs à la fermeture des Forges de Trignac voisines. La crise est aiguë à Saint-Nazaire, d'où part la "Marche de la faim" en direction de Nantes le 27 juin 1933 ; tandis qu'à Nantes des industriels de renom désertent la ville. Les difficultés de l'après-guerre alimenteront un mouvement social particulièrement combatif : en 1955, les "métallos" défendent leur salaire ; en 1968, Sud Aviation à Bougenais est la première usine occupée de France ; en 1987, la fermeture des chantiers Dubigeon touche douloureusement la ville de Nantes.

De cet espace économique, on retient plus volontiers l'histoire nantaise d'un grand port colonial et négrier, ayant su faire un nécessaire travail de mémoire, ou un passé nazairien plus récent, comme tête de ligne transatlantique et leader de la construction navale et aéronautique. Dans ce contexte, l'histoire industrielle et son patrimoine doivent trouver une place dans une culture estuarienne complexe.

Par leur force de suggestion, les sites patrimoniaux témoignent d'une culture technique et industrielle et du travail de tous les hommes qui l'ont rendue possible.



Le musée de Port de Nantes. Carte postale de la collection "Le Port de Nantes".
© Archives de Commerce de Nantes, Nantes, 1907 (n° 144)