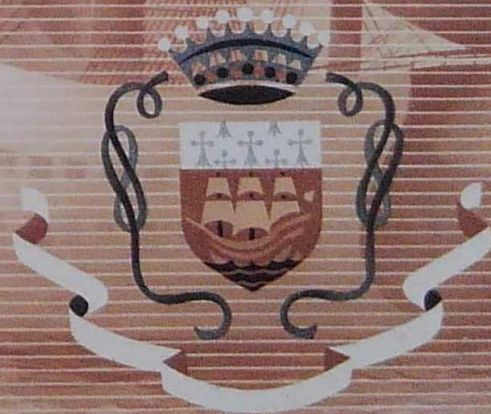


*UNE PORTE DE L'EUROPE*

# NANTES





*UNE PORTE DE L'EUROPE*

N A N T E S

## P R É F A C E

Le 2 décembre 1948, le dîner mensuel du Rotary-Club de Nantes avait lieu à l'hôtel de la Duchesse Anne.

Au dessert, M. Georges Picard, professeur à l'Université d'Harvard, directeur régional des services américains d'information, fit une conférence sur le plan Marshall.

A la suite de cette conférence, des questions posées par quelques membres du club désireux de mieux connaître les buts de ce plan, et des réponses faites par le conférencier, il est apparu que l'effort de redressement économique de notre pays n'était pas suffisamment connu.

Aussi, avons-nous estimé qu'il était nécessaire de montrer à nos amis étrangers que nous étions fiers des réussites locales et certains d'un bel avenir pour notre ville.

Nous prîmes donc la décision d'étudier l'édition d'une plaquette sur Nantes et nous confiâmes à notre camarade Letourneur le soin de nous établir un projet.

Le mois suivant, le 8 janvier 1949, Letourneur présentait un essai au club au cours d'un dîner. La plaquette était devenue un véritable livre, le titre était choisi : « Une porte de l'Europe, Nantes », et le 13 janvier 1949 l'exécution de ce livre était confiée à l'Imprimerie Moderne de Nantes.

Le Rotary-Club fit appel à la collaboration des industriels et commerçants de la ville pour couvrir les frais d'édition de ce bel ouvrage abondamment illustré. Plus d'une année fut nécessaire pour réunir les documents que nous présentons dans l'ordre suivant :

les premières pages situent Nantes sur la carte et dans l'histoire et, après un tableau de l'effort nantais d'autrefois,



viennent quelques photographies des épreuves subies par la ville pendant la guerre, en 1943.

Les feuilles qui suivent présentent l'effort nantais d'aujourd'hui, et le lecteur, en les tournant, passera successivement en revue la Chambre de Commerce, le port, les constructions navales, les grandes entreprises métallurgiques, les industries alimentaires : conserve et biscuiterie, raffinerie, bref toute cette industrie et ce commerce local qui font de Nantes la capitale économique de l'Ouest de la France.

Le livre se termine par quelques éloges de la vie spirituelle, artistique et touristique de Nantes.

La rédaction des textes a été confiée à M. Bernard Roy, conservateur des Musées départementaux, et les dessins aux artistes suivants :

Gustave Alaux, Jean Bouchaud, Michel Bouchaud, A. Brenet, Gobô, Géo Ham, Félix Lorigoux, Mathurin Méheut, Jean A. Mercier, Nathan, Ordner, Jean Picart Le Doux.

Le lecteur jugera de leur réussite qui ajoute encore au renom d'éditeur d'art de Letourneur.

Le prodigieux essor actuel de la ville de Nantes méritait bien que des Rotariens, dont l'un des buts est de servir leur cité, s'emploient à le faire connaître.

Les Rotariens nantais, par la diffusion de ce livre, aideront au rapprochement international en faisant ainsi mieux apprécier leur ville. Si Nantes en 1950 est une porte de l'Europe par sa situation géographique, son port et son activité économique, ils veilleront à ce que cette porte soit largement ouverte au développement d'amitiés internationales, d'année en année plus nombreuses et plus profitables à la paix.

*Deve*  
*président du Club*  
*1947-49*





## LA RÉGION GÉOGRAPHIQUE



**B**IEN avant d'être désignée par les géographes et les géo-politiques comme le carrefour, la grande plaque tournante de la Bretagne, Nantes était depuis des millénaires, et bien avant l'installation des Gaulois sur son sol, un *centre de nodosités* comme écrivit Vidal de la Blache, un *haut-lieu* comme disent les mystiques, un *lieu d'honneur* en langage héraldique.

Penchés sur les abondants vestiges de leurs civilisations successives, nous imaginons assez bien l'effort des diverses peuplades qui s'accrochèrent aux obstacles opposés par l'écorce terrestre au torrent des eaux fluviales de la Loire en route vers la mer.

Après une série d'inondations et d'exondations qui porta l'embouchure du fleuve aux portes de la ville actuelle (à Couëron) avant de la fixer, pour un temps, à près de 50 kilomètres au large de Saint-Nazaire, une population parvint à se maintenir sur un terre résistant. C'est de ce point géographique que partit la civilisation active qui, bien longtemps après, devait rayonner sur toute une région et donner naissance au pays nantais.

Ainsi se forma la bourgade de Condevincum ou Portus Namnetum, capitale des Namnètes et noyau attractif d'une très vaste étendue territoriale.

L'aspect géographique de la région avait alors sensiblement pris la physionomie que nous lui connaissons aujourd'hui. A la base du Massif Armoricaïn, dont l'échine granitique ou schisteuse s'étend de Brest à la Mayenne, cette région est abondamment irriguée. « Nantes périra par l'eau » disait autrefois le populaire, ému de se trouver pris dans l'énorme réseau aquatique formé par la Loire tentaculaire, encore grossie de sept affluents avant d'aller mêler le moutonnement de ses flots à celui de l'Océan.

Sur la rive droite, c'est l'Erdre, porteuse depuis les confins de l'Anjou d'eaux lourdes et chargées de fer, c'est le Havre, bien modeste en été, qui vient mourir aux pieds du donjon féodal d'Oudon, ce sont la Chézine — que la légende a trop honorée en prétendant que Jules César aurait goûté sur ses rives le repos du vainqueur ! — et le mélancolique Brivet.

Sur la rive gauche, la Loire reçoit les apports de la Dive, de l'Acheneau et de la Sèvre nantaise.

Au nord du pays, enfin, la Vilaine, dont la couleur est celle des vieilles pièces romaines mises au jour par le soc d'une





charrue, sépare le pays de Nantes de celui de Vannes, après avoir reçu les eaux paisibles d'affluents sans autres prétentions... que poétiques.

Pays plat, de nos jours médiocrement boisé, entrecoupé de collines dont les points culminants sur le sillon de Bretagne ne dépassent guère 70 mètres d'altitude, la terre des Namnètes est limitée à l'ouest par près de 100 kilomètres de côtes où alternent plages de sable fin et criques déchiquetées... et c'est là le plus puissant de ses attraits.

Le climat y est tempéré. Quoique souvent pluvieux, il reste sain, balayé par les vents dominants venus du large, vivifié par l'air chargé d'iode qui hâle les visages, fait tourner les ailes des moulins et ne laisse jamais oublier que la mer éternelle est là, toute voisine.

Mer maternelle, mer nécessaire,  
mer kymrique, sacrée, dont les colères profondes  
ne sont, aux mauvais jours, à ton peuple révélées  
que par l'écumante horreur des vagues démontées.  
Mer apaisée des beaux étés, qui monte et descend  
au rythme de la respiration de Morgane  
endormie dans la flore des abysses,  
tandis qu'en surface,  
sur les grèves,

*« Les charnelles odeurs des verdure marines »  
« suivent le long des flots le spectre des Vénus. »*



## HISTOIRE DE LA CITÉ



**P**ASSÉ le temps de ses obscures origines, Nantes nous apparaît, après l'envahissement de l'Armorique par les Romains (l'an 45 avant Jésus-Christ) comme le magasin général des approvisionnements du vainqueur. C'est une petite capitale déjà.

D'esprit positif, et dans l'impossibilité de briser un joug posé sur eux avec une apparente mansuétude, les Namnètes tirèrent le meilleur parti de la situation en se livrant à un commerce fructueux, dans une ville neuve où un théâtre aux colonnes de marbre et des temples dédiés à des dieux inconnus remplaçaient flatteusement des constructions en terre battue.

Une telle soumission morale ne résista pourtant pas au merveilleux appel du christianisme apparu au III<sup>e</sup> siècle et pour la gloire duquel Donatien et Rogatien, jeunes patriciens, subirent un martyre dont le prestige subsiste toujours.

Vers l'an 409, l'heure de la libération vint enfin pour la Bretagne, lasse de fiscalité. Mais les Romains ne se retirèrent pas sans avoir eu à combattre, avec l'aide des Namnètes, les bandes saxonnes venues du nord pour piller la cité.

Puis ce fut l'invasion des Barbares, filtrant de partout.

Attaqués les premiers, les Bretons d'Angleterre, conduits par des moines, passèrent la mer et vinrent se réfugier chez nous. La confusion était d'autant plus extrême que les Francs de Clovis, libérateurs relativement pacifiques, arrivaient aussi.... Tant de vicissitudes n'empêchèrent pourtant pas les Namnètes d'augmenter le périmètre de leur ville qui dépassa bientôt l'enceinte primitive pour former, hors les murs, les faubourgs de Saint-Similien, de Saint-Donatien, de Saint-Clément d'où jaillirent églises, couvents et bâtiments civils.

Un évêque de grand mérite, Félix, étonnant meneur d'hommes, fit, pour le bien public, peser sur la population une poigne régaliennne.

Prêtre, ingénieur, banquier, il creusa un canal, acheva la Cathédrale, releva le niveau de l'Erdre et dégaga le port en faisant sauter l'éperon rocheux de Miseri qui étranglait le fleuve.

Le pouvoir des évêques diminua beaucoup après 732, les Carolingiens ayant confié à des comtes séculiers la garde de la Haute-Bretagne; mesure sans effet puisque en 845 le Breton Nominoë écrasait les Francs de Charles le Chauve, arrachait le pays de Retz au Poitou et donnait à son royaume les limites géographiques qu'il a toujours conservées depuis.



★ Le château des ducs de Bretagne.



Temps désespérés de l'an 843 à l'an 919 ! Les drakkars normands, ornés de têtes d'hippocampes, montèrent de l'horizon marin ; et les hommes blonds, aux casques pointus, se ruèrent sur une population désarmée, détruisant la ville. Le massacre et l'incendie furent tels que Nantes n'exista plus. Ce fut une ville nouvelle que bâtit Alain Barbe-Torte, jeune prince, second fondateur de la cité, père de la patrie bretonne, qui revint précipitamment d'Angleterre pour chasser définitivement les Vikings de son Armorique et y établir l'ordre féodal.

Si Alain Barbe-Torte avait relevé les murailles d'enceinte, créé entre la Cathédrale et le Change cette Grand'rue qui n'a pas depuis modifié son parcours, un de ses successeurs, Pierre de Dreux, au retour de la croisade, apporta à sa capitale des améliorations considérables. Il engloba dans de nouvelles murailles tout le quartier actuel de la préfecture, le Bourmin (coteau de Saint-Nicolas) et aménagea le Port-Maillard.

La guerre de Cent Ans, qui vit s'affronter si cruellement la France et l'Angleterre, trouva son écho en Bretagne dans une longue guerre de succession qui se termina par la victoire du duc Jean IV de Montfort (1365), représentant, contre la tendance française, de l'esprit anglo-breton. Le nouveau souverain établit à Nantes ses bases militaires. Il édifia le château de Pirmil. Nantes ne respira guère que sous le règne de son fils, Jean V, prince prudent et grand bâtisseur aussi.

Le dernier prince souverain de Bretagne, François II, père de la duchesse Anne, fut peut-être le plus magnifique rénovateur de la ville. C'est ce « prince de beau corsage », épris de tous les arts, qui acheva la cathédrale, la psalette (ou *conservatoire de la Maîtrise*), commença la construction du château actuel et marqua de son goût tout l'urbanisme de son temps.



\* La duchesse Anne recevant du donateur  
« Les vies des femmes célèbres ».

Manuscrit du xv<sup>e</sup> siècle.

Musée Dobrée.

Sa fille Anne, dernière duchesse souveraine de Bretagne, paracheva son œuvre.

En 1532, François I<sup>er</sup> régnant, la Bretagne devint française et la féodalité y céda la place à une bourgeoisie puissante qui fonda la première mairie nantaise (1559), trafiqua avec l'étranger et créa une marine commerciale. Vers 1650 la vie nantaise prend encore un tour nouveau. Restée bretonne, frondeuse, elle ne supporte pas la fiscalité imposée par Louis XIV, proteste contre le viol de ses libertés municipales et ne soutient la monarchie que parce que Colbert aide ardemment son commerce maritime et avantage ses armements.

L'âge d'or de la cité approche. En 1700 il atteint son apogée. C'est le règne des armateurs et de toute une population enrichie par le trafic à la mer et la traite des noirs. Les architectes élèvent dans le goût du jour de beaux hôtels aux ferronneries tourmentées sur l'emplacement des vieilles murailles à machicoulis... Et cette prospérité dura jusqu'à la Révolution.

Dès l'an 1788, Nantes devient un foyer d'esprit révolutionnaire... foyer plus ardent dans la ville que dans les campagnes, restées fidèles à leur foi et à leur roi.

Attaquée farouchement par les Vendéens en juin 1793, elle se défend avec vigueur. Hélas! La Convention lui envoie Carrier, organisateur d'une terreur dont la monstruosité est restée dans les mémoires. C'est dire que le coup d'état du 18 Brumaire fut accueilli avec enthousiasme, comme le fut, peu après, le régime impérial. A la Restauration, qui soutint pourtant beaucoup l'industrie locale, la jeunesse libérale nantaise préféra l'avènement de Louis-Philippe et goûta le conseil de son ministre : « Enrichissez-vous. »

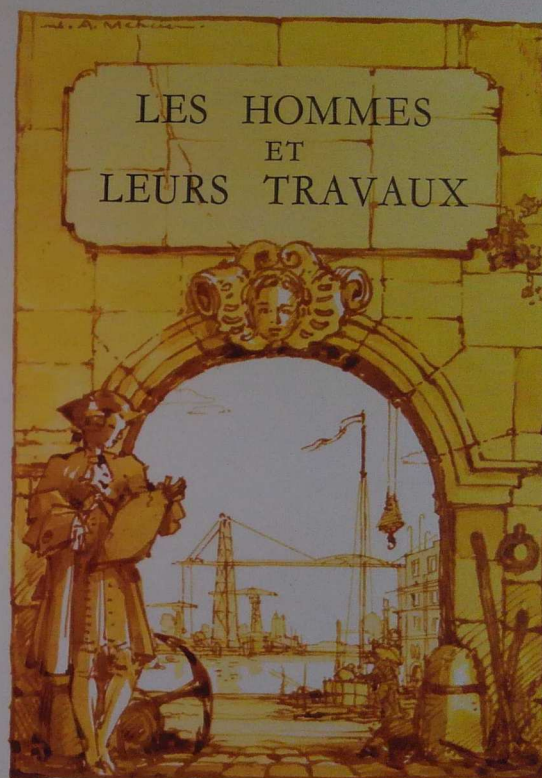


★ La psalette.



Socialement, la République de 1848, le règne de Napoléon III, la guerre franco-allemande elle-même, la proclamation d'une nouvelle république ne modifièrent pas profondément l'esprit d'une ville de plus en plus préoccupée par l'unique souci de travailler et de gagner de l'argent. « Ville d'épiciers ! » diront des voisins jaloux, oublieux de ce qu'avait coûté de peine et de sang aux trafiquants à la mer, la création de leurs premiers comptoirs et de la « course aux épices » ; ville d'épiciers qui perdit tant de ses enfants pendant la guerre 1914-1918 ! ville d'épiciers qui, atrocement blessée par les bombardements de septembre 1943, répare ses murs tout en gagnant son pain quotidien dans la bonne humeur ! Comme l'ouvrier qui, pour se donner du cœur, fredonne une chanson en besognant, elle va, depuis, chercher son ardeur dans une vieille complainte, celle du « *Blason et Louanges de la cité de Nantes* » où ses aïeux au XV<sup>e</sup> siècle puisaient déjà leur fierté et leur entrain :

*Nantes est ville principale  
de Bretagne, et épiscopale.  
C'est bonne ville à tous venans  
et y sont très bons les marchands,  
très riches. Elle est imprenable.  
De poisson est chacun fourny  
en ce lieu et très bien garny  
Par le voulloir du Dieu divin  
bon pain, bonne chair et bon vin...*



## LE CARACTÈRE NANTAIS



*« Si l'on offrait gratuitement à un Nantais tous les terrains du plein centre de la ville, il demanderait deux heures pour réfléchir. »*

Charles MONSELET.



ÉFINIR en une phrase concise, à prétention lapidaire, la psychologie du tempérament nantais et les mobiles persistants qui guident l'âme d'un autochtone ne serait qu'un mirage.

Sur Nantes, comme sur tous les ports, ont toujours soufflé des habitudes de liberté, un sens de l'opportunité et un certain scepticisme propres aux gens du voyage.

C'est, de plus, un pays de marches, une lisière, un poste d'écoute d'où l'on eut, de tous les temps, l'oreille tendue vers la France, l'Angleterre et, plus tard, les Isles nourricières.



Cette surveillance attentive y a marqué pour longtemps les âmes d'une prudence extrême, d'une réticence que les élans d'un cœur naturellement ami de la vie joyeuse ont peine à maintenir, d'un esprit d'économie persistant dans les petites choses et d'une largeur de vue parfois considérable dans les grandes.

Suivant la profondeur de leurs racines, des plantes spirituelles très diverses fleurissent dans les couches superposées mais cohérentes dont est constitué le sol du vieux comté. C'est qu'un humus fondamental en rend l'ensemble homogène : la pratique d'une même sensibilité religieuse.

Émile Gabory a vu parfaitement juste en écrivant : « ... les traditions bretonnes ont formé à cet ensemble venu des quatre coins de l'horizon une âme bretonne ; l'ensemble est breton, mais garde toutefois des traits à part qui lui viennent de son origine complexe.... »

« ... C'est que Nantes a été et reste profondément imprégnée de catholicisme. Les indications politiques ne sont pas fatalement une preuve du contraire.... »



## L'EFFORT NANTAIS D'AUTREFOIS



**N**'EN connaissant rien, les historiens sérieux n'ont point parlé des temps où l'effort des Namnètes dût être celui de toutes les peuplades primitives : chasseurs, pêcheurs, bergers errants, peinant dangereusement pour se nourrir et défendre leurs familles et leurs troupeaux contre les fauves. Aucun document antérieur aux *Commentaires de César* ne nous renseigne sur ce peuple et sur son âme. Seules la prudence et l'apparente soumission au vainqueur de ces navigateurs commerçants, sans doute peu belliqueux, nous laissent supposer que leur effort d'autochtones à participer au bien de la cité dût être essentiellement passif.

Les Romains chassés, c'est avec le christianisme que de grandes figures s'élèvent au-dessus de la ville récemment païenne, en la personne des évêques, de saint Clair et surtout de saint Félix qui, nous l'avons dit précédemment, domine de beaucoup ces mitrés sortis d'une légende aussi dorée qu'une chape romane. Venu d'Aquitaine, Félix fut le promoteur de l'esprit d'entreprise de sa ville. Il devint Nantais... et dictateur. De 550 à 583, ce grand homme, terrible de par Dieu, est partout, à l'autel, sur les remparts, à la tête de ses équipes de moines-castors, qui creusent, font des digues et détournent le fleuve. Il est une flamme, une épée, une balance.

Comme un archevêque Turpin, il estramaçonne, en grand marquis déjà, les bandes armées qui menacent ses marchés et pillent les vendanges de son peuple. Pour tous et contre tous, il est là.

Les immenses exploits d'un Nominoc, d'un Alain Barbe-Torte, s'inscrivent davantage aux annales de gloire de la Bretagne qu'au livre d'or de notre ville. Mais que dire de l'opiniâtreté de cette longue lignée de comtes et de ducs aux beaux noms : Audren, Erech, Noël, Widon, Judichaël?...

A travers les vieux textes, la statuaire de leurs rares tombeaux, la sigillographie, ils nous apparaissent bien frustes, bien rigides. On aurait tort pourtant de les imaginer trop semblables les uns aux autres. Quelle différence entre le pieux Alain Fergent rassemblant au Bouffay ses grands féodaux, les Malestroit, les Goulaine, les Semaïsons pour les emmener faire croisade à Jérusalem... et un Pierre Mauclerc, chef réaliste, anticlérical, radical en politique, excommunié et protecteur de tous les excommuniés, mais qui s'en va se faire tuer pour la défense de la sainte couronne d'épines ! C'est un homme de chez nous, Hervé-le-Marin, qui transportera les



★ Monsieur Delaselle, amateur nantais,

Largillière (1656-1746)

musée des Beaux-Arts.



croisés et en profitera pour commercer de plantes aromatiques... le premier épicier nantais !

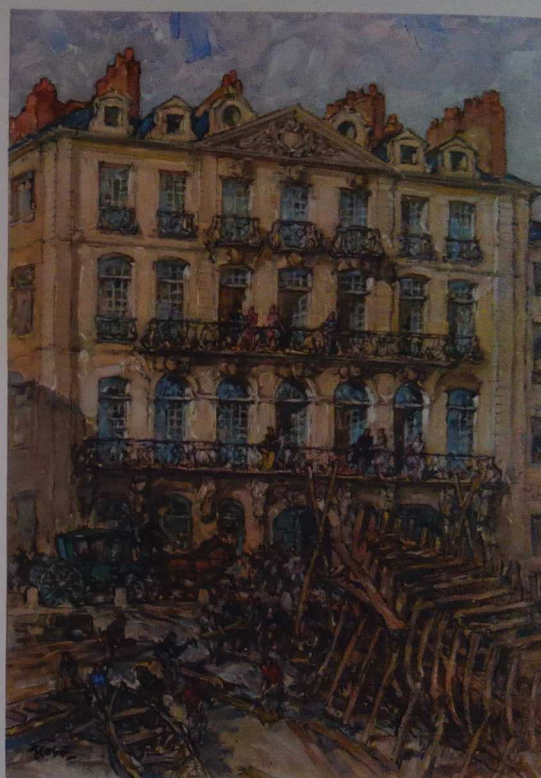
Le duc Jean le Roux est, avant tout, antisémite. Guy de Thouars construit le château de la Tourneuve et la porte Saint-Pierre. Jean IV, dont le cœur est anglais, bâtit Pirmil, pour la défense de la cause bretonne, tandis que son rival, le saint Charles de Blois, bien qu'aïdé par Duguesclin et Olivier de Clisson, se fait écraser pour la même cause, mais soutenu, lui, par la France.

Pourquoi refuser ici au malheureux Gilles de Retz, alchimiste trop fortuné aux yeux de son prince et de son évêque qui manquent d'argent, la gloire de ses magnifiques états de soldat ?

Avant d'être étranglé et « mis en poudre », quelle belle litanie de titres est la sienne ! : Gilles, le haut baron, le fastueux, le savant, l'artiste, le preux, le maréchal de France, le gardien de la Sainte Ampoule, le seul soutien de Jeanne d'Arc blessée aux Tourelles... et peu après : le sorcier, le sodomiste, le supplicié, le pénitent qui fait, par sa dignité de cerf à l'hallali, pleurer le petit peuple !

La diversité des moyens utilisés dans le long effort nantais apparaît particulièrement à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, quand la Bretagne va cesser d'être indépendante et que son duc souverain, François II, tente de la sauver par tous les remèdes.

Déchiré par les influences de ses deux ministres : Chauvin, l'homme de la France, Landais, l'homme de l'Angleterre, il ne ménage rien pour que son pays disparaisse en beauté. Et, esprit solitaire, « car point il n'avait goût à sortir au dehors du château », il réorganise toutes les défenses de sa capitale, fonde une université « à la manière de Bologne »,



\* L'hôtel de la C<sup>o</sup> des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle.

des collèges, une schola cantorum. Tout ce qui demeure de nos jours du Nantes médiéval lui est dû.

La réunion de la Bretagne à la France, consacrée en 1532 par le mariage de Claude, fille de la duchesse Anne, avec François I<sup>er</sup>, oriente tout aussitôt l'effort nantais vers une voie différente, dans une ligne bourgeoise, fondée sur une communauté de ville. Dès que notre bourgeois a mis pied sur son tremplin, il prépare son bond.... En premier, il s'occupera de la navigation fluviale pour trafiquer avec les provinces voisines : Anjou, Poitou, Normandie, qui, il y a peu, étaient pour lui l'étranger ; en second, pour commercer avec les pays nordiques, la Hollande et aussi l'Espagne. Une association d'échanges, de documentation mutuelle — un *rotary*, dirions-nous — nommée la Contractation, facilitera les transactions entre marchands de Nantes et de Bilbao.

On combattra la piraterie, trop souvent l'alliée des galères royales chargées de la combattre. En 1516, les armateurs installent leurs chantiers au Port-au-Vin et bordent la Fosse de quais et de cales.

Suivant la loi démographique courante, les étrangers accoururent nombreux. Le riche marchand André Rhüys, qui reçut Henri IV dans sa maison de la Fosse, était espagnol, comme ses amis d'Espinoses ; les Harrouys venaient des Pays-Bas. Les Italiens ne se comptaient plus.... Que de Flamands aussi parmi les charpentiers de navires, les maîtres d'œuvre qui, sur leurs chantiers de Gloriette, chevillaient les hautes membrures de la *Non-Pareille*, « à la démesurée grandeur » ou du *Grand-Carraquan* « plus grand qu'on ait point vu en notre océan » !

Mais c'est de 1650 à la Révolution que la réussite nantaise atteint son apogée. Le monde des marchands, se tenant



★ Paul et Virginie.

Indienne de la manufacture Petitpierre.

Musée des Salorges.

à l'écart de la politique, consacre tout son temps au travail et à l'équipement nécessaire à son développement.





\* Le port au XVIII<sup>e</sup> siècle.



Pas de trafic sans correspondance ; on n'avait guère jusqu'alors utilisé que les courriers de mer. Nos bourgeois, développant la première poste aux lettres, inventée en 1554 par un nommé Jean Cornichon, établirent un service régulier avec Paris. Les voitures publiques commencèrent à circuler de Nantes à Rennes, Paimbœuf et Angers. Après quelques retards forcés dans les fossés, on gagnait Paris en 90 heures....

Auprès des rares carrosses des grands seigneurs, des fiacres roulèrent sur les pavés bossus.

Les rues tortueuses furent un peu éclairées, l'ombre venue, par le soin des habitants qui, en 1697, avaient chaque soir à placer des chandelles dans 150 lanternes, avant de mettre leur bonnet de nuit.

On acheta des « pompes à feu » avec le produit d'une loterie, pour lutter contre les incendies fréquents dans une ville aux maisons de bois à deux ou trois étages en saillie sur la rue et que rejoignaient même parfois des passerelles.

Tant de persévérance pour le bien public eut ses résultats. Versailles escomptant les ressources qu'on pourrait tirer de tels travailleurs aida — pour une fois — ceux qui s'aidaient. Des sociétés, telle que la Bourse Commune de Nantes, furent créées pour trafiquer avec Madagascar. Dans les mêmes temps, Colbert fonda la Compagnie des Indes Orientales, institua des primes à la construction navale et jura les appétits des Hollandais.... Si bien que le port, riche de ses 1.332 bâtiments, laissa bien derrière lui Bordeaux aux 644 bateaux et Marseille aux 463 unités.

Pour lutter contre les entreprises des marines étrangères, Nantes arma à la course. Les capitaines Pierre Crabosse, Vié, etc., s'illustrèrent sous le pavillon d'argent à la croix de sable cantonné d'hermines. Un nom surpasse les autres,



\* La place du Maréchal-Foch (ancien' place Louis XVI).



celui de Jacques Cassard. Né en 1677 dans une humble maison de la Fosse, passé jeune dans la marine royale, il ravitailla la Provence bloquée par les Anglais, détruisit les colonies hollandaises en Amérique et soumit Curaçao. En 1740, Cassard mourait en prison, démente victime des bureaux. On était las à Versailles de l'entendre réclamer son dû et oublié de ce que Duguay-Trouin l'avait sacré devant la cour « le plus grand homme de mer que la France ait aujourd'hui ».

La traite des noirs, alors pratiquée le plus ouvertement du monde et par toutes les nations, fit à Nantes ruisseler l'or. Les armateurs, en même temps fabricants ou acheteurs de « pacotille » (ensemble d'étoffes, de bijoux, de corail, de quincaillerie, de poterie d'étain, d'armes et d'eau-de-vie), chargeaient bricks et goëlettes armés de ces marchandises pour les troquer sur la côte d'Afrique, en Guinée principalement, contre des esclaves noirs qu'ils vendaient ensuite aux Antilles, à l'usage d'ouvriers agricoles, aux planteurs de canne à sucre.

Payés de leur pacotille en esclaves, puis de leurs esclaves en sucre, les négriers rentraient à Nantes après une opération, dangereuse certes, mais rapportant parfois jusqu'à 250 pour cent.

La ville devint puissamment riche, toutes les classes sociales tirant profit d'un commerce qui exigeait non seulement des marins et des constructeurs mais des fabricants de cent objets. La fabrication des indiennes notamment, où excellèrent les Suisses, a laissé des souvenirs fastueux. Les noms des Petitpierre, des Dubern, des Burckhardt devinrent de ce jour de grands noms nantais. En 1740 la ville avait perdu — on peut aussi le regretter — son caractère médiéval. Des



\* Napoléon I<sup>er</sup>, place Louis XVI (1808).

Dessin anonyme.

palais remplacèrent les maisons d'autrefois et s'alignèrent sur les anciennes fortifications bordant la Loire, sur l'île Feydeau et à la place des rues tortueuses qui tournaient autour du Puits-Lory.

Le maire Gérard Mellier — avant tout désireux de plaire au pouvoir central et qui apparaît de plus en plus, dans la décantation de la vérité par le temps, comme un assez piètre défenseur de sa province — présida au début de ces grands travaux dont les réussites artistiques furent la Cour des Comptes (la préfecture actuelle), puis le Théâtre et tout le quartier Graslin (création d'un receveur des Fermes qui eut aussi le temps d'écrire un *Éloge de la Richesse*, reflet de cette ère de prospérité).

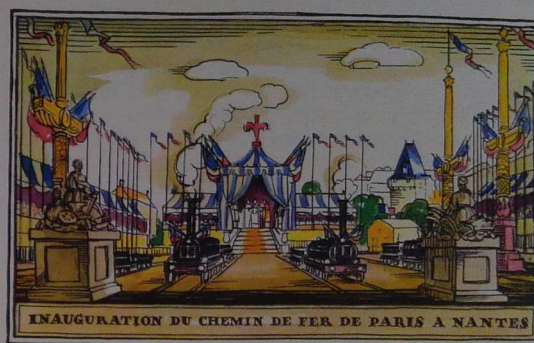
La volupté du luxe s'était emparée d'une population

jusqu'alors bien parcimonieuse. On jeta l'argent par les fenêtres et il y avait beaucoup d'ouvertures aux façades des belles demeures construites pour les richards par les Boffrand, les Ceineray, les Rousseau !

On sait à quel point de démesure atteignit Nantes pendant la terreur révolutionnaire. Ceux-là qui, en dépit du tribunal de Carrier, des noyades en Loire, de la guillotine du Bouffay, tentèrent d'endiguer vers le bon sens les réformes nécessaires qu'apportait un esprit nouveau, n'en eurent que plus de mérite. Des maires comme Kervégan, Baco de la Chapelle furent de grands dirigeants en des jours où leur civisme les faisaient s'opposer, par force, à l'insurrection vendéenne commandée par un Charette de la Contrie dont le courage, le loyalisme et l'habileté, forçaient l'admiration en dépit des politiques partisans.

Passée la tourmente, des cœurs haut placés s'efforcèrent, dès l'avènement de Bonaparte, de panser, avant toutes choses, les plaies de la grande ville : nous y voyons s'y employer Monseigneur Duvoisin, le maire Bertrand-Geslin et — pourquoi dénier injustement ses incontestables mérites à un maître renard ? — le réaliste potentat de la police : Joseph Fouché, duc d'Otrante, fils d'un capitaine de navire, armateur nantais.

De 1819 à 1830 les grands hommes entraînent les grands travaux. Sous l'impulsion de Louis Levesque les ponts se modernisent, la rue du Calvaire s'aligne, et l'on met en terre dans un jeune « jardin des plantes » de petits arbres qui deviendront des baobabs. Le riche armateur Dobrée console de leurs pertes les anciens négriers sans activité en rendant lucrative la pêche à la baleine et l'industrie du doublage en feutre des navires. Au quartier Richebourg, les grandes raffineries Massion, Cézard... traitent simultanément les sucres de canne



et de betteraves, tandis que Joseph Colin, industriel philanthrope, établit dans la rue des Salorges l'usine modèle qui deviendra le berceau de la fabrication mondiale des conserves.

La république de 1848, exaltée par le généreux et assez utopique docteur Guépin, se contenta de faire disparaître sur les monuments les souvenirs de la monarchie...

Les soutiens du futur Empire se révélaient bientôt dans les personnes de Waldeck-Rousseau, de Billault, de Lanjuinais, de l'abbé Fournier, des généraux Bedeau, Lamoricière, Bréa. Les républicains étaient battus et peu après le prince-président, à la portière d'un wagon tout neuf, inaugurait le premier chemin de fer que voyait Nantes.

De 1870 à 1914 des constructions nombreuses, mais sans grande invention architecturale (hospice, hôtel-Dieu, palais de justice, gendarmerie, musée, six églises) sont édifiées sous les magistratures des maires : Charles Lechat, Mathurin



Brissonneau, Colombel, Edouard Normand, Guibourg de Luzinai, Riom, Etiennez, Sarradin, Guist'hau, Bellamy... Tout l'effort se concentre sur l'activité du port, les constructions navales et les industries de l'alimentation.

Les arts, les lettres, malgré un Jules Dupré, un Elie Delaunay, un Jules Verne, un Monselet, demeurent sans fulgurant éclat, du fait que le succès entraîna rapidement ces talents très divers hors de chez nous.

2 Août 1914 ! Nantes se montra résolue et calme devant la guerre. Après l'activité intense des premiers jours, les arrivées de réfugiés français et belges, des trains de blessés, puis, dans le port, de bateaux aux camouflages étranges, une vie nouvelle s'organisa. La ville rationnée sévèrement dans son alimentation, son éclairage, etc., devint une vaste base du ravitaillement national, un centre majeur d'hospitalisation.

Le résultat n'en fut pas moins que, lorsqu'après l'armistice du 11 novembre 1918 l'appel fut fait des enfants du pays nantais partis pour la défense du pays, 25.600 soldats manquaient à cet appel, plaçant le département de la Loire-Inférieure parmi les principaux « donneurs de sang »... et modèles d'abnégation de la France.

De 1918 à 1939, Nantes suivit politiquement le sort des autres grandes villes de l'ouest, souffrant comme elles de la crise économique qui aboutit à la fâcheuse année 1936. C'est pourtant la période qu'elle choisit pour se faire un nouveau et coûteux visage par le comblement des bras de la Loire et de l'Erdre devenus des boulevards utilitaires... mais qui laissèrent à la population le regret de ses ponts et de la chanson de l'eau. Des hommes courageux, qui se savaient appelés à être l'élite civique de demain, attendaient leur tour lorsque la guerre vint briser leur atavique ardeur.



\* 16 septembre 1943 : la rue du Calvaire.



★ 16 septembre 1943 : la rue de l'Arche-Sèche



★ 23 septembre 1943 : les grands magasins Decré.



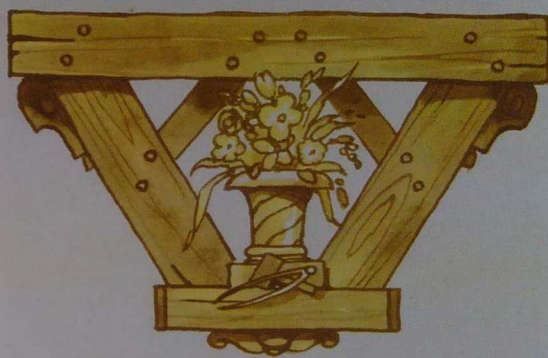
De septembre 1939 à septembre 1943, Nantes vécut dans l'anxieuse attente de jours apaisés. Mais elle prit, hélas, trop à la légère les avertissements des sirènes d'alarme signalant l'approche du danger aérien ! Tragédies des 16 et 23 septembre 1943, où les forteresses volantes déversèrent sur son cœur leurs chapelets de bombes de cinq cents kilos ! (Bilan officiel : 1.277 immeubles détruits ou endommagés, 2.900 morts ou blessés.) Jours affreux, dont le dévouement de tous les cœurs unis dans la fraternité du deuil, l'exemple d'un héroïque préfet et d'une municipalité à la hauteur de sa tâche, s'efforcèrent au mieux de tempérer l'horreur !

Douze août 1944 ! C'est, — croit-on un peu trop tôt — la fin du cauchemar. Les premiers éléments alliés entrent dans la ville et les Allemands fuient... non sans avoir commis, méthodiquement, en quarante-huit heures, pour deux milliards de dégâts dans le port !

... Mais cela n'empêcha que, comme dans la vieille chanson, « toutes les cloches de Nantes se mirent à sonner », tandis que les drapeaux tricolores flottaient sur les ruines, dans la joie... et aussi dans la mélancolie des larmes mal séchées.



## L'EFFORT NANTAIS D'AUJOURD'HUI



**L**E départ du dernier Allemand n'amena pas le retour immédiat dans leur cité des Nantais éparpillés dans les campagnes. Aux ruines de leurs maisons, aux lieux où ils avaient perdu leurs familles, leurs biens, beaucoup de malheureux préféraient encore la bourgade qui les avaient accueillis dans leur malheur. Des quartiers entiers demeurèrent vides, longtemps. On s'y promenait comme dans Pompei....

Et puis, un jour — ainsi qu'en mars on croit entendre dans les taillis sans feuilles encore les timides essais d'un oiseau chanteur, messenger du printemps —, un jour donc, certains sentirent que la ville n'était pas morte, que son pouls battait.

Les signes du renouveau se multiplièrent. Les fourmis



★ Le pont transbordeur et le port.

revinrent à la fourmière, tandis qu'une âme nouvelle animait le chantier massacré.

Une âme nouvelle...

*« ... et que j'aime et qui m'aime  
« et qui n'est chaque fois ni tout à fait la même  
« ni tout à fait une autre, et m'aime et me comprend  
« car elle me comprend, et mon cœur transparent  
« pour elle seule, hélas, cesse d'être un problème. »*

tant les vers de Verlaine, écrits pour une femme, peuvent être dédiés à une cité! Les villes sont femmes (et les sculpteurs officiels ne le savent que trop dans leur fidélité au déjà vu).

Les villes sont des femmes et, comme les femmes les plus charmantes, varient. C'est un autre grand poète, Baudelaire, qui a écrit aussi

*« ... la forme d'une ville  
change plus vite, hélas que le cœur d'un mortel. »*

Ces pensées, croyez-le, ne sont pas dictées à un Nantais de vieille souche par un rancœur de misogynne ou par l'inévitable regret du décor évanoui de sa jeunesse, du temps de ses cerceaux et de ses cerfs-volants.

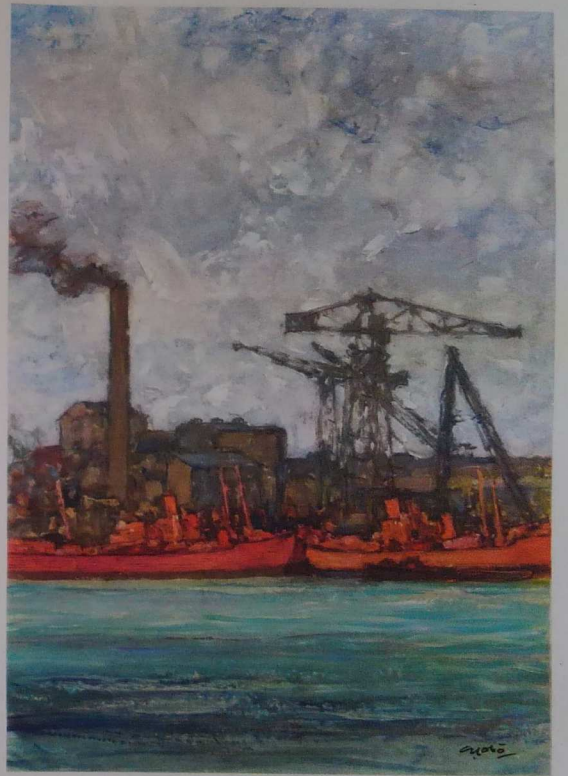
Un fait est là. Une ville nouvelle surgit des décombres comme un sinistré sort des gravats, après la bombe, en secouant son plâtre. Et ce n'est pas un spectre, par ma foi! mais la statue d'une bien belle fille rénovée par Michel Roux-Spitz.

Encore un peu de temps — qu'est-ce qu'un siècle? — et il ne restera presque plus rien de ce que fut cette capitale avant le XIX<sup>e</sup> siècle. Stany Gauthier, qui connaît si bien sa cité d'adoption, écrivit autrefois des lignes prophétiques, explication de ce que sera Nantes demain, décaillée, privée





★ Le port en aval.



de ce que nous y regrettons, mais beau et attachant toujours :

« Or, Nantes nous apparaît comme l'endroit précis où « non seulement deux régimes maritimes se transforment, « mais encore le point exact où deux époques s'affrontent, « où deux formes capitales, conçues par les hommes, arrivent « à s'exprimer en se diversifiant.

« Nantes est la seule ville qui, tout au long du grand « fleuve, peut offrir cette double physionomie d'une cité qui « marque la fin d'une époque et qui réalise le commencement « d'une autre. N'est-ce pas là un fait qui indique à la « fois une profonde originalité géographique et historique, « mais aussi une adaptation qui marque, de la part de ses « habitants, un sens très exact des réalités?... »

La topologie a été, est et sera le meilleur guide de ceux qui ont orienté et orienteront leur activité actuelle vers les formes nouvelles qu'exige la vie sociale.

La preuve de cette renaissance n'est-elle pas dans cette réalité vivante, prise dans quelque dictionnaire : « Nantes, capitale de l'Ouest, grande ville industrielle et commerciale de 230.000 habitants, établie sur la Loire à 55 kilomètres de la mer, au point de jonction de la partie maritime et de la partie fluviale du fleuve ? »

Le port maritime étend 6 kilomètres de quais en bordure des deux bras traversant la ville. Son trafic, qui dépasse trois millions de tonnes, le classe au 6<sup>e</sup> rang des grands ports français.

Devant un tel effort, devant une telle foi, quel encouragement, quelle exhortation peut-on faire à sa ville terrassée, mais qui sent que l'heure du miracle est revenue?... Pas autre chose que les paroles de Celui qui ressuscita les morts et se pencha sur le paralytique : *Surge et ambula.*

Relève-toi, Nantes... et marche !



## LA CHAMBRE DE COMMERCE

« Rien ne vaut que ce qui dure », dit la sagesse des nations. La *Chambre de Commerce de Nantes* bénéficie de l'antique expérience d'une ascendance travailleuse et patiente. Créée le 25 décembre 1802, elle ne faisait alors que continuer la mission de ces juges-consuls qui, dès 1564, établis en corps constitué par une ordonnance de Charles IX, dirigeaient la vie économique du port. Elle n'a pas cessé depuis de s'occuper, avant tout, des activités maritimes locales et en reste l'âme.

Après avoir, pendant les guerres de l'Empire, protégé nos bâtiments de commerce contre les croisières anglaises et soutenu les intérêts des Nantais établis aux Antilles, ses efforts portèrent toujours, depuis, sur deux points majeurs : une lutte patiente contre les ensablements du chenal maritime et le souci d'améliorer sans cesse les quais, les voies ferrées et un matériel de levage qui pourrait faire face, aujourd'hui, à un trafic de plus de trois millions de tonnes !

C'est qu'il n'en faut pas moins pour répondre à des négoce très nombreux dont les plus considérables sont ceux du transit du charbon et des produits pétroliers.



## NANTES, PORT CHARBONNIER

Nantes, située à 55 kilomètres de la mer, est traditionnellement un port d'importation charbonnière.

Avant la guerre de 1939, les charbons réceptionnés à Nantes venaient essentiellement de Grande-Bretagne, puis de Pologne, Ruhr, Hollande, Belgique.

Au lendemain de la Libération, l'approvisionnement se fit sur un courant U. S. A., en attendant que les pays européens exportateurs reprissent leur rôle naturel.

Sans vouloir entrer trop avant dans des chiffres, nous rappellerons que du 1<sup>er</sup> janvier 1946 au 31 juillet 1949 les ports de Nantes et de Saint-Nazaire, qui travaillaient alors en étroite collaboration, ont reçu — en chiffres ronds — 5 millions de tonnes de houille. Les charbons représentaient de ce fait plus de 60 % des importations totales.

Cette part importante tenue par les charbons dans le trafic du port n'était pas due à des circonstances nées de l'après-guerre puisque, avant 1939, ils représentaient déjà plus de 50 % du montant des importations.

Les charbons réceptionnés à Nantes sont destinés à la S. N. C. F., à la navigation, au gaz, à l'électricité, aux industries de la ville et de son hinterland, mais surtout aux usines de criblage et d'agglomération.

Il existe, en effet, dans notre ville et sa banlieue, sept usines d'agglomération, munies de puissants moyens de production, qui ont permis à Nantes, grand port charbonnier, de se placer au premier rang des fabricants d'agglomérés de houille du littoral français.



## NANTES, PORT PÉTROLIER

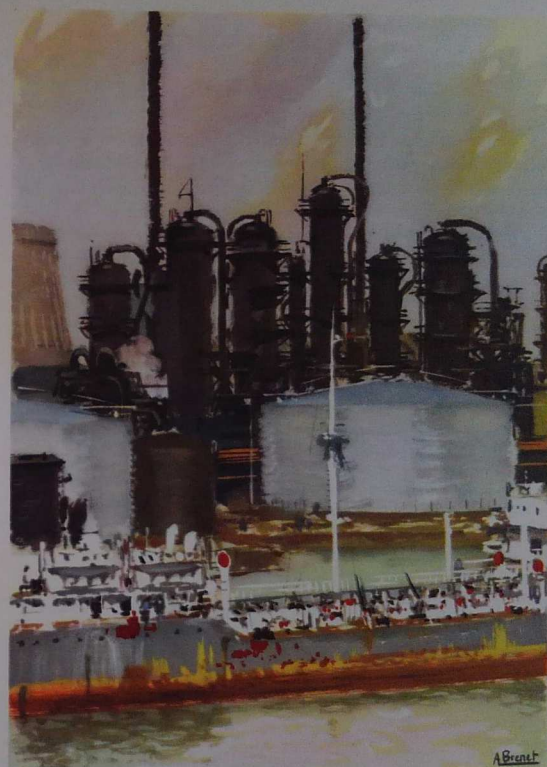
Le port d'importation des pétroles bruts se trouve à Donges, à proximité de l'estuaire de la Loire, en un point du chenal maritime qui permet de recevoir à toutes marées des navires de 9 mètres de tirant d'eau.

Ses installations, agrandies par la Chambre de Commerce de Nantes, offrent trois postes à quai parfaitement agencés pour le soutage et principalement pour le déchargement rapide des pétroliers vers les installations des *Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique*.

Cette société industrielle a été fondée par deux sociétés françaises : « *Antar, Société Anonyme d'Exploitations Pétrolières* », et « *Société Française des Pétroles Serco* », qui ont reconstruit en commun leurs usines presque entièrement détruites pendant la dernière guerre. Après d'importants agrandissements permettant l'emploi des techniques les plus modernes, cet ensemble est équipé maintenant pour traiter un million de tonnes de pétrole brut par an.

Toute la région de l'Ouest est ainsi normalement ravitaillée au départ de ces raffineries en produits pétroliers de haute qualité internationale. Les expéditions ont lieu par caboteurs, par chalands, par fer et par la route. Il existe un poste spécial à quai affecté aux chalands qui transportent les produits pétroliers vers les dépôts situés à Roche-Maurice et à Saint-Herblain dans la banlieue de Nantes, et même jusqu'à Angers.

La situation des raffineries leur permet d'exporter des produits finis vers l'Europe du Nord et également vers l'Afrique du Nord.





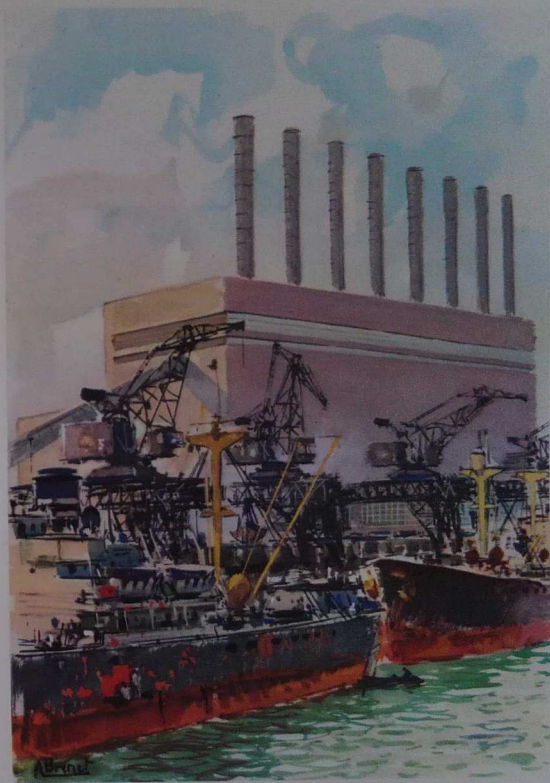
## NANTES, PORT INDUSTRIEL

Les rives de la Loire, comme celles des fleuves accessibles aux navires de haute mer, se prêtent admirablement à l'installation d'établissements industriels qui, grâce à la voie maritime, peuvent aux moindres frais importer les matières qu'ils utilisent, ou exporter les produits qu'ils fabriquent.

Au nord de la Loire, sur 10 kms. en aval de Nantes, le fleuve constitue une véritable rue d'usines installées à Chantenay, à Haute-Indre, à Basse-Indre, à Couëron : raffineries qui reçoivent chaque année 90.000 tonnes de sucre de canne des Antilles et de la Réunion ; industries chimiques et métallurgiques ; fabriques d'engrais qui importent plusieurs centaines de milliers de tonnes de phosphates d'Afrique du Nord, de nitrates du Chili, de pyrites d'Espagne, de soufre d'Italie ; industries du bois qui s'approvisionnent en Scandinavie et en Afrique Occidentale, etc.

Sur la rive sud de la Loire, au contraire, l'absence de voie ferrée a empêché jusqu'à présent l'installation d'établissements industriels. Mais une voie vient d'être construite à travers plusieurs centaines d'hectares de terrains libres, bordant le fleuve sur 5 kms, et déjà l'Électricité de France a commencé à édifier, sur une partie de ces terrains, une très importante centrale thermique dont la puissance prévue est de 300.000 kw.

Ce stade d'aménagement portuaire ne constitue pourtant là qu'une première étape. La Chambre de Commerce voit plus loin. Elle fera face dans l'avenir à toutes les extensions de trafic que permettra la si heureuse situation d'un tel port.



## NANTES, PORT DE TRANSIT

L'hinterland de Nantes englobe dans un premier secteur l'Anjou, la Bretagne, la Vendée et le Poitou ; dans une seconde zone, la Mayenne, la Touraine, la Sarthe, une partie de l'Orléanais et du Bassin parisien. Dans un rayon de 100 kms, 2.300.000 personnes sont ainsi touchées par le rayonnement du port de Nantes, et 6 millions dans un secteur de 200 kms.

Le port de Nantes est la voie la plus économique pour apporter aux consommateurs de ce vaste hinterland les bananes du Cameroun et de la Guinée, les oranges et les primeurs d'Afrique du Nord, les vins d'Algérie, jadis le riz d'Indochine, maintenant l'orge du Maroc et le maïs de l'Amérique du Sud. Réciproquement, le blé que nos provinces de l'Ouest produisent en excédent est exporté par Nantes vers l'Espagne et l'Afrique.

Des installations spécialisées ont été créées depuis la guerre pour favoriser ces trafics divers : magasin isotherme de 6.000 m<sup>3</sup> pour les bananes, chais à vin d'une capacité de 100.000 hectolitres reliés aux quais par pipe-line pour le déchargement des vins en vrac, vaste hangar doté de moyens de manutention spéciaux pour les fruits et primeurs, en attendant l'édification de silos à grains pour l'importation des céréales secondaires et l'exportation de nos blés.

Il convient d'ajouter qu'un trafic appréciable existe entre Angers et Le Mans par la Loire, que le canal de Nantes à Brest dessert une grande partie de la Bretagne et que, par la Vilaine et le canal d'Ille et Rance, Nantes se trouve en jonction avec la Manche.





## NANTES, PORT AÉRIEN

L'aéroport de Nantes est situé à Château-Bougon, à moins de 7 kilomètres de l'agglomération urbaine, à laquelle il est relié par une excellente route.

Le plateau sur lequel il se trouve domine de 25 mètres la vallée de la Loire. De ce fait les jours de brume y sont extrêmement rares. L'aéroport actuel peut recevoir toutes les extensions qui, dans l'avenir, s'avèreraient nécessaires.

Château-Bougon possède deux pistes bétonnées pouvant porter des appareils de 40 tonnes, ayant respectivement une largeur de 80 et de 40 mètres, et une longueur de 1.600 et 1.250 mètres. L'aérodrome est doté d'installations de sécurité comportant un service météorologique, une station radiogoniométrique et un balisage électrique. Situé dans une zone industrielle et commerçante, au débouché de la presqu'île armoricaine et des pays de Loire, il était naturellement destiné à devenir la tête de l'axe aérien de l'ouest de la France. Cette situation privilégiée a retenu l'attention des dirigeants d'« Air-France » qui, dès 1948, ont créé un service bi-hebdomadaire entre Nantes, Bordeaux et Casablanca qui permet de relier Nantes au Bassin Méditerranéen, à l'Afrique et l'Amérique du Sud.

Château-Bougon est également fréquenté par les avions-cargos qui viennent y charger des fruits et des primeurs à destination de l'Angleterre, ainsi que par diverses compagnies de navigation qui, à la belle saison, amènent par la voie des airs les touristes sur les plages de Vendée et de Bretagne.

La Chambre de Commerce de Nantes a pris en charge l'exploitation de l'aérogare qu'elle a aménagée provisoirement en attendant que la mise au point du plan de masse de l'aérodrome lui permette de créer des installations définitives.



Le port de Nantes est donc à la fois grand port industriel et port de transit important susceptible de distribuer les marchandises dans un hinterland étendu, et c'est la raison pour laquelle son trafic ne cessait de croître avant la guerre, puisqu'en 50 ans le tonnage de marchandises embarquées ou débarquées était passé de 386.000 tonnes en 1886 à 3.237.000 tonnes en 1937.

Au lendemain de la guerre, l'avenir du port de Nantes semblait gravement compromis. L'outillage public avait été en partie dispersé, les engins restés sur place étaient presque tous endommagés. Les quais étaient coupés par des brèches tous les 50 mètres. Le chenal maritime était obstrué par les épaves des navires que les armées d'occupation avaient coulés avant leur départ.

Cinq ans se sont écoulés. L'outillage est complètement refait et modernisé. Les quais sont reconstruits. Le chenal est accessible aux navires de 8 mètres de tirant d'eau. Le port de Nantes est de nouveau susceptible de faire face à tous les besoins du trafic maritime, avec une pleine confiance dans l'avenir.



## PRODUCTION ET DISTRIBUTION DE L'ÉNERGIE

**E**N bordure de l'estuaire de la Loire largement ouvert sur l'Océan, se sont installées des industries : chantiers de construction et de réparations navales, usines de conserves de toutes sortes, biscuiteries, etc., qui ont pris rapidement un grand essor et ont provoqué la naissance de multiples industries annexes d'ordre très divers, allant de l'atelier artisanal jusqu'à l'établissement puissant doté de l'outillage le plus moderne.

Pour satisfaire aux besoins d'éclairage, de force motrice et de chaleur d'un tel complexe industriel, il a fallu créer les usines propres à fournir l'énergie sous les deux formes les plus commodes à utiliser, les plus souples et les plus économiques, c'est-à-dire le gaz et l'électricité.

Deux sociétés distinctes se sont partagé cette tâche. Elles ont développé parallèlement et harmonieusement leurs efforts. Depuis 1946 elles font partie intégrante des établissements nationaux de *Gaz de France* et d'*Électricité de France*, qui, fidèles au même esprit de « service public », s'emploient activement à renforcer leurs moyens de production et de distribution et à améliorer la qualité et la sécurité de leurs fournitures.



## ÉLECTRICITÉ DE FRANCE NANTES-CHEVIRÉ

L'installation de cette centrale thermique importante a été envisagée dès 1948. Il s'agissait d'améliorer et de développer l'équipement électrique de l'Ouest de la France, la puissance prévue en 1956 devant atteindre 1 million de kilowatts.

L'Ile Cheviré offrait les conditions requises pour l'installation d'une centrale puissante et de ses services généraux.

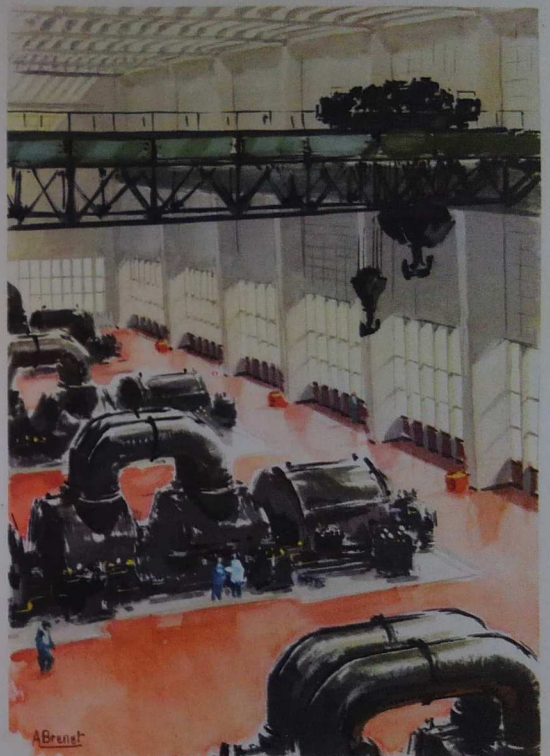
La centrale occupera une superficie de 50 hectares. Elle desservira aussi bien le réseau local à 60.000 volts pour satisfaire à la consommation de Nantes, que le réseau d'interconnexion français à 220.000 volts pour, à l'échelle nationale, parer aux défaillances des centrales hydrauliques en cas de sécheresse persistante. La puissance prévue sera de 500.000 kilowatts, réalisable par étapes successives.

Les travaux de la première tranche ont été entrepris au début de 1950. Ils comprennent l'exécution :

- des bâtiments principaux de l'usine abritant 2 unités de 50.000 kilowatts et leurs auxiliaires ;
- les services généraux de la centrale : parc à charbon de 200.000 tonnes, parc à mazout de 100.000 tonnes, gare charbonnière, ouvrages de prise d'eau et de rejet en Loire, etc.
- des voies d'accès : voie ferrée reliée à la S. N. C. F. de Pont-Rousseau, réseau routier, quais en Loire.

Une deuxième tranche, comportant une unité de 100.000 kilowatts sera entreprise incessamment.

Ainsi la *Centrale de Nantes-Cheviré*, marquera une étape importante dans le développement de Nantes et de sa région.



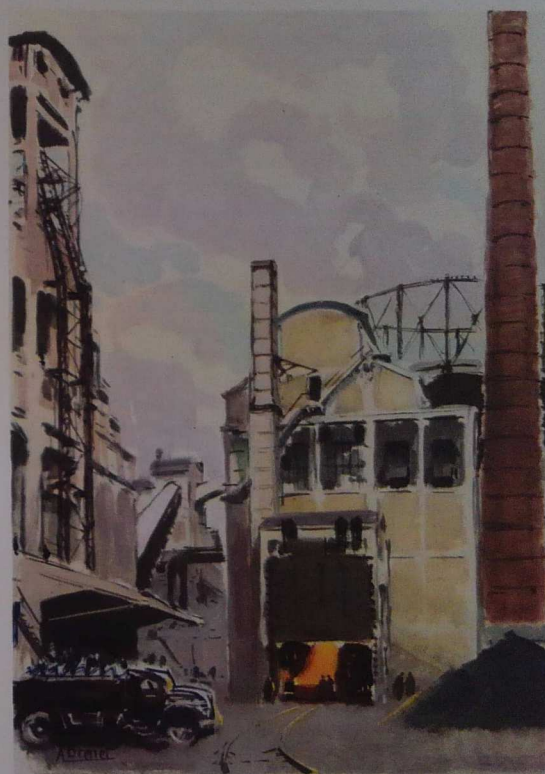
## GAZ DE FRANCE

Le gaz de ville a fait sa première apparition à Nantes en 1828. Dès 1835, la *Compagnie Européenne du Gaz* entreprenait la construction de l'usine du Quai des Tanneurs et des premiers éléments du réseau de distribution de la cité.

La puissance de cette usine n'a cessé depuis lors de s'accroître, pour atteindre 90.000 m<sup>3</sup> par jour, jusqu'au moment où, en 1931, devant les difficultés de pouvoir assurer les extensions nécessaires, la construction de l'usine actuelle de Roche-Maurice fut entreprise. Sa mise en service fut effectuée en 1934. Sa puissance était alors de 110.000 m<sup>3</sup> par jour. Dotée de moyens modernes de production et de traitement du gaz, et pourvue d'un matériel de contrôle important permettant la réalisation de rendements élevés, cette usine a pu faire face, jusqu'en 1946, aux besoins en gaz qui ne cessaient de se développer tant à Nantes que dans sa banlieue et notamment à Basse-Indre.

A cette époque, *Gaz de France* a entrepris un vaste programme d'équipement qui a porté la puissance nominale de l'usine à 250.000 m<sup>3</sup> par jour, construisant de nouvelles unités de carbonisation, deux lignes de gaz à l'eau avec carburation aux huiles lourdes, et doublant les ateliers de traitement physique et chimique du gaz.

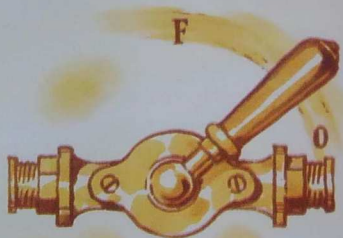
Cet ensemble, si l'on excepte la région parisienne, est l'un des plus importants de France. Il permettra de satisfaire aux consommations tant industrielles que domestiques, qui vont toujours croissant dans la région nantaise, ainsi qu'à l'alimentation de la ville de Saint-Nazaire et de la presqu'île guérandaise, qui vont être raccordées à l'usine de Roche-Maurice par un feeder surpressé.





Ainsi, attentifs au développement des besoins en énergie de la région nantaise, trait d'union naturel entre un vaste et riche hinterland et les contrées transocéaniques, *Gaz de France* et *Électricité de France*, établissements industriels et commerciaux, continuant les traditions de leurs prédécesseurs, améliorent les ouvrages de production et de distribution de cette énergie et préparent largement, par de vigoureux efforts, l'avenir, afin que la Basse-Loire n'ait pas à craindre de manquer dans son essor du gaz et de l'électricité qui lui sont indispensables.

La centrale gazière de Roche-Maurice d'une part, par la qualité et l'importance de ses installations, la centrale thermique de l'île Cheviré d'autre part, par son matériel né des dernières données de la technique et son raccordement au puissant réseau d'interconnexion qui relie toutes les sources de production, lui assurent à cet égard le maximum de garantie.



## LES TRANSPORTS



'ÉTAIT, en cette fin d'un après-midi du dernier printemps, un spectacle qui semblait avoir été préparé pour séduire les touristes suisses et belges que j'avais conduits en car, sur le coteau de Sainte-Anne, afin de faire admirer à ces amis étrangers le panorama dont on jouit sur la ville et le port. Louis XIV, avant eux, avait bien voulu le trouver beau quand il y vint prendre une collation chez les capucins de l'Ermitage... avant de procéder à l'arrestation de Fouquet.

Penchés sur le parapet qui domine la carrière de Miséry, ces industriels, ces marchands, ces professeurs regardaient, intéressés et muets, l'effort humain, grouillant, qui se développait devant eux.

Fendant les eaux vert-de-grisées du fleuve, un navire des *Chargeurs Réunis* quittait le port avec la marée, laissant à babord un blanc cargo lourdement chargé et battant pavillon espagnol. Un sous-marin de 1.500 tonnes de la marine

nationale, pavoisé pour quelque fête, était à quai pour un jour. Quelques vedettes sillonnaient le fleuve et aussi un petit yacht des *Ponts et Chaussées* qui laissait derrière lui un grand sillage en forme de V, continuant, — comme les doigts écartés de M. Churchill — le signe de la victoire.

Sur la voie ferrée du quai, un rapide passa dans la fumée, bientôt suivi par un train de ferrailles et de pyrites, tandis que voitures, camions, bicyclettes des ouvriers rentrant chez eux, s'accumulaient aux passages à niveau. Tous les modes de transports terrestres, marins, sous-marins étaient réunis là, au service d'une grande ville moderne, tandis que, très haut dans le ciel, parcils à des alouettes aux ailes en croix, deux avions se dirigeaient vers le moutonnement des coteaux de l'aérodrome de Château-Bougon.

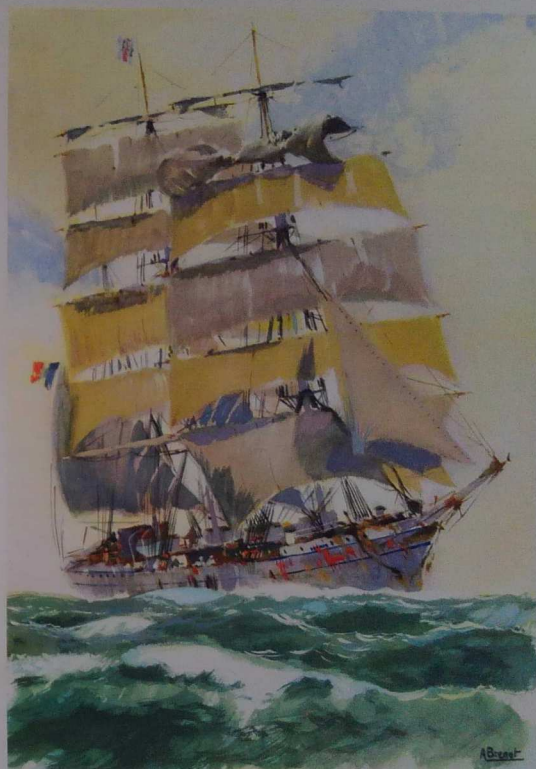
C'était complet ! On eût dit d'une affiche publicitaire pour « *L'Invitation au Voyage* » et destinée à l'édification de ces visiteurs étrangers.

Quelqu'un dit en riant : « Est-ce toujours comme cela ? — Non... mais nous avons tout ce qu'il faut pour que ce soit toujours ainsi... », répondis-je honnêtement.

Dans un livre du XVII<sup>e</sup> siècle : *Recueil des Blasons et Illustrations des Provinces et Villes du Royaume*, il est dit de Nantes :

« Fleuve et mer lui gagnent son pain. »

Rien n'est plus vrai, et cela depuis un millénaire au moins.... Mais l'auteur anonyme de cette malice eût été plus équitable en associant l'effort des hommes à celui des éléments. Si négociants, marins et dockers étaient restés les bras croisés devant l'eau qui passe et la marée qui monte, il n'y aurait eu en aucun temps beaucoup de miches dans nos huches.



★ Voilier nantais sous le vent.



« Les rivières, dit Pascal, sont des chemins qui marchent et qui portent où l'on veut aller. » L'heureuse fortune du Nantais est d'avoir, une fois pour toutes, passé un bon contrat de travail en collaboration avec ses deux voisins, fleuve et mer, jamais las de porter des navires sur leur échine et travaillant le jour et la nuit.

Aujourd'hui, les lignes régulières de navigation ont remplacé l'armement individuel des marchands d'autrefois. Quelques-unes de leurs unités sont là, dans la courbe du port : navires de la *Compagnie Transatlantique* qui font trafic de primeurs et de vins en vrac avec l'Afrique du Nord et trafic de sucre et de rhum avec les Antilles, navires de la *Compagnie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest* (représentant encore les *Messageries Maritimes* et la *Havraise Péninsulaire*) qui font la liaison avec l'Angleterre, navires des *Chargeurs Réunis* et de l'*Agence Maritime Lesage*, transporteurs de bananes...

Le vieux livre des blasons n'avait pas prévu l'immense réseau ferroviaire qui dessert Nantes, mettant ainsi notre port en relation directe avec la Suisse, ni les avions d'*Air-France* qui, en 5 heures 50, conduisent un industriel nantais à Casablanca.

Les transports routiers sont ici en pleine crise de croissance. La moindre bourgade a son car, comme autrefois son maître de poste. Et tout laisse espérer que la gare routière Drouin s'élèvera bientôt sur les vastes terrains encore occupés en plein centre par l'usine à gaz.

Tout est étudié déjà de ce que sera une telle « Cité du Voyage »... même la possibilité d'y transporter les voyageurs vers les gares et les aérodromes par le moyen d'hélicoptères dont nos vastes toits en terrasse seront le perchoir... ou, plus poétiquement, le colombier.



\* Au-dessus du port.

## COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

A la cessation des hostilités la flotte de la *Compagnie Générale Transatlantique* était réduite à 296.000 tx j. b. Au 1<sup>er</sup> janvier 1950, la flotte exploitée par cette compagnie, ou en construction pour son propre compte, comptait 97 unités totalisant 639.324 tx j. b. Ces deux chiffres donnent la mesure de l'effort de relèvement et de reconstruction accompli par notre grand armement national.

Parmi le matériel en service, la *Compagnie Générale Transatlantique* compte des paquebots comme « *Liberté* », de 51.840 tx, et « *Île-de-France* », de 44.356 tx j. b., qui se placent respectivement aux troisième et quatrième rangs dans le monde.

En dehors de la ligne de New-York, exploitée avec les paquebots « *Liberté* », « *Île-de-France* » et « *De Grasse* », la compagnie dispose en Méditerranée de deux paquebots auxquels s'ajoutera prochainement « *Ville de Tunis* ». Sur Bordeaux-Casablanca « *Ville de Marseille* », assurera dès le mois de mai 1951 un service hebdomadaire. Sur la ligne des Antilles, « *Colombie* » vient d'être remis en service et deux paquebots rapides : « *Flandre* » et « *Antilles* » sont en construction. Les lignes de charge, de leur côté, ont toutes été rééquipées de fond en comble.

La desserte du port de Nantes est maintenant assurée, tous les onze jours, par la *Compagnie Générale Transatlantique* et sa filiale, la *Compagnie Générale d'Armements Maritimes*, au moyen de trois cargos neufs à destination des ports d'Algérie et de Tunisie. En outre, un service régulier relie deux fois par mois Nantes à Casablanca et les unités exploitées sur la ligne des Antilles y escales en fonction des besoins du trafic.





## COMPAGNIE NANTAISE DES CHARGEURS DE L'OUEST

La *Compagnie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest* — La *Nantaise*, comme l'appellent les marins et les dockers, — reste la seule compagnie d'armement dont les navires portent encore sur les mers les couleurs bleu et rouge de Nantes.

Solidement ancrée place du Sanitat, elle suit depuis cinquante ans la tradition des *Voiliers Nantais*, des *Chargeurs de l'Ouest*, de la *Compagnie Nantaise de Navigation à vapeur*, dont elle est l'émanation et l'héritière.

Sa flotte, dont les noms rappellent Nantes, avec le « *Graslin* », les pointes de notre Bretagne, avec le « *Penmarch* », le « *Penlan* », le « *Penchateau* », le « *Penestin* », et le « *Penthièvre* », ses vieux bourgs avec le « *Penzé* » et le « *Penvenan* », ou ses rivières avec le « *Cens* » et l'« *Isac* », transporte des pondéreux, charbons, phosphates et pyrites, ou assure des relations régulières avec l'Angleterre, l'Afrique du Nord et le Maroc.

La *Société Nantaise de Consignation et de Gérance*, sa filiale sur le plan local, assure la consignation, le transit et la manutention des marchandises, et gère les chais Saint-Louis qui peuvent recevoir, maintenant, 70.000 hectolitres de vins d'Algérie en vrac.

C'est grâce à l'initiative des dirigeants de la *Compagnie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest* qu'a été réalisée l'acquisition du grand dock de 11.500 tonnes dont nous parlerons plus loin.

La « *Nantaise* » exploite également, par ses filiales, la *Compagnie de Navigation de la Loire Maritime* et la *Compagnie Morbihannaise de Navigation*, le service du passage d'eau départemental de Saint-Nazaire-Mindin, et celui de liaison maritime régulière entre Quiberon et Belle-Ile.



## TRANSPORTS DROUIN FRÈRES

Les trois frères *Drouin* ont créé, en 1928, la société « *Drouin Frères* » qui, sous leur impulsion et grâce à leur initiative, a pris un développement d'autant plus remarquable que les règlements sur la coordination des transports n'ont cessé, depuis 1934, d'entraver ce genre d'industrie.

Dès 1912, *Charles Drouin* avait compris le rôle de l'automobile et, par l'usage qu'il fit dès cette date d'un camion-auto, il se révèle comme un pionnier du transport automobile.

Actuellement, la société possède 170 cars, 150 camions ou tracteurs et 100 remorques ou semi-remorques qui parcourent un million de kilomètres par mois.

Ses lignes régulières de voyageurs desservent tous les centres importants situés au nord de la Loire et notamment La Baule-Saint-Nazaire, Vannes-Lorient, Rennes, Châteaubriant-Laval. Ses services d'excursions organisent, tant au départ de Nantes que de La Baule, des voyages vers les centres touristiques régionaux, nationaux ou étrangers.

En ce qui concerne le transport des marchandises, la société étend son activité à des branches très diverses grâce à la variété de son matériel : services réguliers de messageries, déménagements, transports de liquides alimentaires ou combustibles, transports de masses indivisibles, dépannage par camions-grues, etc.

Toute la région nantaise bénéficie de l'exceptionnel développement de la société *Drouin Frères* et de ses immenses possibilités de transport.

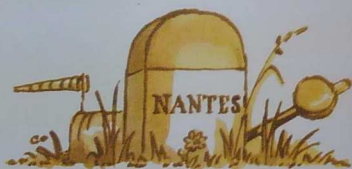




Comme on l'a vu, dans un bref regard jeté sur ces lignes de navigation, ces trains, ces avions, ces véhicules de toutes sortes, la force d'expansion de la grande ville maritime, le pouvoir de diffusion de l'idée nantaise et de sa puissance créatrice, sont bien servis. Tout est paré pour l'appareillage.

On a fait naguère remarquer que le département de la Loire-Inférieure était si complet que si l'expérience pouvait être faite de créer en France une sorte de *Parc National de l'économie* pour voir comment s'y comporterait la vie de ses habitants isolés du reste du monde, il devrait être désigné en premier, ayant pour lui la mer, la pêche et ses industries, l'agriculture et le bétail, le fer, la forêt, et le sel... ce sel évangélique et frère du pain! qui fait entendre que sa présence même est le principe de la conservation morale.

Loin de vouloir être traitée en cobaye pour de telles expériences isolationnistes, Nantes veut, au contraire, et de plus en plus, se propager et répandre son influence. Le magnifique arsenal de ses modes de transport lui permet sur ce point toutes les espérances.



## LES CONSTRUCTIONS NAVALES

**L**A construction des navires constitue une des branches les plus anciennes et les plus fameuses de l'activité de la région nantaise.

Que de voiliers long-courriers sont nés entre Trentemoult et Paimbœuf du travail des charpentiers de marine, sans parler de leurs très vieux ancêtres, de cette nef « *La Pénitence de Dieu* » qui, en 1249, emporta des croisés vers l'Égypte, de ce vaisseau de haut-bord que fit construire François I<sup>er</sup>, « laquelle nave fut pour sa démesurée grandeur appelée *La Nonpareille* » !

« Lorsque la construction en fer et en acier, écrivait en 1924 *M. Painvin*, président du syndicat des constructions mécaniques et navales, eut remplacé la construction en bois, c'est parmi les mêmes spécialistes que se recrutèrent les nouveaux constructeurs de navires; mais alors au travail du métal sont venus s'ajouter, grâce à l'emploi à bord de la machine à vapeur, toute l'industrie mécanique, la chaudronnerie, la fonderie, qui trouvaient aussi un débouché dans la machine agricole et le matériel de sucrerie colonial. »

## ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE

Le rôle des *Ateliers et Chantiers de Bretagne* dans la technique de la construction navale fut pendant ce demi-siècle si important que, depuis 1906 (date des premières turbines Rateau des Chantiers de Bretagne), la puissance totale installée par leurs soins sur des navires divers atteint aujourd'hui 3.500.000 chevaux-vapeur.

L'effectif du personnel est présentement de 3.200 ouvriers, 250 dessinateurs, 22 ingénieurs. Les ateliers couvrent 12 hectares et abritent l'outillage français le plus moderne et le plus puissant.

La construction des navires de guerre légers et rapides est une véritable spécialisation de ces chantiers. Les contre-torpilleurs « *Tigre* », « *Cassard* », « *Gersaut* » et « *Volta* », qui battirent des records mondiaux, témoignent de la valeur de leurs ingénieurs.

Durement touchés par la dernière guerre, les chantiers sont aujourd'hui entièrement ressuscités. Depuis l'armistice ils ont pu lancer les cargos mixtes : « *Azrou* », « *Sidi-Ferruch* » et « *Azemmour* », qui assurent la liaison France-Maroc.

Les engins de port et de dragage figurent parmi les productions spécialisées des *Ateliers et Chantiers de Bretagne*. Citons parmi leurs réussites les dragues : « *Henri-Boutteville* », « *Victor-Guilloux* », « *Paul-Solente* », « *Fatouville* », « *Belleville* ».

En dehors du domaine maritime, la puissance de l'outillage des ateliers de chaudronnerie et de mécanique des *Chantiers de Bretagne* a permis une participation importante à la réalisation des gros ensembles de notre équipement national.



★ « Le Volta ».



## SOCIÉTÉ ANONYME DES ANCIENS CHANTIERS DUBIGEON

L'histoire des *Chantiers Dubigeon* est liée à celle du port de Nantes. Créés en 1738 ils furent, en 1760, transférés à leur emplacement actuel, mais se sont, depuis deux siècles, singulièrement agrandis. Ils occupent 5 hectares avec 5 cales desservies par des grues de 5 à 30 tonnes.

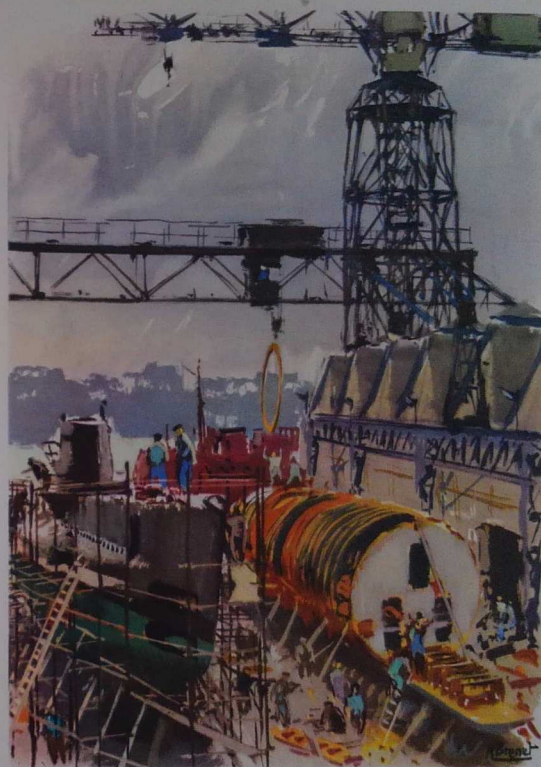
Les navires en achèvement et réparation s'amarrent sur un front de fleuve de 500 mètres, façade d'un chantier des plus modernes, largement équipé pour la soudure électrique et la préfabrication — 1.200 personnes y sont au travail.

Cette activité a permis aux chantiers de réaliser depuis vingt ans les constructions les plus difficiles. Ils ont livré à la Marine Militaire la série des torpilleurs de 1.500 tonnes : « *Tempête* », « *Palme* », « *Railleuse* », « *Brestois* », les sous-marins de grande croisière : « *Argo* », « *Phénix* », les sous-marins : « *Ondine* », « *Iris* », « *Astrée* », « *Andromède* », et les avisos : « *Cdt Duboc* », « *Cdt Domine* » et « *Capricieuse* ».

Pour la Marine de Commerce, ils se sont spécialisés dans la construction des chalutiers modernes. Ils ont livré ainsi 14 chalutiers de 42 mètres et 2 chalutiers de grande pêche. Ils construisent également des cargos de moyen tonnage, des engins de dragage, des bacs, et tout le matériel colonial.

Un atelier installé à Brest utilise la forme de 220 mètres desservie par une grue de 40 tonnes et occupe 400 personnes. Il assure la réparation des navires qui doublent Ouessant.

Reprenant la vocation coloniale du port de Nantes, *Dubigeon* vient de créer, en commun avec les *A. C. L.*, une filiale à Pointe-Noire (A. E. F.) assurant l'entretien des navires sur la Côte d'Afrique.



## ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'utilisation du fer pour la construction des coques et le développement des machines à vapeur nécessitèrent la transformation des chantiers qui durent s'organiser en grande industrie. Cette évolution naturelle est à l'origine de la société *des Ateliers et Chantiers de la Loire* qui s'établirent à *Nantes* en 1881 en réorganisant d'anciens chantiers réputés dans la construction des grands voiliers.

En 1882, la société créa un autre chantier à *Saint-Nazaire*, de façon à pouvoir y construire les navires de très gros tonnage qui ne peuvent être lancés dans un port fluvial comme *Nantes*.

Le chantier de *Saint-Nazaire* fut considérablement renforcé, en 1936-38, par l'édification d'un grand ouvrage, unique en Europe, qui permet à lui seul la construction simultanée sur plans horizontaux de 8 grands navires.

L'ensemble *des Ateliers et Chantiers de la Loire*, à *Nantes* et à *Saint-Nazaire*, groupe 40 ingénieurs, 1.000 techniciens et agents de maîtrise, 5.400 ouvriers. Depuis leur fondation, ces chantiers ont construit 814 navires totalisant plus d'un million de tonnes BRT.

La faveur dont l'industrie de la construction navale jouit auprès de la population de la région assure un excellent recrutement de main-d'œuvre. La qualité de ce personnel a été mise en évidence par de grands succès techniques et par la rapidité avec laquelle les chantiers réussirent à rétablir et moderniser leurs installations dévastées par la guerre pour reprendre aussitôt une vive cadence, aussi bien dans la construction que dans la réparation des navires.





## NANTES

### CENTRE DE RÉPARATIONS NAVALES

L'industrie de la réparation navale a pris un essor nouveau depuis 1945. Elle a été développée par l'association de l'armement nantais et des grands chantiers : le premier apportant la clientèle initiale, les seconds leur technique et leurs puissants moyens.

Comme il n'y avait pas de cale sèche à Nantes, il a fallu se procurer des formes de radoub flottantes.

L'esprit d'initiative, joint à l'effort collectif, a permis la mise en exploitation de quatre docks, dont le plus grand, de 11.500 tonnes, récemment acquis par la *Compagnie Nantaise de Réparations Navales*, avec l'aide des Ponts et Chaussées, de la Chambre de Commerce et l'appui des ministères des Finances et des Travaux Publics, est maintenant amarré au quai Saint-Louis. Sa masse imposante de 165 m. de long et 32 m. de large fait face à Trentemoult, et la mise à sec de navires atteignant 18.000 t. de portée en lourd peut maintenant être faite dans notre port sans difficultés.

Les autres engins de 5.500 t. et de 1.700 t. de puissance permettent de donner satisfaction à toutes les demandes de l'armement.

Quatre docks,  
Quatre chantiers,  
Des techniciens réputés,  
Des ouvriers dont tout le monde maritime apprécie le travail bien fait...

Tel est le magnifique équipement du centre de réparations navales de Nantes.



## ATELIERS NANTAIS D'ÉBÉNISTERIE HENRI GOULET

Ces ateliers furent fondés à Montaigu (Vendée) en 1855. Marquées sous l'impulsion de leur créateur d'un caractère régional très particulier, leurs productions tinrent, dès l'origine, une place importante dans l'ébénisterie.

L'Exposition internationale de Paris en 1936 les consacra en attribuant aux *Ateliers Paul Goulet*, de Montaigu, la plus haute récompense décernée aux exposants de la région de l'Ouest.

S'orientant dès 1925 vers l'aménagement et la décoration des navires, de nouveaux ateliers furent créés à Nantes, plaque tournante des chantiers de construction navale de notre région.

Ces nouveaux ateliers, sous la direction du petit-fils et de l'arrière-petit-fils du fondateur entourés de collaborateurs de haute conscience professionnelle, et occupant actuellement environ 200 ouvriers, ont, depuis la libération, aménagé et décoré 57 navires construits ou réparés dans les chantiers de Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Le Havre, et à l'Arsenal de Lorient.

Cette activité s'est étendue dans tous les domaines de la construction navale : navires de charge, sous-marins, avisos coloniaux, baliseurs des Ponts et Chaussées, paquebots mixtes et paquebots.

Fournisseurs des grandes compagnies de navigation, les *Ateliers Nantais d'Ébénisterie* et ceux de Montaigu ont exécuté une partie importante de la décoration du « *Liberté* ».





Ainsi la vieille cité maritime fait vivre aujourd'hui du travail de ses ateliers les descendants de ces voiliers, gréeurs, mâturiers, poulieurs, peintres, calfats, petits constructeurs des chantiers artisanaux disparus. Leurs brillantes traditions sont connues de la population, et chaque génération apporte un solide contingent de jeunes hommes volontaires pour être marins ou apprendre les divers métiers des chantiers navals.

De 1925 à 1939, les trois chantiers de constructions navales de Nantes : *Anciens Chantiers Dubigeon, Ateliers et Chantiers de Bretagne, Ateliers et Chantiers de la Loire*, prirent une part très importante dans la construction des sous-marins, torpilleurs, contre-torpilleurs, escorteurs, qui composèrent les forces navales de la France en 1939, et dont les qualités nautiques et militaires firent, durant la guerre, l'admiration de nos alliés : « *Verdun* », « *Albatros* », « *Gerfaut* », « *Cassard* », « *Volta* ».

Le jour de la libération de Nantes, le 10 août 1944, nos chantiers, ravagés par les bombardements et les destructions, offraient le spectacle d'une dévastation totale.

Par un vigoureux effort, les moyens de production furent rapidement rétablis et perfectionnés, et, dès la fin de 1945, plusieurs navires neufs étaient déjà lancés.

La période 1945-1950 a été marquée par une activité exceptionnelle consacrée à la refonte et à la réparation de navires fatigués par cinq ans de service de guerre, et à la construction d'une vingtaine de navires neufs.

En même temps l'outillage a été développé et modernisé. Le port de Nantes a été pourvu d'une gamme de docks flottants dont le plus important a une capacité de 11.500 tonnes.

A Nantes, chacun sait que la France a été et reste une grande nation maritime, et que la puissance sur mer est un élément essentiel de notre valeur dans le monde.



## LA MÉTALLURGIE



MISES à part les antiques forges d'Indret où, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, on coula des canons et les manufactures, où s'approvisionnaient les marchands d'armes pour la traite, ce n'est guère qu'au lendemain de l'ère de la prospérité nantaise du XVIII<sup>e</sup> siècle que la métallurgie et la mécanique devinrent des branches importantes du trafic local.

L'équipement des indiennes et des raffineries fut à l'origine de notre « âge de fer ». Puis, autour d'un centre aussi notable de constructions maritimes, naquirent des industries métalliques annexes, telles que fonderies spécialisées pour chaudières, machines propulsives, treuils, guindeaux, etc. Outre des appareils utilitaires, les établissements Voruz — qui comptèrent parmi les plus anciens — se rendirent fameux par de nombreux monuments et statues dont l'esthétique peut être discutée, mais dont la perfection d'exécution fut incomparable.

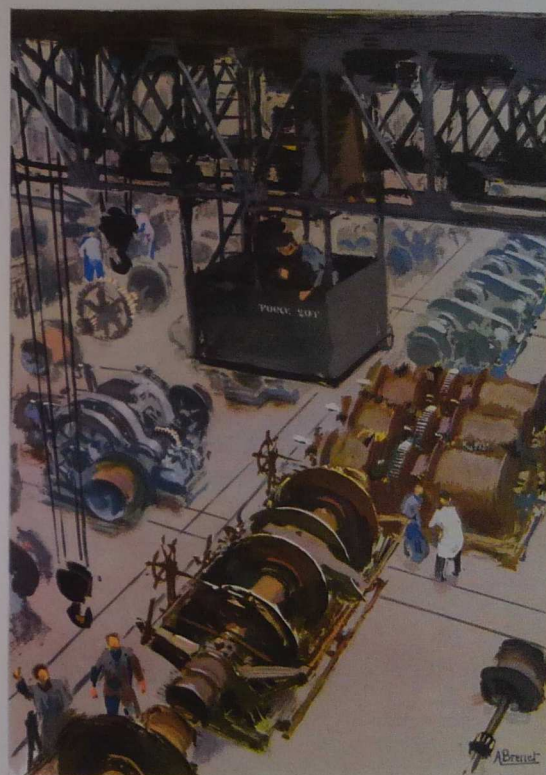
La gloire de cet âge du bronze nous l'avons rencontrée bien loin... au centre d'un pauvre village de l'ouest africain, où une belle cloche — qui provenait assurément d'un navire — portait près de l'hermine bretonne l'indice « Nantes 1827 » ... et l'écho du temps des derniers négriers.

## ANCIENS ÉTABLISSEMENTS BRISSONNEAU ET LOTZ

Fondés en 1841 par les frères *Matburin et Joseph Brissonneau*, ces établissements, dont la direction a toujours été assurée par la même famille, consacrent aux travaux de mécanique générale, de chaudronnerie et d'électricité, les ateliers de 37.500 mètres carrés qu'ils occupent à Nantes-Doulon, tandis qu'à Creil leur usine spécialisée construit wagons, voitures, automotrices et locomotives diesel-électriques. Durement éprouvée en 1944 par les bombardements aériens, l'usine de Nantes, reconstruite et modernisée, crée, normalise et construit tous les éléments de matériel de bord destinés aux unités de flotte française et étrangère : guindeaux, cabestans, treuils, groupes électrogènes, moteurs et dynamos, etc.

Une nouvelle activité anime les ateliers *Brissonneau et Lotz* : celle de la fabrication des moteurs Diesel L.M.B, rapides mais très robustes, parfaits propulseurs du bateau de pêche et de la vedette, pouvant constituer aussi des groupes électrogènes terrestres.

Enfin, le matériel frigorifique industriel *Brissonneau et Lotz*, terrestre et marin, comprend maintenant non seulement des machines à ammoniaque dont la réputation n'est plus à faire, mais aussi des machines à fréon construites pour les installations de bord et de conditionnement d'air. De nombreux navires, construits en France et à l'étranger, et les plus beaux paquebots de la flotte française, sont ou seront dotés de machines à fréon pour le refroidissement des cales et pour le conditionnement d'air, consacrant ainsi la classe internationale du matériel construit par *Brissonneau et Lotz*.



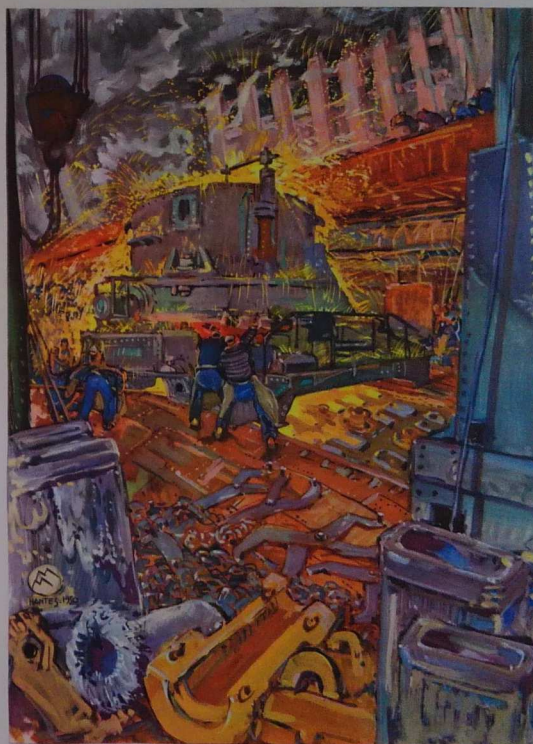


## ÉTABLISSEMENTS J.-J. CARNAUD ET FORGES DE BASSE-INDRE

Situés à 9 kilomètres en aval de Nantes, les *Établissements J.-J. Carnaud et Forges de Basse-Indre*, fondés en 1825, occupent une situation privilégiée sur la Loire navigable où leurs installations couvrent 200 hectares.

Les *Établissements J.-J. Carnaud et Forges de Basse-Indre* en même temps qu'ils comptent parmi les principaux producteurs de fer-blanc français, en sont aussi les plus grands consommateurs. Ils transforment, en effet, le métal produit par les *Forges de Basse-Indre* en boîtes d'emballages métalliques, dans les usines qu'ils possèdent tant sur le territoire métropolitain qu'en Afrique du Nord. Les établissements de *Casablanca*, *Agadir* et *Safi* s'efforcent de répondre à l'essor énorme pris au Maroc ainsi qu'en Algérie (usines d'Alger, de Tunis et d'Oran), par les conserveries alimentaires.

En France, l'approvisionnement en boîtes métalliques est réalisé par 14 usines et dépôts. Le cycle complet de fabrication du fer-blanc aux usines de Basse-Indre comporte : de puissantes aciéries Martin (130 tonnes), 14 trains de laminage, des ateliers de finissage pour l'étamage (9 chantiers), deux imprimeries sur métaux permettant l'illustration des boîtes. Un tel outillage, pareillement perfectionné, a permis aux *Établissements J.-J. Carnaud et Forges de Basse-Indre* de porter la production annuelle de la Société primitive de 4.000 tonnes à 50.000 tonnes et d'en faire un des plus importants foyers d'activités industrielles de la région nantaise.



## SOCIÉTÉ A. & L. GUILLOUARD

La *Société A. et L. Guillaouard*, manufacture d'articles de ménage, à Nantes, a été fondée en 1910 par les dirigeants actuels. Elle n'a cessé depuis sa création de développer un programme, aussi varié que judicieusement établi, de fabrications qui sont désignées par sa marque : « *A. L. G.* ».

Sa production d'articles galvanisés, l'une des plus importantes en France, ne constitue qu'une branche de son activité qui s'étend à la fabrication d'articles en tôle, étamés, noirs, vernis, et des articles les plus divers pour l'agriculture et le bâtiment. Elle fabrique un modèle de passe-légumes universellement répandu et apprécié. Elle a pris le premier rang des producteurs français de lanternes tempête.

La perfection de ses fabrications est le fruit d'une expérience déjà longue, d'une technique éprouvée et d'un souci constant de modernisation; elle a valu à sa marque de fabrique : « *A. L. G.* » une réputation mondiale qui soutient sur les marchés internationaux le prestige de la qualité française.

La *Société A. et L. Guillaouard* a édifié, à Nantes, une usine qui couvre environ 35.000 m<sup>2</sup>, occupant un nombre d'ouvriers de l'ordre de 900, avec un matériel très moderne qui lui assure une production de 6.000 tonnes de fabrications diverses.

Les lignes maritimes prenant départ à Nantes permettront à la *Société A. et L. Guillaouard* de continuer comme par le passé ses expéditions outre-mer et de développer dans l'avenir une réputation déjà acquise de spécialiste des affaires d'exportation coloniale et mondiale.





## ATELIERS DE CONSTRUCTIONS DE PAIMBŒUF

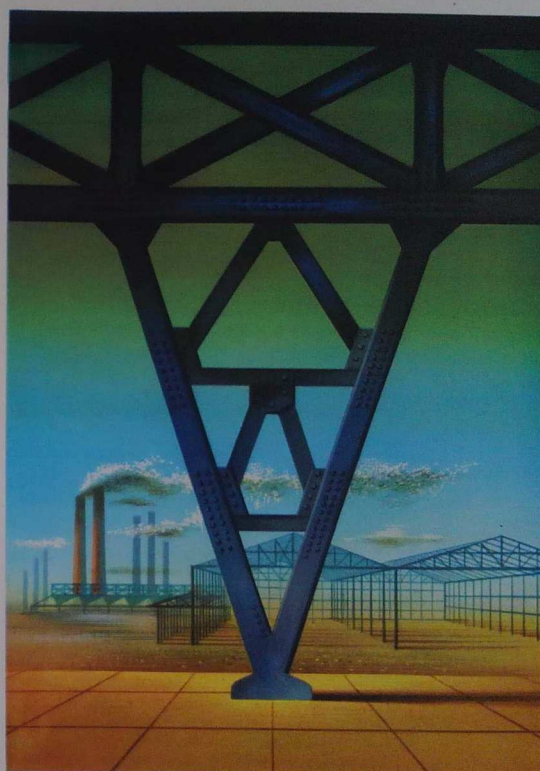
Les *Ateliers de Constructions de Paimbœuf* ont été créés en 1915 à Paimbœuf, au bord de la Loire, à 15 kilomètres de son embouchure. Considérablement développés depuis cette époque, raccordés à la voie ferrée et à un quai d'embarquement sur la Loire, ils possèdent de grands halls desservis par de nombreux ponts-roulants, et un parc pourvu d'un stock d'acier de plusieurs milliers de tonnes qui leur permet de parer à leur éloignement des aciéries du Nord et de l'Est.

Les *Ateliers de Paimbœuf* étendent leur activité à toutes sortes de constructions métalliques : charpentes industrielles, hangars pour tous usages, hangars d'aviation, ponts, appareils de levage, grosse chaudronnerie, serrurerie industrielle. Ils possèdent en outre un atelier de fonderie de fonte, un atelier de modelage et un atelier de mécanique. Leurs hangars standardisés et maisons coloniales livrés en de nombreux modèles à l'étranger et dans toutes les colonies sont, depuis longtemps, réputés.

Les *Ateliers de Paimbœuf* ont à Nantes un atelier spécialisé en charpentes légères, serrurerie et disposant en outre d'un matériel de montage considérable pour travaux de levage, réparations ou transformations de toutes constructions métalliques.

A Colombelles, près Caen, les *Ateliers de Paimbœuf* ont un autre atelier important faisant aussi la chaudronnerie.

Leurs bureaux d'études de Paimbœuf, Nantes, Colombelles et Paris (62, rue La Boétie) leur permettent les réalisations les plus audacieuses, tant à l'étranger qu'en France.



## ANCIENS ÉTABLISSEMENTS JOSEPH PARIS

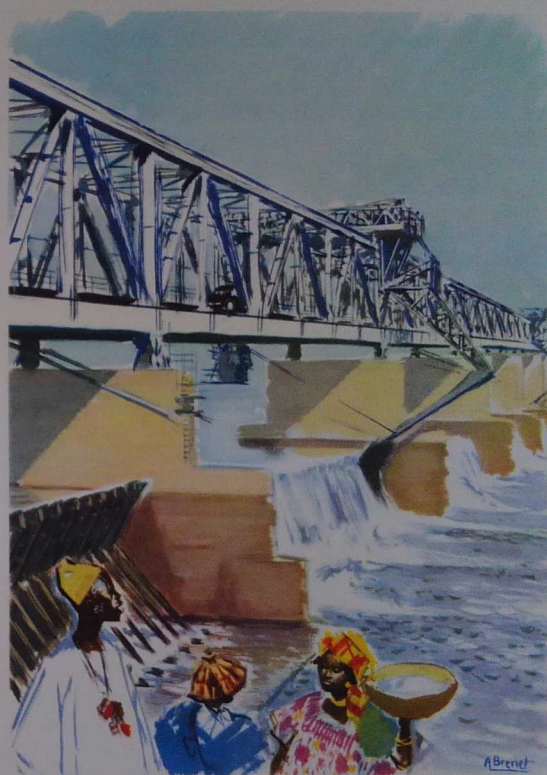
Affaire familiale ayant adopté depuis 1920 la forme d'une société anonyme, les *Anciens Établissements Joseph Paris* datent de 1869. Depuis 1911, leurs vastes usines sont établies en aval du port de Nantes, sur la route de Roche-Maurice.

Outre la part très importante prise par la société dans la construction des arsenaux de Brest et de Lorient, nombreux sont maintenant les ports qui sont équipés d'appareillages spéciaux de sa fabrication : Boulogne, Granville et Saint-Malo (portes d'écluses), Lorient et Bordeaux (slipways). La plupart des grandes usines de l'Ouest ont eu recours à la compétence de ses ingénieurs pour leurs installations de bâtiments, réservoirs, appareils de levage, grues Titan, etc....

Dès la libération ces établissements furent sollicités pour le rétablissement des ponts sur la Loire, les reconstructions d'usines sinistrées et l'élévation de halls aussi importants, par exemple, que le grand hall de laminage des Forges de Basse-Indre.

Leurs travaux dans les territoires d'Outre-Mer ont fait connaître leur nom depuis le début du siècle à Madagascar, à la Réunion, en A. O. F., à la Martinique, sans oublier les Indes Françaises et la Nouvelle Calédonie. La construction du grand pont et du barrage de Sansanding, sur le Niger, à laquelle cette firme a participé, a été une belle œuvre de propagande française. Les contacts ont activement repris avec la plupart de ces territoires, particulièrement avec le Sénégal et le Cameroun.

Enfin, c'est dans le monde entier que sont répartis les pylônes de T. S. F. provenant de ses usines.



★ Le pont et le barrage de Sansanding.



Ainsi donc, d'importantes usines et de multiples ateliers ne se limitant plus aux besoins des chantiers navals, alimentent aujourd'hui beaucoup d'autres branches industrielles sur tout le territoire de la métropole et de la France d'Outremer. Les qualités de fini de leur production leur ont permis d'aborder la concurrence sur le plan international.

La fabrication des conserves, notamment, assure aux métiers du fer un débouché durable. Les usines de conserves, en effet, trouvent à Nantes tout ce qui leur est nécessaire : forges laminant la tôle mince et produisant le fer-blanc, fabriques de boîtes métalliques, et aussi usines construisant les machines à faire ces boîtes : sertisseuses, cuiseuses, autoclaves, matériel sans cesse perfectionné que marque de son empreinte une main-d'œuvre de qualité.

Dans la sphère d'activité de Nantes on a vu s'installer des industries métallurgiques, autres que celles évoquées par ces pages et qui vont de l'atelier de scellés automatiques, d'étiquettes estampées, d'instruments de précision jusqu'à telle considérable usine de locomotives dont l'activité à l'exportation concourt au meilleur renom des fabrications mécaniques nantaises.

Les destructions causées par la dernière guerre ont déterminé la naissance d'innombrables ateliers d'entreprises englobant la serrurerie industrielle, la petite chaudronnerie, le béton armé, les tôles galvanisées, fils, câbles, tubes, etc.

Les Nantais d'aujourd'hui n'ont pas perdu le souvenir de leurs lointains ancêtres qui du pays de Châteaubriant ont fait une petite capitale du fer. Le soc des charrues du pays nantais en retourne souvent les débris millénaires, leçons du passé qui jalonnent les routes d'un bel avenir.



## LES TRAVAUX PUBLICS



Le trop rapide résumé de l'histoire de la cité sur lequel s'ouvre ce volume, a laissé entrevoir au lecteur les différentes périodes des grands travaux publics qui furent exécutés après le départ des occupants romains.

Nous avons vu saint Félix détournant un fleuve, créant un port, bâtissant cathédrale et défenses militaires, Alain Barbe-Torte agrandissant sa capitale jusqu'à l'actuelle place Royale, Pierre Mauclerc y ajoutant le Bourgmain (le grand bourg), le duc de Mercœur, au XVI<sup>e</sup> siècle, fortifiant tout le quartier du Marchix, et Gérard Mellier, au XVIII<sup>e</sup> siècle, aménageant l'île Feydeau.... Etranges épiciers, qui eurent de tout temps l'amour de la truellerie, du fait même de l'emplacement de leur ville utilitaire, mobile dans ses aspirations comme un marché en perpétuelle évolution !

Les municipalités de notre temps continuent à se trouver placées devant des problèmes bien complexes dans leur aspect technique, administratif, financier, et d'ordre aussi vital pour l'avenir de la cité. Ainsi il fut décidé, en 1926, de combler les bras de la Loire, sacrifiant ainsi la principale beauté de la ville, pour souder à son centre les grèves des îles Feydeau et Gloriette.

## ENTREPRISES MÉTROPOLITAINES ET COLONIALES

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS LÉON DUBOIS

Cette vieille affaire, d'origine nantaise, se classe aujourd'hui parmi les plus importantes entreprises françaises.

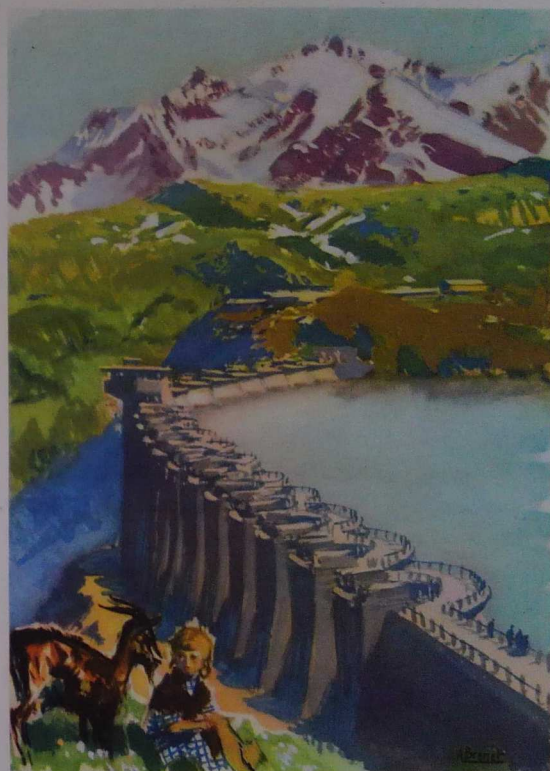
Son activité relève du domaine des travaux publics et de celui des constructions métalliques et mécaniques.

Sa clientèle est constituée par les grandes administrations françaises et les gouvernements étrangers.

Les « E. M. C. » sont ingénieur-conseil du gouvernement iranien pour la construction de barrages (en voie de réalisation : Karadj, béton 600.000 m<sup>3</sup>, hauteur 170 m., longueur 275 m.).

Les principaux ouvrages exécutés par les « E. M. C. » comprennent :

- des barrages à Madagascar (Tanjobato et Mantasoa), et en France (La Girotte dans les Alpes, et Bort-les-Orgues dans le Massif Central; ce dernier, qui a été mis en eau le 1<sup>er</sup> mars 1951 avec plusieurs mois d'avance sur le délai contractuel, est actuellement le plus important de l'Europe occidentale);
- des travaux de ports à Lorient, Rouen, Tuléar, Diégo-Suarez, Majunga, Tamatave, Fort-de-France, Cayenne;
- des aéroports en France, dans la Côte des Somalis, à la Réunion, à la Guadeloupe et à la Martinique;
- des ponts à Rouen, Oissel, Paulo Afonso, Brickaville, et des ouvrages de la route de Diégo-Suarez à Majunga;
- des routes et terrassements à Madagascar et la Réunion;
- des parcs à hydrocarbures en France et à Madagascar.



★ Le barrage de la Girotte (Savoie)



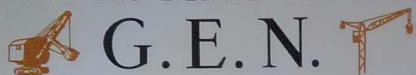
## ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS DE L'OUEST

L'Entreprise de Travaux Publics de l'Ouest a été fondée à Nantes en décembre 1913. Elle compte à l'heure actuelle parmi les plus importantes entreprises de travaux publics de l'ouest de la France. Son activité s'est surtout dirigée vers deux branches : les travaux maritimes y compris air comprimé, dragages et déroctages, et les fondations et constructions d'usines. C'est ainsi qu'elle a construit et réparé des quais, des digues et des appontements, fait des terrassements et des remblaiements, effectué des dragages et des déroctages dans les ports de Dieppe, Le Havre, Cherbourg, Granville, Saint-Malo, Le Légué-Saint-Brieuc, Brest, Guilvinec, Concarneau, Lorient, Saint-Nazaire, Donges, Nantes, Sète, Toulon et Bône (Algérie). Elle a notamment exécuté la cale de lancement du paquebot « Normandie » à Saint-Nazaire. Elle a, en 1949-1950, reconstruit le quai d'escale du Havre et la grande écluse du Naye à Saint-Servan, ces deux ouvrages ayant été détruits par les Allemands. Actuellement, elle procède à la réfection du quai de France à Cherbourg.

En dehors des travaux maritimes, l'Entreprise de Travaux Publics de l'Ouest a entrepris de nombreuses réfections de ponts sur rivières, exécuté des fondations de bâtiments industriels (Basse-Indre, pieux de 36 m.), et construit des usines, hangars, réservoirs et immeubles (salle des coffres du Crédit Foncier de France à Laval). Elle vient enfin de traiter des travaux en Afrique Occidentale française.



LE GROUPEMENT D'ENTREPRISES NANTAISES



(ENTREPRISES ANDRÉ, DODIN, DUCOS, LE GUILLOU)

Le temps qui passe n'a pas aplani pour les Nantais d'aujourd'hui les difficultés que leurs ancêtres trouvèrent toujours à construire sur le sol alluvionnaire et très mobile des îlots primitifs sur lesquels grandit la cité.

Le développement du port, des industries, les larges conceptions d'une chambre de commerce agissante ont donné naissance à une activité régionale du bâtiment à peu près inégalée dans les autres villes françaises.

A Nantes, des entreprises importantes, se complétant parfaitement, se sont parfois groupées pour réaliser en commun, avec un matériel perfectionné et un personnel qualifié,

tout ce qui relève de l'art de bâtir : ouvrages d'art, routes, usines, immeubles. C'est ainsi que pour réaliser sur le quai Wilson de vastes ouvrages portuaires, un hall de 220 mètres de longueur sur 60 mètres de largeur, quatre vieilles firmes nantaises, *André, Dodin, Ducos, Le Guillou*, ont constitué ce groupement.

Ce vaste bâtiment, dont la construction est dirigée par *M. Friésé*, architecte, sous le contrôle des Ponts et Chaussées et du Bureau Securitas, sera, sous peu, l'éclatant témoignage de la perfection à laquelle peuvent atteindre à Nantes les travaux publics mis au service des relations commerciales entre la métropole et l'Afrique du Nord.





Il faut reconnaître que le plan des considérables travaux publics exigés à Nantes par l'aménagement des bras de la Loire et de l'Erdre comblés, par la suppression des passages à niveaux et le détournement de la voie ferrée, plan que la ville réalise méthodiquement et par branches, est digne d'une capitale.

Sous peu, deux grandes voies de circulation enserreront feue l'île Feydeau, avec des voies d'accès à la région sud, vers Poitiers et Bordeaux. Devant le château des Ducs, qui, faute de retrouver à ses pieds la Loire mouvante, reflète du moins ses tours dans des douves aux belles lignes, se déroule une grande artère lancée vers la gare centrale. A la poupe de l'île Feydeau se dresseront un jour assez proche, les Instituts de Droit et de Lettres.

La suppression des 14 passages à niveaux qui fragmentaient la circulation urbaine et le détournement de la voie ferrée constituent la seconde partie du programme des travaux publics nantais. Que de soucis pour les ingénieurs naquirent de la supplique du Conseil Municipal de Nantes en 1852 demandant au réseau Paris-Orléans de vouloir bien faire cheminer son train bi-quotidien au centre même de la ville!!! La longueur de la dérivation totale prévue est de 4.500 m. dont 2.700 m. en souterrain. Les travaux ont été commencés en 1935 sur une estimation de 200 millions de francs. Les dépenses déjà engagées atteignent aujourd'hui un milliard et 800 millions supplémentaires sont indispensables pour achever l'ouvrage.

Ces deux maîtresses réalisations marqueront la physiologie de Nantes au XX<sup>e</sup> siècle. Elles préludent aux grandes réalisations urbanistiques qu'étudie l'administration municipale, dans le domaine de l'habitation et de la destruction systématique des taudis.



## LES INDUSTRIES ALIMENTAIRES



ES vieilles chroniques et les archives médiévales ne manquent pas de faire état du trafic maritime de vivres régnant entre le grand port du sud de la Bretagne et le reste de la province, comme aussi avec l'étranger... la France d'alors.

Si les vins, avant l'apothéose du muscadet, arrivaient, aux Nantais, du Val de la Loire sur des gabarres, si les galiotes hollandaises abordaient notre port chargées de fromages, que de produits alimentaires ces navires emportaient de Nantes!... Poissons séchés, farines, épices et surtout barils de ce fameux sel marin, si bon marché en deçà des poteaux frontières herminés et si coûteux au-delà.

A partir de 1820 les conserves en boîtes de J. Collin, établi rue des Salorges et fournisseur des marines françaises et étrangères, les biscuits de mer, les pains de sucre consacreront Nantes dans sa primauté de capitale de l'alimentation.



## LES CONSERVES

Il y a 127 ans, à Nantes, en 1823, dans son modeste laboratoire de la rue du Moulin, le confiseur *Joseph Colin* avait l'idée d'appliquer aux poissons le procédé empirique de stérilisation que son confrère de Paris, *Nicolas Appert*, avait mis au point et décrit, en 1809, dans son livre : « *L'art de conserver pendant plusieurs années toutes les substances végétales et animales* ».

L'invention géniale de *Colin* fut de substituer aux bocaux de verre utilisés par *Appert* des boîtes métalliques hermétiques et soudées et de remplacer, comme « excipient », l'eau valable pour les conserves de légumes par le beurre et par l'huile.

Dans le même berceau, l'industrie des conserves de poissons à l'huile et celle de la boîte métallique étaient nées...

En quelques années, les « confiseries » de sardines essaimèrent du centre de Nantes sur toutes les côtes de Bretagne, de Vendée et des Charentes. Nantes n'en demeura pas moins, dans l'esprit public, la capitale de la sardine en conserve. Les belles images de *Mathurin Méheut* évoquant les ports bretons où se pratique la pêche ne font, ici, que servir la gloire de Nantes, maison mère d'un ordre gastronomique révérend de l'orient au ponant.

Des praticiens nantais devaient implanter ces conserves au Portugal, en Espagne, en Scandinavie, au Japon, au Maroc, pour le bonheur des gourmets de ces pays.



## AMIEUX-FRÈRES

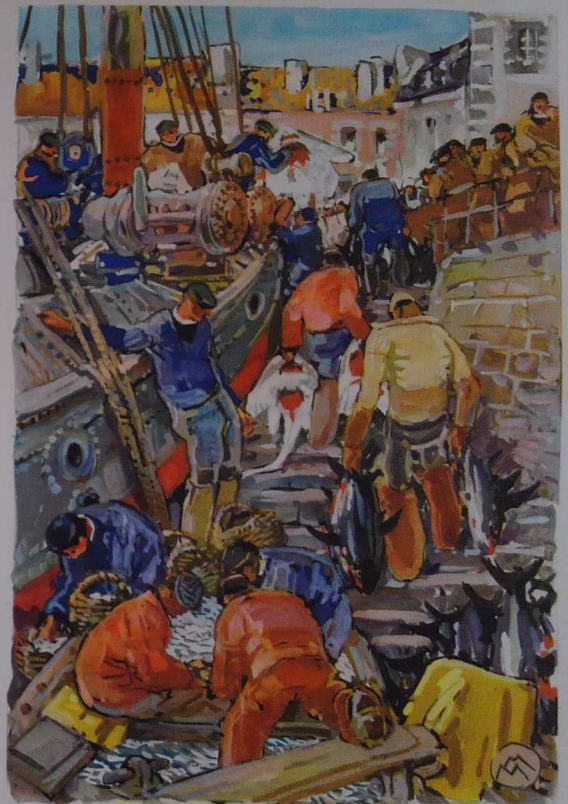
Fondée en 1852 par MM. Maurice et Émile Amieux, à Nantes, sur ces bords de Loire renommés par la qualité et la saveur de leurs fruits et de leurs légumes, à proximité des côtes de Bretagne et de Vendée, la maison Amieux a grandi dans le travail et le respect des traditions. Elle possède actuellement dix usines qui s'échelonnent entre Douarnenez au nord et l'île d'Yeu au sud, avec un centre d'activité principal à Nantes même. Ces usines sont équipées d'un matériel très moderne adapté au maintien de la qualité la plus élevée. Deux cents agences régionales répartissent sa production tant en France qu'aux colonies et à l'étranger.

Durant ces dernières années, la maison Amieux-Frères, toujours à la recherche des meilleures conditions de travail, a étendu son activité hors de nos frontières, au Maroc et en Amérique du Sud.

Son activité dépasse le domaine des conserves alimentaires proprement dites, car elle exploite aussi à Nantes une chocolaterie spécialisée dans les produits fins, ainsi qu'une moutarderie, une fabrique de tapioca et une confiturerie.

Depuis plus de quarante ans elle a institué des services sociaux et médicaux et de retraites, dont la gestion est maintenant assurée par le personnel lui-même, grâce à l'intervention dévouée de ses comités d'établissement.

Ses dirigeants familiaux et tout son fidèle personnel (700 médailles du travail délivrées depuis 1911) s'efforcent, en tout lieu et en toutes circonstances, d'honorer l'esprit de la vieille devise « *Toujours à mieux* ».



## CASSEGRAIN

(EXTRAIT DE SON LIVRE D'OR)

1861.

L'impératrice Eugénie décerne à la Maison *Cassegrain* un diplôme d'honneur qui concerne la qualité de ses « conserves de produits alimentaires ».

1931.

Après deux années passées au Scoresby Sund, la mission polaire internationale, guidée par *Charcot*, adresse à *Cassegrain*, son fournisseur de conserves, le témoignage suivant :

« Messieurs,

« La mission polaire étant terminée, il nous reste à remplir un devoir, c'est de vous remercier de l'excellente qualité des produits que vous nous avez fournis.

« Le personnel de la mission a pu, pendant plus d'un an, et dans des conditions particulièrement rigoureuses, se maintenir en parfaite santé avec une alimentation composée à peu près exclusivement de conserves. Pas de signes de scorbut, pas d'accidents d'intoxication alimentaire n'ont été constatés.

« Ce résultat remarquable, qui fait grand honneur à votre fabrication, fera l'objet d'une communication à l'Académie de Médecine, en collaboration avec MM. les D<sup>rs</sup> Machebœuf et Cheffel, du laboratoire biologique des Forges de Basse-Indre. »

1951.

Perfectionnant sans cesse ses techniques, dotant sans arrêt ses usines des tout derniers perfectionnements de la technique moderne, *Cassegrain* maintient, en France et dans le monde, sa tradition de qualité qui a fait du nom de *Cassegrain* l'équivalent de « Fines Conserves ».





# LOUIS LEVESQUE

DE CLERVILLE & C<sup>IE</sup>, SUCC<sup>RS</sup>

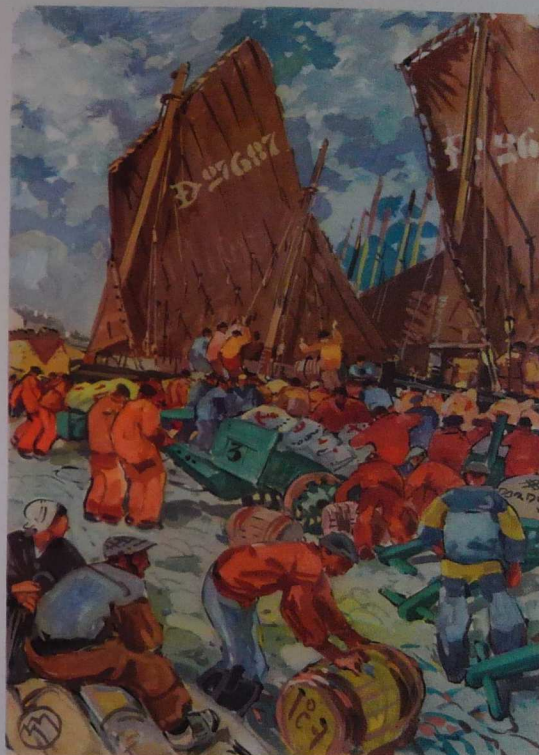
Il faut remonter à l'an 1800 pour retrouver l'acte de naissance de la société *Levesque et C<sup>ie</sup>*. Le fondateur, M. Louis Levesque, armateur industriel, fut un des tout premiers précurseurs de cette industrie de la conserve dont Nantes s'honore d'avoir été le berceau. La notoriété de sa marque, due à la qualité de sa fabrication, dépassa rapidement nos frontières.

Malgré l'arrêt presque complet des transactions lors de la grande guerre, malgré la léthargie quasi totale imposée à ses usines lors des terribles années de l'occupation allemande, la vieille maison a maintenant repris une nouvelle jeunesse.

Le patrimoine de la société *Levesque et C<sup>ie</sup>*, administrée depuis l'origine par les membres de la famille fondatrice, est échu aujourd'hui à la société *De Clerville et C<sup>ie</sup>* par héritage direct. Les traditions commerciales qui ont permis de sceller, depuis cinq générations, de véritables liens d'amitié avec la clientèle des meilleures maisons d'alimentation de notre pays, sont un des principaux apanages de cette firme vénérable.

Soucieuse de développer la puissance de ses moyens de production en maintenant toujours la qualité de ses fameuses *Sardines Louis Levesque à l'huile d'olive*, de son thon, de ses conserves de légumes, en particulier des pois, c'est seulement sur un petit nombre de points, judicieusement choisis en Bretagne et en Vendée, qu'elle a porté son effort.

La maison *De Clerville et C<sup>ie</sup>* se flatte de n'avoir jamais accepté de sacrifier la qualité à la quantité, préférant développer son activité dans un nombre de branches relativement restreint pour être mieux assurée, dans chacune d'elles, de pouvoir tendre vers la perfection.



## GUSTAVE DORÉ

G. PICHERY & C<sup>IE</sup>, SUCC<sup>RS</sup>

C'est en 1860 que *Gustave Doré*, grand-père du propriétaire actuel, fonda cette fabrique nantaise de conserves. Son gendre, *Gustave Pichery*, lui succéda en 1876 avec la collaboration de *M. Paul Doré*. La firme se développa brillamment.

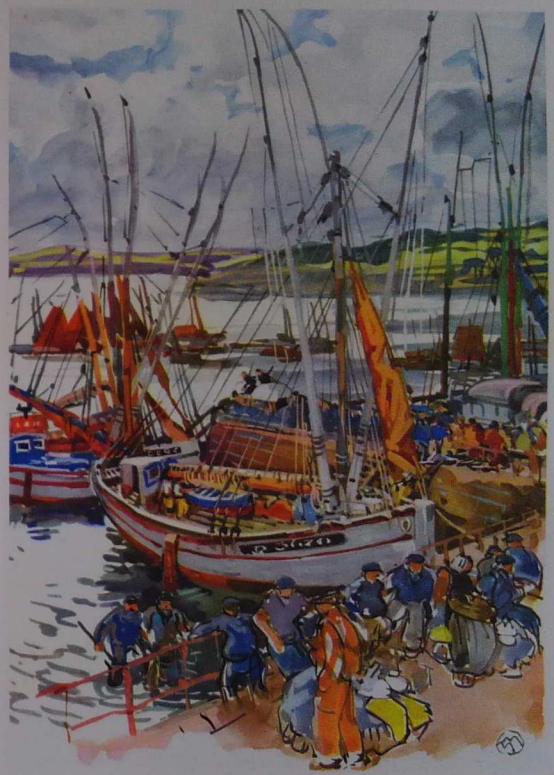
C'est à la Turballe qu'en 1885 *Gustave Doré* créa une première usine de conserves de sardines qu'il transféra par la suite à Douarnenez en 1895. C'est de cette époque que date le grand essor qu'il donna à sa production de conserves de toutes sortes : sardines à l'huile d'olive, sardines à la tomate, sardines aux truffes et achards, sardines sans arêtes, sardines « Sénateurs », dont les réputations sont mondiales, et aussi conserves de thon et de maquereaux.

La seconde usine de *Gustave Doré* naquit en 1902 pour y traiter à Nantes tous les légumes d'un centre maraîcher si réputé, et, peu d'années après, les viandes et les plats cuisinés.

Pour répondre à toutes les demandes, une troisième usine fut établie à La Rochelle en 1914. On y traite la sardine, le thon et tous les autres poissons de la mer.

Riec-sur-Belon, enfin, fut choisi pour l'installation de la quatrième usine de la firme « *Gustave Doré* ». On y travaille la sardine et le thon, ainsi que tous les légumes.

En 1940, *MM. Raymond et Georges Pichery* prirent la direction de la maison. Partout en France et dans l'Union Française, ainsi qu'en Angleterre, en Suisse et dans les Amériques du Nord et du Sud, les produits de la firme *G. Pichery et C<sup>ie</sup>* vont porter le haut renom de qualité des conserves alimentaires de Nantes et du pays breton.





## L. LEBEAUPIN & FILS

Vers 1868, *M. J. Beuchet*, associé à *M. Pageaut-Rondenet*, fonda la maison et les initiales de son créateur s'imposèrent au point qu'elles devinrent une marque.

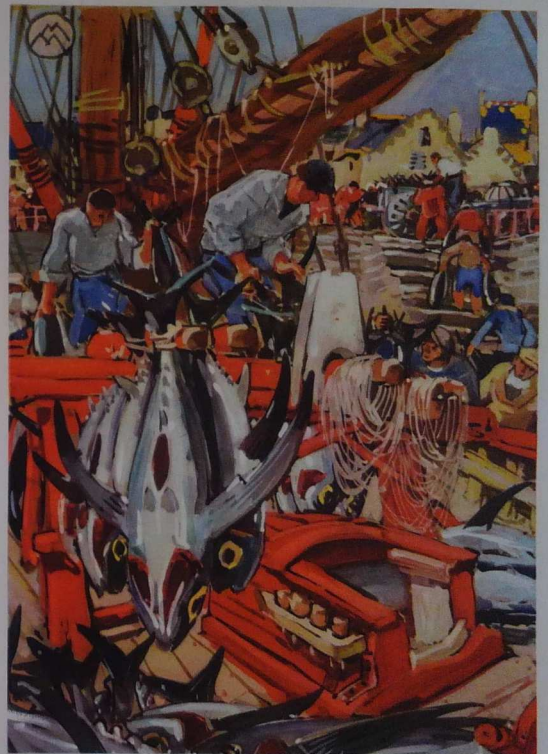
Le public demanda des « *Jibé* », certain de la qualité du contenu des boîtes qui renfermaient des produits très divers.

Le poisson était traité à la fin du siècle dernier à la Musse commune de Chantenay, (alors faubourg de Nantes), ainsi qu'à la Turballe et à Port-Louis.

Par la suite, *M. J. Beuchet* eut pour associé son neveu, *M. Lebeau-pin*. Née à la vie nantaise sous le signe du vieux commerce d'importation et du « temps des Isles », la famille *Lebeau-pin* s'adapta vite à la nouvelle industrie de la fabrication des conserves alimentaires. Après un voyage d'études au Canada, *M. Lebeau-pin* se spécialisa dans l'importation des homards de la Nouvelle-Écosse, des langoustes du Cap, du saumon du Canada et des fruits de Californie.

Depuis, *MM. Lebeau-pin* se sont rendus acquéreurs, outre leur fabrique de Nantes, d'une usine située à Saint-Guénolé (Finistère) port remarquablement placé entre la Baie d'Audierne et la Baie de Concarneau, où sardines, thons, maquereaux, anchois sont mis en conserves en alternance avec les légumes et les viandes de porc de la région de Pont-l'Abbé.

Sous la direction de *M. Léon Lebeau-pin* et de son fils *Michel*, président du syndicat des Importateurs d'Outre-Mer, les activités de la société *Lebeau-pin et fils*, importation d'Outre-Mer et fabrication de conserves, continuent à se conjuguer dans l'esprit familial d'autrefois. Si bien que la marque « *Jibé* » reste toujours et pour tous le meilleur garant de qualité.



## J. LEMARCHAND & C<sup>IE</sup>

C'est en 1851, exactement, que les premières sardines à l'huile à la marque *Lemarchand* étaient fabriquées dans le « quartier Launay » rue Point-Fini, actuellement impasse Bayard.

A cette époque des toutes premières conserves, le poisson était débarqué à Basse-Indre par de fins petits voiliers qui remontaient la Loire avec la marée, voiles en ciseaux, on disait « en vache ». Lorsque les vents ne permettaient pas la remontée, les bateaux s'arrêtaient à Saint-Nazaire ou à Paimbœuf et c'étaient les risques du métier. Le poisson était acheminé de Basse-Indre à Nantes par voiture.

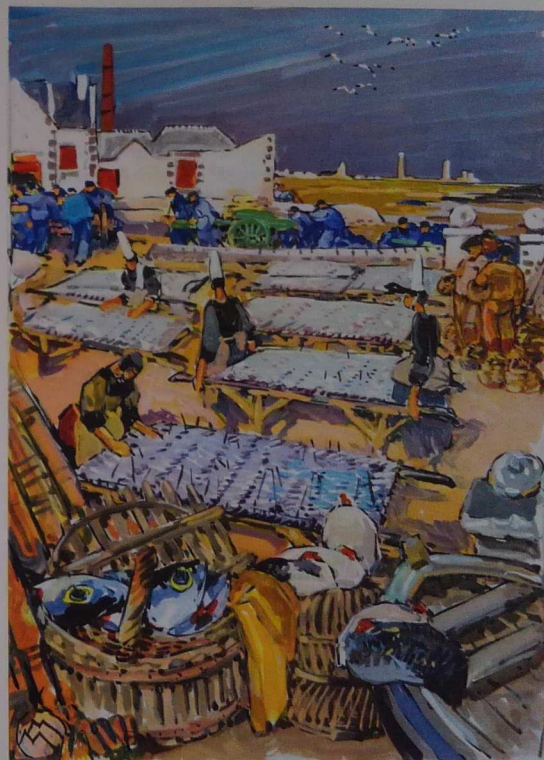
En fait, cette manière de procéder constituait une anomalie qui n'avait pas échappé aux créateurs et c'est pourquoi, en 1853, l'Usine de *Tréboul* était créée sur les lieux de pêche, les plus abondants à cette époque.

La fabrication des sardines sans arêtes suivit et il est certain que *M. Jules Lemarchand* en fut le créateur. Le succès fut du reste indiscutable et les marchés étrangers s'ouvrirent au nouveau produit, Russie, U. S. A., Amérique Latine, etc., absorbant la plus grande partie de la production.

Depuis suivirent les fabrications connues de tous : thon à l'olive et au naturel, maquereaux marinés en filets et à l'olive, coquilles Saint-Jacques, etc.

Les descendants respectent scrupuleusement les procédés ayant fait la renommée de la Maison et le tableau d'honneur du personnel donne la mesure des traditions de la firme :

- 1 Légion d'honneur (72 ans de présence à l'Usine);
- 30 médailles de vermeil (50 ans de présence à l'Usine);
- 99 médailles d'argent (30 ans de présence à l'Usine).





## ÉTABLISSEMENTS PHILIPPE ET CANAUD

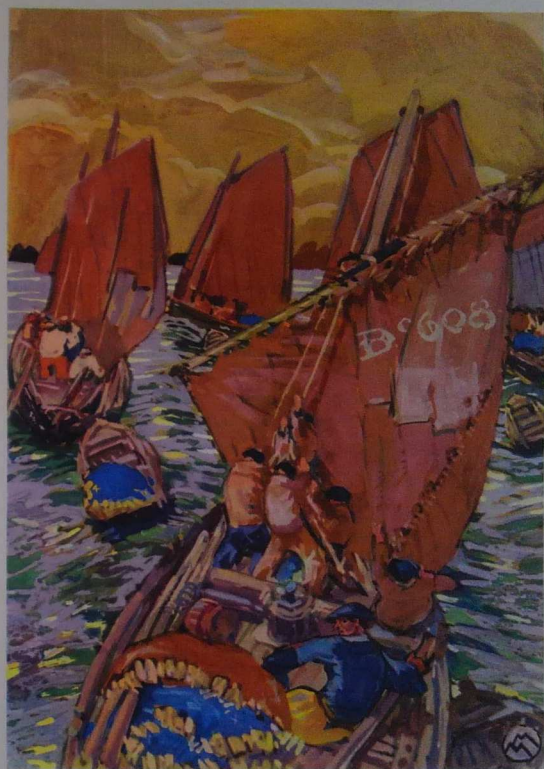
Les *Établissements Philippe et Canaud* occupent dans l'industrie des conserves une situation privilégiée, non seulement au point de vue de la qualité irréprochable de leurs sardines à l'huile, mais aussi en vertu d'un droit d'aînesse qui leur est attribué dans la corporation.

En 1824 *M. Canaud*, l'un des fondateurs de la firme, avait uni ses efforts à ceux de *Joseph Colin* — établi rue des Salorges — pour tenter de conserver en boîtes métalliques, par la chaleur, des sardines recouvertes à l'huile d'olive. L'initiative était osée, bien que la stérilisation des produits alimentaires par la chaleur eût été découverte en 1817 par le savant Nicolas Appert, d'autres procédés n'ayant pu être envisagés, car la bactériologie n'a été étudiée que beaucoup plus tard.

Le succès couronna les recherches de *M. Canaud* qui, pour la perfection de ses fabrications, fut nommé en 1844 fournisseur exclusif de S. M. Louis-Philippe.

Peu après ses débuts *M. Canaud* s'était associé à un collègue : *M. Philippe*. Telle fut l'origine de la raison sociale *Philippe et Canaud* qui a répandu dans le monde entier le renom et la bonne qualité de ses conserves.

Le nombre d'usines de cette société s'est accru ; elle possède sur les côtes vendéennes et bretonnes cinq établissements. En dehors des conserves de sardines à l'huile, la *Société Philippe et Canaud* produit celles du thon, des foies gras, champignons de Paris, légumes accommodés, qui marchent de pair comme excellence avec celle de la sardine.



## SAUPIQUET

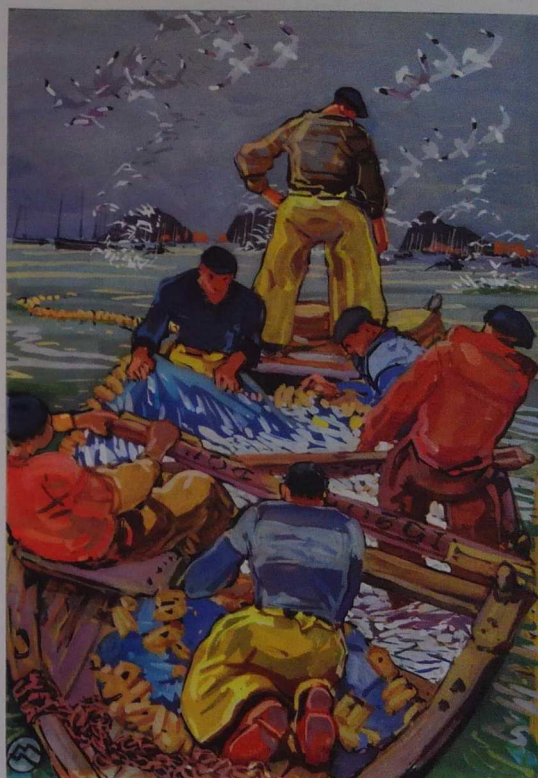
Du fait des exigences de la vie moderne, les conserves alimentaires, autrefois produits de luxe, sont devenues articles de grande consommation courante; c'est dire l'importance prise par une industrie en développement constant, et dont les produits ont acquis sur les marchés mondiaux une réputation justifiée.

Fondée en 1877, héritière de la très ancienne firme *Joseph Péneau*, universellement connu, et dont les premières usines remontent à 1853, la *Société Saupiquet*, par l'ancienneté de sa renommée, donne aux consommateurs une garantie exceptionnelle de qualité. Non seulement elle s'est acquis une solide et fidèle clientèle métropolitaine, mais elle a développé depuis de longues années, une clientèle de choix à l'exportation.

Disposant de nombreuses usines, la *Société Saupiquet* peut ainsi spécialiser ses moyens de production, en fonction des qualités des matières premières avoisinantes, et compenser ainsi les défaillances passagères régionales de la pêche.

Sept usines de poissons réparties sur la côte atlantique, de La Rochelle à Kérity-Penmarch, assurent à sa production une régularité de fabrication unanimement appréciée.

Son usine de Quimper, bien que dotée récemment d'un important atelier moderne pour le travail du poisson, est plus spécialement destinée aux conserves de légumes et viandes, et elle complète ainsi le cycle des fabrications qui fait à travers le monde la renommée de la *Société Saupiquet*: « *La vieille marque française* ».





## P. TIROT & C<sup>IE</sup>

Quelques années après l'établissement, dans la rue des Salorges, de Joseph Colin qui demeure le premier en date des grands conserveurs nantais, naissait, près d'Angers, la maison *Pascal Tirot*.

Dès 1863, le siège social et l'usine étaient transférés à Nantes, « l'un des plus beaux marchés du monde, aux dires d'un ouvrage édité en l'an XI de la République, et point convergent des productions les plus variées en légumes et fruits, du merveilleux pays de cultures du Val de Loire ».

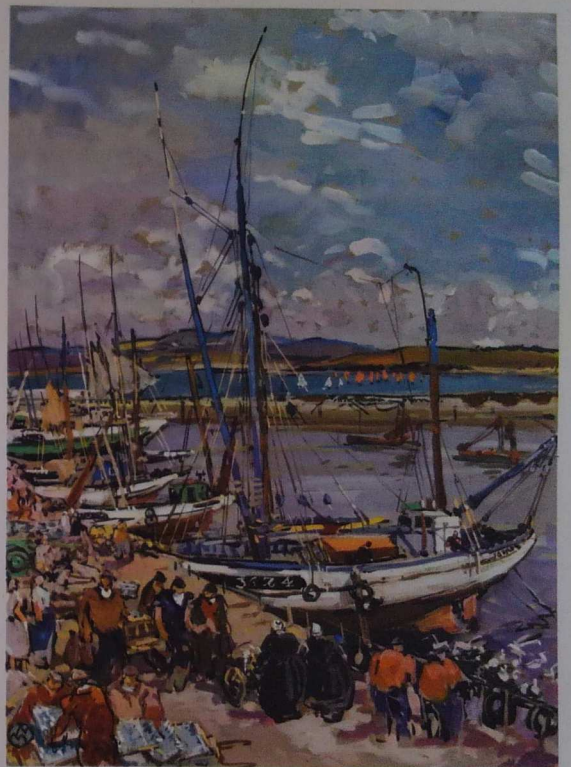
A la même époque, en Vendée, Morbihan et Finistère, la maison *Tirot* ouvrait de nouvelles usines, dont la production croissante en conserves de poissons, légumes et viandes, trouvait des débouchés importants en France, aux colonies et à l'étranger.

Ces usines, aujourd'hui équipées d'un matériel très moderne, sont en mesure de répondre à toutes les exigences d'une clientèle fidèle.

Parmi leurs productions, on peut citer les sardines à l'huile d'olive « *Les Maîtres de la Mer* », le thon à l'huile d'olive, les coquilles Saint-Jacques, les petits pois, les haricots verts, les cœurs de céleris et les cèpes.

Entreprise essentiellement familiale et attachée à ses traditions, la maison *Tirot* est actuellement dirigée par les petits-fils et arrière-petits-fils de son fondateur.

Elle met son point d'honneur à maintenir, dans ses productions, les qualités de finesse et de haute tenue qui ont fait sa renommée.



Assise comme une reine au centre des riches terrains d'alluvion de la Basse-Loire, Nantes, avec sa puissante industrie maraîchère et son élevage devait, dès la mise au point de la boîte métallique stérilisée, conquérir une rapide et mondiale renommée pour ses conserves de légumes et ses plats cuisinés.

« Les Nantais ne naviguent plus, écrivait en 1849 le *Journal des Débats*, mais ils sont les suprêmes cuisiniers des océans...  
« Légumes, fruits, viandes, tout est maintenant cuit à point, de manière à paraître sur la table d'un capitaine ou d'un nabab, avec autant d'avantages que si, par le tapis voyageur des Mille et une Nuits, *Chevet* eût envoyé à travers les airs des plats succulents sortant à l'instant de ses réchauds. »

Cent ans après, il n'y a rien à changer à ce jugement.



## LA BISCUITERIE

La définition donnée par les vieux dictionnaires de ce « pain très dur, sec, peu levé et cuit deux fois (*bis-cuit*) afin de se conserver plus longtemps » a cessé de répondre à celle qu'il faut donner d'un biscuit nantais d'aujourd'hui. Elle s'appliquait alors à ce pain de guerre que portaient déjà avec eux les soldats romains, qui fut l'aliment de fond des armées vénitienes et que, plus tard encore, on distribua — faute de miches — aux soldats de la Révolution, en même temps que des paires de sabots.

La flotte nantaise du XVIII<sup>e</sup> siècle dut être une fameuse cliente des boulangers de la Fosse, si l'on en croit les agendas du commerce, au temps du Bien-Aimé et de Louis XVI ! Presque tous s'y déclarent « fournisseurs de Messieurs les navigateurs pour les biscuits de mer et autres nourritures de leur état ».

Si, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, le biscuit devint dans toute la France un gâteau manufacturé, Nantes fut un des principaux centres de cette métamorphose en friandises d'un aliment grossier. C'est la qualité des produits nantais qui a contribué à répandre dans le vaste monde le vieux dicton :

« Il ne faut pas s'embarquer sans biscuits ! »



## LEFÈVRE-UTILE

La biscuiterie *Lefèvre-Utile* a été fondée à Nantes en 1846 et, depuis cette date, elle n'a pas cessé de fabriquer les excellents biscuits dont les consommateurs apprécient la qualité.

La guerre de 1914 d'abord, celle de 1939 ensuite, ont successivement paralysé l'industrie de la biscuiterie. C'est seulement à partir de 1949 que la liberté d'approvisionnement et la liberté de vente se rétablirent progressivement. Les consommateurs, privés pendant les années de guerre de leurs biscuits favoris, les retrouvent avec plaisir, et la production rejoint peu à peu son rythme d'avant-guerre. Les relations avec l'étranger sont reprises. L'empire français, important consommateur de *biscuits L. U.*, les réclament avec insistance, et le rétablissement des lignes de navigation permet de donner satisfaction aux clients du monde entier.

La biscuiterie *Lefèvre-Utile* s'efforce toujours de maintenir et même d'améliorer sans cesse la qualité de sa fabrication, qualité à laquelle elle tient par-dessus tout. Elle n'emploie que des matières premières soigneusement choisies qui sont soumises à un examen sévère dès leur arrivée. La laiterie de Ville-au-Vay, à 30 kilomètres de Nantes, l'alimente quotidiennement en lait frais pasteurisé. La laiterie de l'Hermitage, près Rennes, lui fournit le beurre fin et les œufs qui lui sont nécessaires. Le matériel qu'elle utilise est l'objet d'une surveillance toute particulière, et un programme d'amélioration important est en cours d'exécution.

De plus, la maison *Lefèvre-Utile* fabrique ses boîtes fer-blanc et ses caisses d'emballage, ce qui lui permet d'assurer une conservation et une présentation parfaites de tous ses produits.



## BISCUITERIE NANTAISE

Fondée en 1896, au milieu de la seconde révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle, qui allait faire de Nantes un important centre industriel la *Biscuiterie Nantaise* a connu depuis lors un essor sans cesse grandissant. Les multiples perfectionnements apportés par la technique française et étrangère au matériel de biscuiterie, de gaufreterie, et de pâtisserie industrielle, d'année en année, ont permis à la « B.N. » de diversifier ses fabrications, d'augmenter sa production et d'améliorer sans cesse la qualité de ses produits par des recherches de laboratoire.

A l'heure actuelle, la « *Nantaise* » abondamment pourvue de matériel à grand rendement, à marche continue et automatique, couvre de ses ateliers modernes, clairs et aérés, une superficie de plus de deux hectares dans le quartier de la Prairie-au-Duc en Nantes. Aidée de son usine filiale de Compiègne, la *Biscuiterie Nantaise* assure une production normale journalière de 35.000 kilos de biscuits de toutes sortes, aux prix les plus étudiés. La faveur constante dont ses fabrications jouissent à l'égard de la clientèle, tant française qu'étrangère, a permis une augmentation régulière de l'effectif du personnel, dont la tâche se réduit le plus souvent à un rôle de surveillance.

La sécurité et le bien-être dans le travail, les multiples réalisations sociales sont, outre les moyens de production ultra-modernes mis en œuvre, parmi les raisons majeures d'une productivité accrue et d'une qualité éprouvée pendant plus de cinquante années.



★ La marchande de « fouaces ».



## GALETTES SAINT-MICHEL

F. & J. GRELLIER

Pour qui roule, au sud du pays nantais, sur les routes du pays de Retz, les enseignes de « la poule blanche » indiquent, à tous les carrefours, que la traditionnelle gastronomie bretonne, vigilante au seuil de la province, y demeure bien vivante.

C'est que *la galette Saint-Michel* n'est pas seulement faite de beurre, d'œufs frais, de fine farine et du sucre de « nos isles »... Elle doit le plus clair de ses qualités et de sa finesse à une force magique : la tradition qui l'a autrefois pétrie.

La recette qui permet à ses fabricants d'aujourd'hui de perpétuer le goût exquis d'un tel gâteau est, sans modifications, celle-là même que leur transmet leur arrière-grand'mère.

Il y a quelque cinquante ans, les premiers touristes dénichèrent cette bonne galette bretonne en ce coin du pays nantais, près de Pornic. Vacances passées, de partout en France on réclamait des envois.... Pour satisfaire cette gourmandise, il fallut bien sortir du cadre étroit de pâtisserie familiale. La fabrication de *la galette Saint-Michel* exigea donc la construction d'une belle usine moderne où de nombreux jeunes gens et jeunes filles du pays de Retz ont trouvé, dans la saine tradition artisanale, une source de travail. Là une consigne régit l'effort de tous, à laquelle les descendants des créateurs de la vénérable galette demeurent indéfectiblement attachés :

*Qualité doit passer avant quantité!*

(...et c'est le meilleur de la recette.)



## ÉTABLISSEMENTS « LA CLOCHETTE »

Nantes, depuis le début du siècle, voit naître et prospérer les industries alimentaires qui font aujourd'hui sa renommée mondiale. Il manquait dans l'éventail de ces activités, aussi importantes que diverses, une jeune industrie en plein essor : la fabrication des biscottes de régime.

La consommation des biscottes de régime, en France, s'est élevée en 1950 à près de 50.000 tonnes, soit plus du double de 1938. La faveur dont jouit la biscotte tient au fait que ce produit est à la fois d'une grande richesse nutritive et d'une assimilation parfaite par l'organisme. Les biscottes *La Clochette* joignent à ces deux qualités l'avantage d'une finesse de goût qui les fait apprécier par les gourmets.

Les établissements *La Clochette* (société en nom collectif *Goasdoué, Le Moal et C<sup>ie</sup>*) qui, par la qualité de leur fabrication, contribuent depuis 1929 à la vogue de la biscotte, ont construit à Nantes, près de la gare de Doulon, une usine moderne où, suivant les règles de l'hygiène la plus étudiée, sont fabriquées les biscottes de régime de leur marque.

Cette usine, en dehors des machines utilisées déjà dans plusieurs pays étrangers (Suède, Allemagne, Hollande, U.S.A.), est équipée de fours de fabrication française constituant :

1° Une chaîne de cuisson des pains en moules de 27 m. de long. ; 2° une chaîne de grillage de biscottes de 22 m. de long.

Ces fours, dits « cyclothermes », d'une technique entièrement nouvelle, sont les seuls du genre en France et placent les établissements *La Clochette* en tête des progrès techniques réalisés dans le domaine de la fabrication des biscottes.





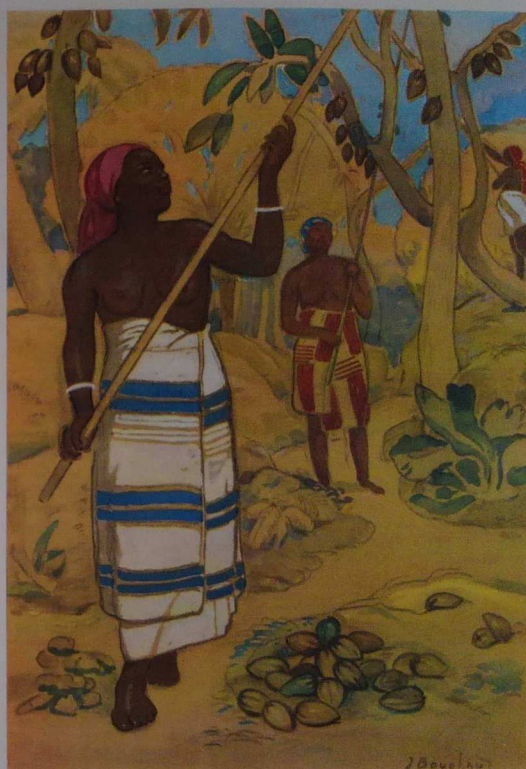
## COMPAGNIE NANTAISE DES CHOCOLATS

Fondée en 1922, la *Compagnie Nantaise des Chocolats* couvre de ses bâtiments une superficie de deux hectares, à l'est de Nantes, en bordure de la route de Paris, où son siège social est établi au numéro 128 de cette grande artère.

Les planteurs et armateurs du XVIII<sup>e</sup> siècle qui, dans leurs correspondances jaunies, appelaient parfois « Antilles heureuses » les îles nourricières dont vivaient si avantageusement leurs comptoirs nantais, n'étaient que les devanciers de la *Compagnie Nantaise des Chocolats*. Les tractations d'un port qui, depuis trois siècles n'a cessé de recevoir les produits de nos colonies d'Amérique, continuent sur le même mode et aussi heureusement que jadis. Les principales matières nécessaires à la fabrication des chocolats, sucre et cacao, peuvent donc parvenir directement et rapidement des territoires de l'Union Française et permettre à la *Compagnie Nantaise des Chocolats* de travailler dans des conditions particulièrement favorables.

Elle fabrique tous les chocolats en tablettes : chocolat à cuire, chocolat à croquer, chocolat fondant, chocolat au lait, aux amandes et aux noisettes, ainsi que les cacaos en poudre et les articles de confiserie.

Son matériel comprend les machines les plus perfectionnées actuellement connues dans l'industrie de la chocolaterie et de la confiserie. De ce fait, les produits de sa fabrication, qui lui valurent un Grand Prix lors d'une récente exposition nationale, se classent parmi ceux qui sont les plus recherchés pour leur qualité par les consommateurs.



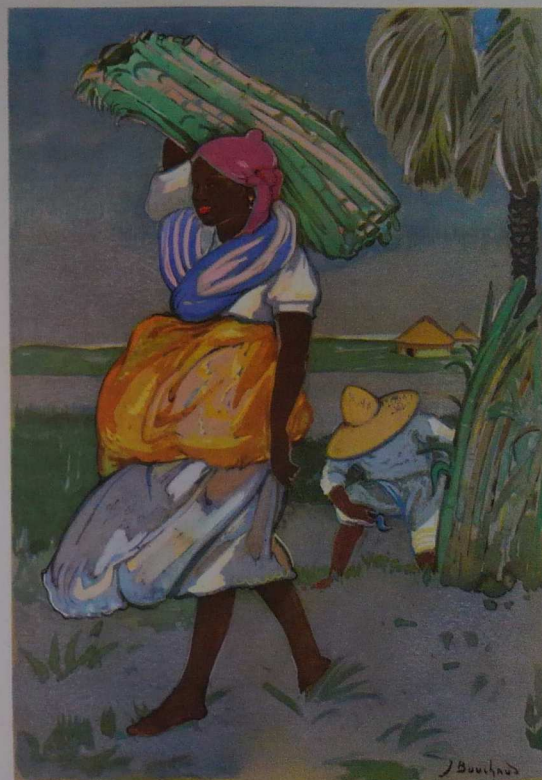
## RAFFINERIE DE CHANTENAY

La position géographique du port de Nantes devait amener dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle un important trafic avec les Antilles. De nombreuses raffineries se montèrent, se spécialisant dans le travail des sucres roux de canne en provenance de la Guadeloupe, de la Martinique, de Saint-Domingue, de Cuba et plus tard de la lointaine Réunion.

Les progrès scientifiques nécessitant la modernisation des installations, en 1886 la Raffinerie de Chantenay prenait la suite des *Établissements Étienne et Cézard* et apportait de sérieuses modifications aux procédés utilisés. La nouvelle entreprise prenait rapidement une place de choix dans la clientèle de l'Ouest de la France, de la Champagne et de l'Afrique du Nord.

Se spécialisant dans la fabrication des sucres de canne de luxe, sucre à la *Perruche*, candis, cristallisés à gros grain, la Raffinerie de Chantenay a vu son activité sans cesse se développer. Dès 1926 l'usine a dû être modifiée et agrandie par la construction d'un immeuble industriel de huit étages; elle occupe à l'heure actuelle plus de 600 ouvriers en grande majorité bretons, dont la fidélité et le dévouement se sont manifestés en maintes occasions.

La société apporte un élément important dans la vie du port de Nantes dont l'activité, tout juste interrompue pendant les quatre années d'occupation, est pleine de promesses.





## RAFFINERIE SAY

A la fin de l'Empire une licence était accordée à MM. Delarocche et Delersert pour établir une sucrerie sur les ponts de Biesse; et en 1814 une société était fondée entre eux et M. Louis Say, pour l'exploitation d'une raffinerie, rue Grande-Biesse.

En 1825, Louis Say et C<sup>ie</sup> transportent leur raffinerie 3, quai Saint-Louis; en 1827, M. Jean-Baptiste Etienne apparaît dans la Société qui s'adjoint en 1832 les deux fils de M. Louis Say; la raison sociale était « J.-B. Etienne et G. et A. Say frères »; la Société se réinstalle en 1836 dans les terrains de l'ancienne raffinerie Say, rue Grande-Biesse; en 1856, la raison sociale était « A. Say - E. et G. Etienne »; en 1859, il n'existe plus que la Société « E. et G. Etienne ».

En 1880, la Société devient « Etienne et Cézard » et comprend la raffinerie des Ponts et la raffinerie de Chantenay; en 1885, les deux raffineries se séparent, et la nouvelle raffinerie des Ponts comprend entre autres, comme actionnaire, la raffinerie Say de Paris; peu de temps après cependant, en 1890, la raffinerie des Ponts disparaît définitivement. Mais en 1934, la raffinerie Say rachetait la raffinerie Billard, sise quai Baco, et installait de 1935 à 1937 une des raffineries les plus modernes d'Europe aux abords du quai Wilson, près du pont de Pirmil. La nouvelle usine possède les installations les plus perfectionnées pour le traitement des sucres roux de canne provenant de la Réunion, des Antilles ou de Cuba, et livre aux consommateurs des produits dont la renommée dépasse le cadre de notre pays; c'est un fleuron nouveau à l'actif de la Société Anonyme des Sucreries et Raffineries Say et un gage d'activité incontestable pour le port de Nantes.



## BRASSERIES DE LA MEUSE

C'est une erreur commune de croire qu'il n'y a que dans l'Est que l'on fabrique de la bière, et que toutes les grandes brasseries y sont concentrées.

On pourrait se convaincre du contraire en visitant l'usine de Nantes des *Brasseries de la Meuse*, une des plus importantes de France.

L'industrie de la brasserie, à Nantes, date de 1837.

Construite dans la carrière de Miséry, l'importante usine des *Brasseries de la Meuse* provient de la fusion des grandes brasseries *Burgelin, Schaeffer et Rotenbach*, réalisée en 1906.

Sa malterie pneumatique, la qualité des orges provenant de semences Secrobrah et mises par la brasserie à la disposition des cultivateurs, concourent puissamment au succès de bières demandées par vingt-deux départements et par notre empire africain.

Si la bière, qui fut longtemps dans nos régions vnicoles et cidricoles une boisson saisonnière et vendue dans les cafés, est devenue pendant toute l'année celle des familles et des restaurants, il n'en demeure pas moins que sa consommation sur les plages pendant l'été constitue une forte pointe de vente. Pour y faire face, les *Brasseries de la Meuse* ont dû établir une canetterie à grand rendement — unique en France — qui, grâce à ses 400 ouvriers, permet la livraison de 600.000 bouteilles par jour.

Ce chiffre suffit à dire la place qu'occupe la brasserie dans l'activité industrielle de la région.





## GRANDE DISTILLERIE THÉOPHILE GUILLON

Les charmes du Val de Loire ont de tout temps été chantés par les poètes... et les gourmets. La douceur d'y vivre tient autant à son climat qu'à la richesse de ses ressources naturelles : vignes, fruits, plantes....

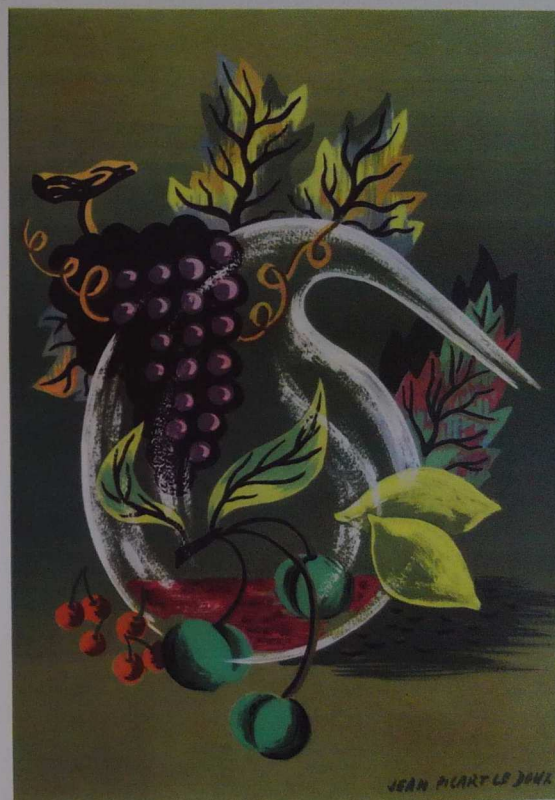
Fondée en 1805, la *Distillerie Théophile Guillon* a gardé de ses origines artisanales et familiales la tradition de soins méticuleux et le goût du travail attentif.

La production régulière des grands alambics de cuivre, la vieille alchimie des aromes de plantes et de fruits, le long vieillissement en foudres de chêne assurent depuis un siècle et demi la renommée de ses liqueurs.

Mais si la fabrication de ses spécialités bénéficie toujours des vénérables méthodes qui font leur qualité, elle s'accompagne aujourd'hui des perfectionnements les plus modernes apportés à tous les travaux annexes (lavage, rinçage, mise en bouteilles, étiquetage, etc...). Des magasins entièrement neufs ont, en effet, remplacé ceux que la guerre avait détruits.

Alliée à une très puissante affaire nantaise, celle des *Vins E. V. O.* spécialisée de longue date dans le commerce des vins de qualité, la *Distillerie Théophile Guillon* représente tous les éléments indispensables à une organisation soucieuse de donner satisfaction dans toutes les branches de son activité.

Ainsi s'explique, outre le succès régional des *Vins E. V. O.*, celui que remportent à l'étranger les vermouth, guignolet et cherry d'une maison dont les produits sont le principe même des cocktails parfaits.



## LE MUSCADET

Au pays nantais les coteaux sont couverts de vignes entre la Sèvre et la Maine, jolies rivières qui coulent doucement et serpentent en faisant des crochets parce que, a dit un poète humoriste : « Elles sont toujours entre deux vins... » Et ce vin est le fameux *muscadet*. Il est né d'un antique cépage bourguignon, baptisé le « melon », que les ducs souverains de Bretagne importèrent pour augmenter l'économie de leur État.

Si leurs différentes expériences de viticulture réussirent assez mal au nord de Nantes, dans la presqu'île de Rhuys et dans le Léon, le « melon » se transforma dans le terroir du sud de la Loire en un vin sec, fruité, plein de fraîcheur, au bouquet légèrement musqué... Vin de grisette bu en gaieté sous la tonnelle comme certain petit vin gris, et vin de chasseur aussi, sans doute en raison de son petit goût de pierre à fusil...

Mis très jeune en bouteille il y garde toutes ses qualités. Tel qu'il est, il a su conquérir toute la France, passer les mers et se faire aimer dans tout notre empire et à l'étranger. Le *muscadet* se boit avant, pendant et après le repas, ce qui est une gageure... mais son bouquet le rend sans rival pour accompagner sur la table le poisson, les coquillages et tous les fruits de la mer.

Le gastronome qui a établi l'axiome « Avec chaque douzaine d'huîtres, une bouteille de *muscadet* ! » mériterait bien de dormir son dernier sommeil au Panthéon des vrais gourmets.





Depuis le premier quart du XIX<sup>e</sup> siècle les industries de l'alimentation ont pris à Nantes une telle extension que des jaloux n'ont pas manqué de lui reprocher d'être passée de l'état de ville de négriers en celui de ville d'épiciers, donnant injustement à ce dernier mot, lancé par les romantiques, le sens d'hommes à idées étroites et aux goûts vulgaires.

À tant de « métiers de bouche », comme on disait jadis, métiers dont les descendants continuent aujourd'hui à tirer leur existence, s'ajoutèrent pour le plus grand bien du commerce local l'importation et la transformation de produits tels que le riz, le tapioca, les fruits, les biscuits, la confiture, le chocolat.

L'avenir de Nantes est dans ce champ aussi ouvert sur le plus large horizon. Cet horizon c'est, une fois de plus, la ligne bleue de la mer qui barre l'estuaire de la Loire et derrière la courbe duquel demeurent d'infinies espérances de négociants. C'est la grande route marchande évoquée par notre Brizeux étonné d'une telle activité :

*La Loire cependant m'entraînait sur ses eaux,  
Et Nantes la Superbe, avec tous ses vaisseaux,  
M'apparaissait.....*



## INDUSTRIES DIVERSES

**C**OMME dans toutes les grandes cités modernes, les industries diverses sont multiples à Nantes. La construction navale et l'armement des bateaux de guerre, de commerce et de plaisance font appel à toutes les branches de la mécanique, de l'électricité, de l'agencement et de l'ameublement. Le charbon s'y transforme en agglomérés, le phosphate et l'acide sulfurique en engrais, les peaux, les graisses, le coprah y deviennent des courroies, du savon, de l'huile. De la fabrication de toutes les peintures industrielles, des vernis spéciaux pour les boîtes métalliques jusqu'à la transformation en tissus de luxe de l'aérien et subtil poil de lapin angora, tout se compénètre, s'aide, se complète et se brasse dans les creusets de la ville ingénieuse, comme font les objets hétéroclites nés dans le chapeau d'un prestidigitateur diplômé.



JOSEPH M. PINARD ET C<sup>IE</sup>  
« POILS ANGORA »

La terre de France est idéale pour l'élevage des lapins et principalement pour celui des lapins angora.

Si le ciel de l'antique cité d'Anatolie où la race de ces jolis animaux prit naissance est bien éloigné de celui du pays breton, c'est grâce à notre doux climat nantais et à un terroir qui produit abondamment les plantes constituant leur nourriture que les lapins angora français atteignent à l'étonnante vitalité qui fait leur célébrité. L'ensemble de nombreux autres éléments naturels permet de récolter sur ces sujets une incomparable toison neigeuse, la première du monde par sa qualité.

L'importante production de poils angora recueillie par les éleveurs est directement remise par eux à la maison *Joseph M. Pinard et C<sup>ie</sup>*, à Nantes (capitale française du poil angora). Après un classement approprié suivant la nature des fibres, les blanches toisons sont livrées aux filatures du monde entier. C'est le sommet de la qualité française.

Vingt-cinq ans de spécialisation ont assuré à la maison *Joseph M. Pinard et C<sup>ie</sup>* la réputation indiscutée de produire les plus belles gammes sélectionnées de poils angora. La première de ces gradations dénommée tout simplement : « *Poils Pinard* » n'a jamais été égalée. Elle est faite du choix des meilleurs poils de lapins angora produits sur le sol français.





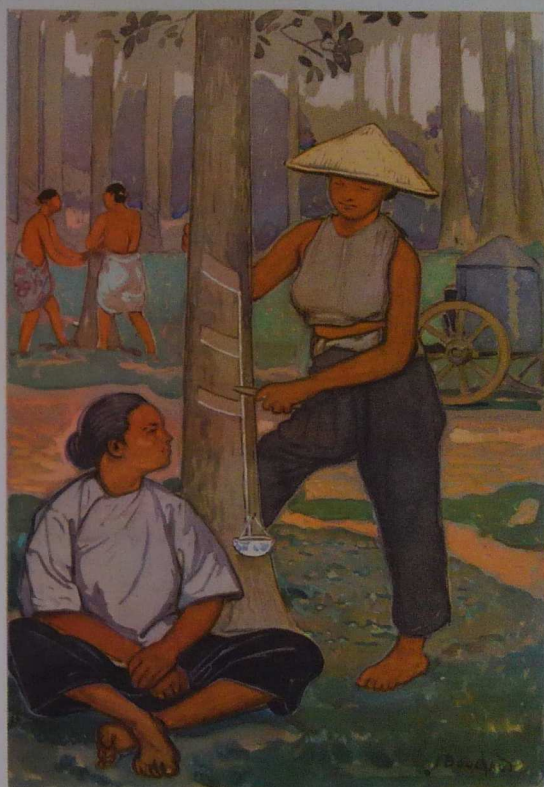
## ÉTABLISSEMENTS DUBO

Pourquoi une aussi importante manufacture de caoutchouc a-t-elle choisi Nantes comme point de départ de ses activités ?

La découverte de cette résine élastique n'est point le fait d'un Nantais puisque le Français Fresneau, seigneur de la Galandière, son promoteur, était un Saintongeais, né à Marennes en 1703. Notre port ne compte pas, d'autre part, parmi les centres d'importation de cette précieuse matière... alors ?

C'est, qu'à la porte de Nantes, se trouve la région la plus importante de France pour l'industrie de la chaussure : le pays choletais. La progression des *Établissements Dubo* nés en 1924 dans un immeuble qui n'avait guère alors figure de manufacture, a suivi le développement de cette industrie considérable pour devenir, dans le quartier de Doulon, l'usine qui, par son modernisme, le joyeux entrain qui y règne, l'heureux esprit social qui la dirige, fait l'admiration de ses visiteurs. Tout y a été agencé pour que chacun y réalise ce qu'aime depuis toujours l'ouvrier français : l'ouvrage bien « fait ». On parle déjà du restaurant où, sur des terrasses, le personnel sera à même de déjeuner et de se reposer avant de reprendre le travail.

De ces clairs ateliers où travaillent dans la bonne humeur 350 personnes, sans compter 200 ouvrières à domicile, sortent par an assez de semelles de caoutchouc pour équiper une armée. Les fameuses *pantoufles du Docteur Emile Bérard* y sont fabriquées au pas cadencé, mais silencieux ; 700.000 paires en ont franchi, cette année, les portes pour gagner le vaste monde.



GALLAND ET BROCHARD

## « ARMOR »

De fondation assez récente, puisqu'elle remonte au lendemain de la première guerre mondiale, la société *Galland et Brochard*, spécialisée dans la fabrication de :

- papier carbone — rubans pour machines à écrire
- stencils — encres pour duplicateurs

a su donner à sa marque une telle extension qu'à l'heure actuelle la majorité de ses clients ne la connaît plus que sous son nom bien celtique d'« *Armor* ».

Situé à Chantenay, banlieue industrielle nantaise, l'établissement comporte, en plus d'une usine tout récemment modernisée, avec un matériel neuf, un vaste laboratoire équipé des derniers perfectionnements de la science ; tout est prévu pour un rendement maximum dans les meilleures conditions.

Maintenant première maison en France, « *Armor* » est certainement à la tête des fabricants européens, et produit par an plus de 100.000.000 de feuilles de carbone, et 15.000 kilomètres de rubans encrés. Les stencils et les encres pour duplicateurs, dont la consommation globale est beaucoup moindre que celle des articles cités, entrent cependant pour une large part dans la réputation de la marque « *Armor* ».

L'organisation commerciale comprend tout un réseau de succursales, dépôts et agences en France, Belgique, Suisse, Italie, Afrique du Nord, Amérique du Sud, Proche et Extrême-Orient, portant ainsi dans le monde le renom d'une marque bien française et, par son origine et son nom même, également bien nantaise.





## ÉTABLISSEMENTS GEORGET FILS

MANUFACTURE DE VERNIS, PEINTURES  
ENCRE S D'IMPRIMERIE

*Jean-Baptiste Georget*, grand-père de *M. René Georget*, président du conseil d'administration et directeur général actuel des *Établissements Georget fils*, créa, en 1842, l'usine qui couvre aujourd'hui à Nantes-Chantenay une superficie de 20.000 mètres carrés. Petit-neveu de *Joseph Collin*, fondateur à Nantes de l'industrie des conserves alimentaires à l'époque de la Restauration, *Jean-Baptiste Georget* fut l'inventeur des vernis recouvrant l'illustration des boîtes métalliques. Les vernis utilisés antérieurement ne résistaient pas à l'ébullition en autoclave.

Tel fut le premier grand succès d'une manufacture qui compte parmi les plus importantes de la cité. Vers quels développements la maison *Georget* n'a-t-elle pas conduit depuis — sans abandonner la fabrication de ces vernis spéciaux — ses recherches de laboratoire : les encres d'imprimerie, les vernis gras, toutes les peintures pour le bâtiment, l'industrie et la carrosserie, les vernis à l'alcool et les laques cellulosiques, les siccatifs, les peintures à l'eau, etc... ?

Pour réaliser des produits aussi variés, auxquels s'ajoutent des spécialités comme : Astrolin, Astrovit, Matolin, utilisées par les grandes administrations, la marine nationale, les entreprises du bâtiment et de l'imprimerie, etc..., les *Établissements Georget fils* ont dû créer plusieurs usines hors de Nantes : à Saint-Denis (Seine), à Bordeaux, à Lyon, à Hernani (Espagne), à Haren Machelen (Belgique).

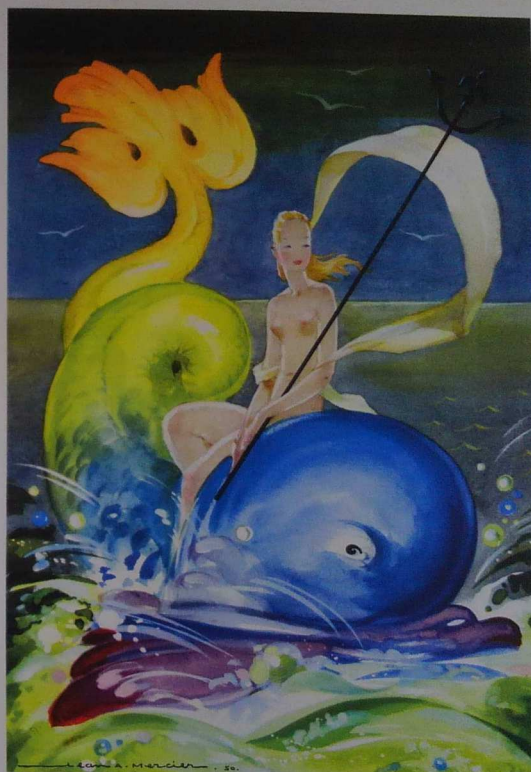


  
IMPRIMERIE MODERNE  
BEUCHET & VANDEN BRUGGE

Fondée en 1886, au 24 de la rue du Calvaire, sous la raison sociale *Deroual et Joubin*, la jeune Imprimerie Moderne débutait par des travaux d'impression de journaux, d'habilages et de publicité. Dès avant 1914 elle avait étendu son rayon d'action hors de la Bretagne, et était réputée dans l'Anjou, le Maine et la Vendée.

Après la guerre de 1914-1918, *MM. Beuchet et Vanden Brugge*, restés seuls propriétaires de la maison, se firent les acquéreurs de l'ancienne firme *Guéneux, Robert et C<sup>ie</sup>*. Cette fusion permettait à l'Imprimerie Moderne d'augmenter considérablement ses moyens de production, de satisfaire une clientèle toujours plus importante et d'atteindre, par paliers, la situation de premier plan que lui valent, dans toute la France et l'étranger, ses présentations impeccables et ses créations artistiques.

Toujours à l'avant-garde des progrès techniques, l'Imprimerie Moderne, riche d'un outillage digne de son nom, occupe dans son usine du quai de Versailles un personnel de près de 200 personnes et est équipée des machines les plus perfectionnées. Elle s'attache pour ses créations les services de dessinateurs universellement réputés, qui font le renom tant de ses publications artistiques que des travaux très variés demandés par toutes les grandes marques des diverses industries françaises : biscuiteries, conserves, vins, liqueurs, produits alimentaires, parfumeries, savonneries, constructions mécaniques et navales, etc.





## L'IMAGERIE NANTAISE

Si Épinal est la capitale de l'imagerie populaire, de ces pages éclatantes sur lesquelles continuent à rêver des générations d'enfants, Nantes est au moins une des grandes préfectures de ce merveilleux pays de poésie en couleurs.

Dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la grande ville bretonne était réputée pour ses cartes à jouer : « tarots, alluettes, cartes de France », cartons assez lourdement taillés et coloriés mais dont la brutalité de tons devait plaire aux grands enfants que sont les gens de mer.

Mais c'est seulement au lendemain de la Révolution que les dominotiers nantais deviennent de grands imagiers. On n'a pas oublié la dynastie des *Roiné*, père, fils, veuve, aîné, associés ou non aux *Dumoustier*, éditeurs de belles estampes où les verts, les roses et les noirs se marient avec une singulière délicatesse pour célébrer les saints du paradis et les événements politiques. On cite encore, comme fournisseurs des colporteurs d'images : *Busseuil jeune*, établi place Royale ; les *Monillé*, créateurs des planches : « la Petite Meunière », « la Bénédiction des maisons », « la Création du monde et son cantique » ; les éditeurs *Sebire*, *Mercier*, *Massé*.

Dans un siècle, les collectionneurs ajouteront à ces noms ceux d'artistes comme *Jean-A. Mercier*, *Félix Lorient*, *Gustave Alaux*, *Géo Ham*, qui enchantent de leur fantaisie les textes que les meilleurs écrivains de ce temps ont dédiés aux petits enfants, et que, sous la forme de jolis albums sortis de l'Imprimerie Moderne, l'éditeur *Marcus* répand par le vaste monde.

Une telle imagerie perpétue pour la jeunesse la renommée de l'élégance et du meilleur goût français.



Félix Lorient

Les poissons et le cormoran.

★ Fables de La Fontaine.

Éditions Marcus.

Cette habileté protéiforme de l'ouvrier nantais, cette souplesse dans l'utilisation de tant de matières devenues indispensables à la vie du XX<sup>e</sup> siècle, il faut aller les chercher bien loin, semble-t-il. On les trouvera en ces traditions artisanales qui se sont elles-mêmes transformées en industries, tout en gardant l'empreinte des doigts et des secrets des aïeux... aïeux venus, comme dans tous les ports, de l'étranger, d'Italie, de Suisse et de Hollande principalement.

L'ouvrier nantais œuvre bien. Il aime, d'une façon générale, « l'ouvrage bien faite ». Dans le charivari des professions d'aujourd'hui, il a gardé l'esprit de sélection et l'orgueil de son métier. Les noms des vieilles rues sont là pour rappeler au quincailleur que ses devanciers, les batteurs et étameurs, conservaient en commun leurs tours-de-main à la Casserie, les serruriers à la Clavurerie, les sauteurs de poissons à la Tremperie, les tonneliers rue de la Barillerie... les érudits à lunettes se demandant encore, il est vrai, si la rue des Cadeniers doit son nom aux fabricants de chaînes (cadènes) ou à certaine auberge des « Quatre deniers » où les compagnons allaient vider des pots entre deux séances de bon travail.



## LE COMMERCE LES BANQUES



Le commerce et le négoce ne peuvent être séparés des activités du port, de l'industrie, de l'agriculture.

Cet ensemble harmonieux a fait de Nantes et de son « noyau attractif » une des régions les mieux équilibrées de France.

Selon les chroniqueurs tels *Guimar* ou *Meuret*, c'est sous le règne de Louis XIII que « ses négociants purent enfin se livrer à de vastes spéculations. Le commerce s'étendit et enrichit la ville ; bientôt on put la regarder comme une des plus populeuses et des plus florissantes du royaume ».

C'est à cette même époque que s'installèrent à Nantes de nombreux Espagnols, Hollandais, Portugais, qui venaient commercer avec leur pays d'origine, en même temps que des relations étroites se nouaient avec les Antilles et les Côtes Africaines. Ces relations sont toujours aussi vivaces. Elles sont dues, pour une grande part, aux qualités d'honneur du commerce nantais.

Ce passé est pour le commerce nantais un gage de confiance dans son avenir.



## LA FOIRE DE NANTES

*La Foire de Nantes* !... puissante manifestation économique qui, pour le plus grand bien du commerce régional, attire chaque année, pendant douze jours, un nombre considérable d'exposants et de visiteurs.

Créée en 1926 sous forme de société anonyme par un comité composé de la Municipalité, de la Chambre de Commerce, du Syndicat d'Initiative, de l'Union du Commerce de détail et des principaux groupements, *la Foire de Nantes* a, dès sa première année, montré l'importance qu'elle comptait prendre parmi les plus grandes foires françaises.

Le rapide développement de son succès est dû principalement à son organisation disciplinée et à l'étonnante diversité des produits exposés que lui vaut sa situation au centre d'une des plus riches contrées de la France.

Cette réussite, dont les organisateurs peuvent à bon droit s'enorgueillir, n'a pas profité à la seule grande ville. Tout le commerce régional et les industries locales — particulièrement celles des produits alimentaires — ne cessent de bénéficier d'une activité facilitée encore par la puissance des ports de Nantes et de Saint-Nazaire.

Comment s'étonner que notre ville, pôle dont le magnétisme rayonne sur 200 kilomètres, puise un pareil mouvement de visiteurs dans l'hinterland qui groupe autour d'elle près de 3 millions d'habitants ?

Ainsi s'explique l'empressement d'exposants qui sollicitent chaque année un emplacement dans l'enceinte d'une foire si achalandée, que son slogan : « *Foire de Nantes, foire d'affaires* », n'est plus une promesse mais un bilan toujours plus heureux.



## COMPAGNIE DES AGENTS DE CHANGE

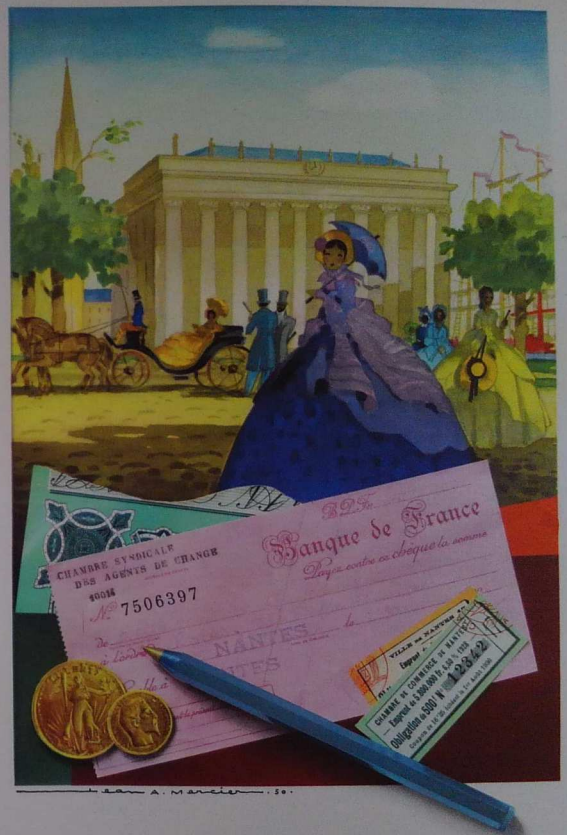
Le Parquet de la Bourse de Nantes se compose aujourd'hui de neuf agents de change. Les origines sont sans doute très anciennes, mais on n'en trouve de traces certaines qu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'édit de décembre 1705, supprimant les offices d'agents de change qui existaient en France et leur substituant cent seize nouveaux offices, fixait à huit, nombre relativement important pour l'époque, la quantité de conseillers, agents de banque, change, commerce et finance autorisés pour la ville de Nantes.

Comme à Marseille et Bordeaux, c'est la proximité de la mer et la facilité des débouchés qu'elle procure qui valurent à Nantes sa situation de centre financier régional.

Les catastrophes qui ravagèrent la ville, au cours des bombardements, montrèrent sa vitalité. Un agent de change tué en même temps que son personnel, quatre charges entièrement détruites, quatre autres partiellement sinistrées, n'empêchèrent pas les paiements un seul jour et la Bourse ne fut suspendue qu'une séance, s'associant ainsi à l'effort de l'industrie et du commerce nantais.

Les ressources du marché nantais sont de deux ordres : d'une part celles qui lui viennent de la mer ou que celle-ci a fait naître, d'autre part les produits industriels, commerciaux et financiers de la région de l'Ouest.

Ce sont les actions et les obligations émises par les sociétés exploitant ces deux sortes de ressources qui représentent à la Bourse de Nantes les valeurs régionales. Leurs titres font l'objet de transactions très actives.





## CRÉDIT NANTAIS

Issu d'une très ancienne maison de banque, dont les attaches dans l'industrie et le commerce nantais étaient des plus solides, le *Crédit Nantais* a fêté en 1948 le centenaire de sa fondation.

Banque régionale aux moyens plus puissants et à l'action élargie, le *Crédit Nantais* vit son rayonnement s'étendre rapidement aux départements que des liens de plus en plus nombreux rattachent à Nantes, leur métropole. Ainsi se sont considérablement développées, dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, des richesses latentes, grâce aux concours des capitaux qu'il apporta pour les mieux exploiter.

Le *Crédit Nantais* créa un réseau serré de succursales et d'agences qui lui permet de s'assurer un étroit contact avec les branches les plus diverses de l'activité économique. Il est aussi connu du cultivateur que du commerçant, du marin-pêcheur que de l'industriel, et met à leur disposition des services dont l'organisation est spécialement adaptée à tous leurs besoins. Son personnel, à tous les échelons de la hiérarchie, est composé de gens du pays parfaitement adaptés au milieu où ils exercent leur activité.

Ce programme, basé sur la prééminence de Nantes dans la France de l'Ouest, a trouvé dans le domaine des faits sa meilleure justification. La pleine confiance des déposants, l'estime des milieux économiques valent au *Crédit Nantais* une situation de premier plan en tous les points de son rayon et, si son action reste purement régionale, sa notoriété, débordant largement ce cadre, contribue au brillant renom de la capitale de l'Ouest.



## CRÉDIT DE L'OUEST

Quoique centenaire, le *Crédit de l'Ouest* est une banque moderne.

Sa succursale nantaise est ouverte depuis 1920. Celle de Saint-Nazaire, née de banques antérieurement établies en cette ville, remonte à 1872. A Angers, succédant par différentes maisons au *Comptoir Commercial d'Angers*, fondé en 1850, le *Crédit de l'Ouest* a récemment célébré son centenaire.

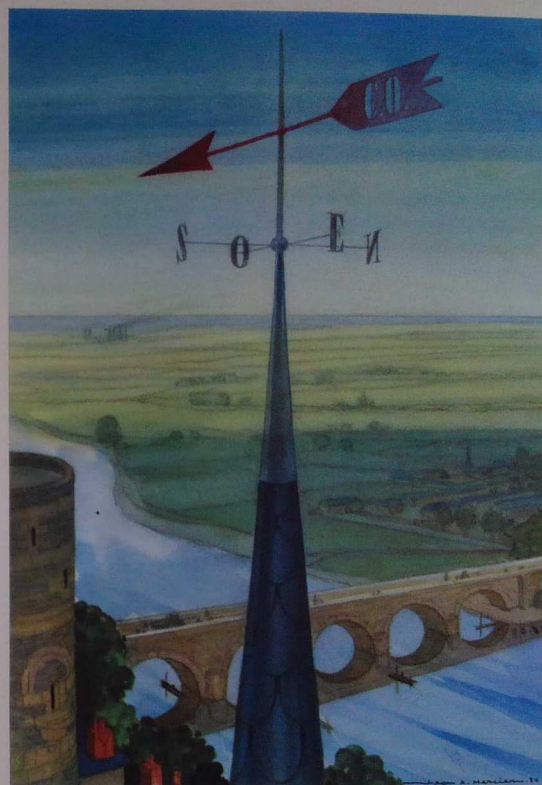
Non seulement son réseau couvre sept départements de l'Ouest, avec plus de 200 guichets, mais du fait de son appartenance aux groupes des banques affiliées à la *Société Générale de Crédit industriel et commercial*, il s'étend sur la France, son empire et le monde entier. Les opérations de sa clientèle sont facilitées par la succursale de Paris, 13 boulevard Haussmann, et son agence des Halles, 24 rue des Halles.

En Loire-Inférieure le *Crédit de l'Ouest* possède ses succursales de Nantes et Saint-Nazaire, des agences à Pont-Rousseau, La Baule, Le Pouliguen, Pornic, Pontchâteau, Guérande, et des bureaux périodiques dans neuf localités du département.

Le *Crédit de l'Ouest* a doté ses installations de toutes les commodités que la clientèle peut désirer. Ses services mécanographiques sont équipés des machines les plus récentes. Le système de l'extrait périodique permet à la clientèle de s'assurer fréquemment de l'exactitude de la position de son compte.

Son rapport annuel contient une revue économique des principales activités régionales de l'Ouest. Il étudie dans des plaquettes successives la situation des principales industries.

Le concours qu'il apporte à sa clientèle comprend l'application d'un programme d'aide aux petites et moyennes industries ou commerces, à l'agriculture et à l'artisanat.





## LÉON BINET FILS

TISSUS - CONFECTION  
BONNETERIE EN GROS

Cette maison, qui est le type même de la maison de gros en textiles, a plus de 120 ans d'existence. Sa direction a toujours été assurée de père en fils depuis qu'elle fut fondée en 1828 par *Delaunay*.

Durement meurtrie par la dernière guerre elle bénéficie, du moins aujourd'hui, d'une installation entièrement rajeunie qui lui permet un système rationnel de distribution du stock permanent qu'elle tient à la disposition de sa clientèle. Cette clientèle, faite des maisons de nouveauté-confection réparties principalement dans la Bretagne, la Vendée et l'Anjou, sait que la maison *Léon Binet fils* (...on dit le plus souvent encore *Binet-Delaunay* au pays nantais où la tradition est tenace...) est réputée par sa loyauté et la garantie qu'apporte sa devise : « Servir ».

Outre son organisation de distribution et ses magasins de vente en gros de tous les textiles, la manufacture de confections de la maison *Léon Binet fils* complète toutes ses possibilités.... Le « sabre de coupe » des anciens jours est bien oublié, il a cédé la place à des machines taillant à la fois plus de cent chemises, vêtements de travail, etc., et qui sont terminés dans un minimum de temps avec une perfection qui ne pouvait être atteinte autrefois.

La marque *L. B. F.* est une certitude de qualité qui demeure, tandis que fuient les années....



## GRANDS MAGASINS BRUNNER FRÈRES

Nés au cœur du vieux Nantes, les *Magasins Brunner* ont suivi la loi immuable qui veut que les centres attractifs des villes se développent toujours vers l'ouest, comme entraînés par le cours du soleil.... Car c'est vraiment le plus vieux Nantes que cette rue Belle-Image où, au pied du Bouffay (là même où nos occupants romains avaient fixé, il y a deux millénaires, leur marché public), *Brunner et Thomas* tenaient boutique en 1882.

En 1890, ces négociants transportaient leur établissement au chevet de Saint-Nicolas, en la rue de Feltre.

Trente ans plus tard, en ce même point, devenu particulièrement achalandé, *MM. Brunner frères* donnèrent à cette affaire familiale le développement considérable que chacun lui connaît.

Ces vastes magasins de vente, obéissant aux exigences — assez naturelles — d'une clientèle désireuse d'acheter au meilleur prix des marchandises de qualité, donnèrent successivement naissance à des industries diverses qui travaillent à leur seul approvisionnement : manufacture de lingerie et de chemiserie, ateliers de confection pour hommes et femmes, et fabrique de bonneterie.

Ainsi, libérée de tous frais intermédiaires, la vente directe du fabricant au client se trouve réalisée dans la logique et la bonne foi commerciale.

Le succès des *Grands Magasins Brunner frères* n'a pas d'autres secrets.





## GRANDS MAGASINS LA CHÂTELAINE

A Nantes, qui possède un des plus beaux et intéressants châteaux historiques de France, il convenait d'avoir une *Châtelaine* de haut renom.

Cette *Châtelaine*, il est vrai, ne réside pas dans le quartier médiéval de la ville, mais en plein centre des activités commerciales.

En 1806, une maison de nouveautés était déjà installée au n° 17 de cette rue Crébillon, la plus animée et la plus connue de la ville. Mais ce n'est qu'en 1890 qu'elle prit ce titre de *Châtelaine* qu'eussent suffi à lui mériter le bon goût et la qualité des élégances féminines et masculines qu'elle offre au public.

En 1897, la *Châtelaine* s'établit au n° 20 de cette même rue Crébillon. Gravement atteinte par les bombardements, cette vieille affaire familiale a été conduite à transformer complètement ses magasins. Elle est aujourd'hui une entreprise très moderne dont la réputation, dépassant le cadre local, s'étend jusqu'aux plus lointaines colonies avec lesquelles Nantes est en relations.

Minimum de prix, maximum de qualité, loyauté et conscience commerciale... constituent le programme — et la devise — de cette grande dame du commerce des élégances qu'est la *Châtelaine*.



## GRANDS MAGASINS DECRÉ

Les *Grands Magasins Decré* sont à Nantes un établissement d'un caractère unique. Leur activité exerce une attraction très grande sur la région sud de la Bretagne, la Vendée et les Deux-Sèvres.

Détruits par le bombardement du 23 septembre 1943, ils furent rapidement réouverts dans des locaux d'infortune : vieux bâtiments de réserves hâtivement équipés pour recevoir la clientèle. Leur reconstruction fut entreprise sur des conceptions nouvelles qui en font en 1950 le prototype des grands magasins de la seconde moitié du siècle.

De larges allées, véritables rues entre des magasins de spécialités disposées autour d'un centre comprenant des escaliers mécaniques à grand débit, permettent aux nombreux clients de circuler aisément d'un rez-de-chaussée majestueux au sous-sol dont le bar complète les rayons d'alimentation et d'articles de cuisine, aux étages supérieurs particulièrement élégants comme celui de l'habillement de la femme et de l'enfant, et à la terrasse fleurie égayée par les jeux des enfants autour du bassin ou du skating, en attendant que les clients de demain y descendent en hélicoptère.

Les méthodes d'achats qui président à l'approvisionnement du magasin permettent d'offrir à la clientèle un choix considérable d'articles vendus à des prix modiques. Ces méthodes, jointes à la notion de « service » développée à son maximum dans tous les rayons, sont le secret du succès des *Grands Magasins Decré*.

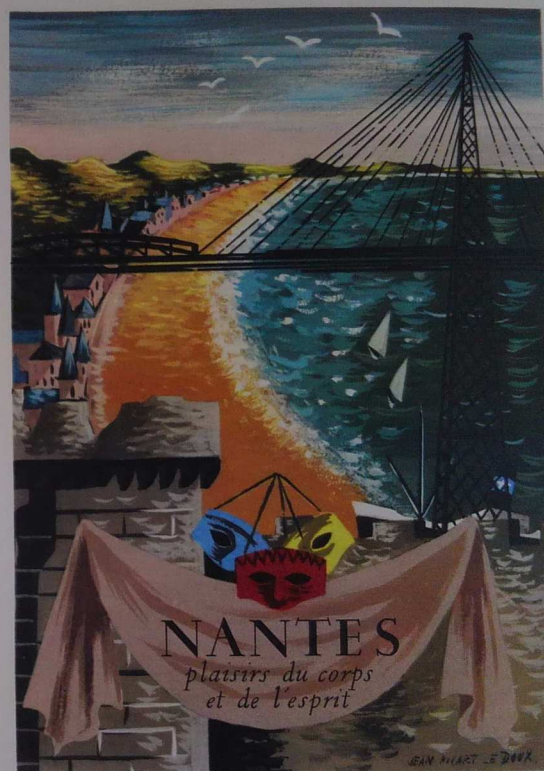
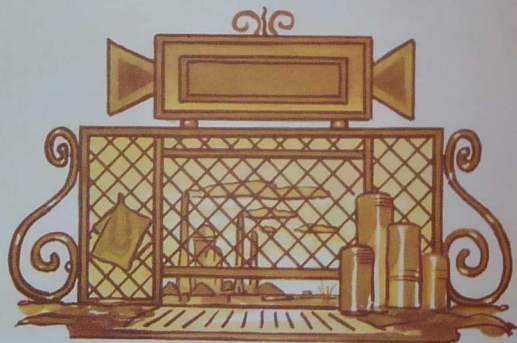




Au cours des siècles, le commerce nantais sut évoluer et se transformer selon les concepts modernes, et conserver à sa ville, malgré ses destructions, le pôle d'attraction qu'il est aujourd'hui.

*Abel Durand*, dont le livre « *Nantes dans la France de l'Ouest* » restera un document précieux pour les générations futures, écrit que les documents « révélaient déjà à Nantes au temps des Ducs un premier développement ».

Le XVII<sup>e</sup> siècle fut une étape grandiose. Le XX<sup>e</sup> siècle se traduit par un développement continu auquel participent la foire commerciale, les banques dont plusieurs y ont leur siège social ou une direction régionale, la Bourse des Valeurs, la Bourse de Commerce, les courtiers et assureurs maritimes, les grossistes, les exportateurs et importateurs de toute nature, les grands magasins, toutes activités qui attirent une clientèle importante venue parfois de fort loin.



## PLAISIRS DU CORPS ET DE L'ESPRIT



**D**ES esprits légers — qui poussent le simplisme jusqu'à l'indigence — veulent réduire le rôle de Nantes à l'économique ». *Gaston Rondeau*, avant qu'il fût maire de la cité, écrivait ces lignes suivies de considérations fort pertinentes sur l'influence que laissa chez nous, en des temps révolus, la civilisation méditerranéenne qui y séjourna et apporta l'olive et le marbre à nos coupeurs de landes et à nos tailleurs de granit. « La ville de Nantes, a dit aussi *M. Abel Durand*, conseiller de la République et président du Conseil Général est, dans l'ouest, la ville la plus qualifiée pour remplir le rôle de capitale provinciale. » Or, une ville qui ne serait que le siège des pouvoirs publics n'aurait pas droit à ce titre... et ce titre date de longtemps. Nantes fut en effet le siège d'une



université prospère (institution projetée par Jean V en 1414 et réalisée en 1461 après autorisation du Pape, par François II) et ne put, pour le bien de son équilibre, supporter d'en être privée, après que la Révolution l'eut supprimée pour des raisons de pure administration.

Alors, elle se forgea des laboratoires autonomes de pensée, d'art, et subvint, par ses propres moyens, aux dépenses de quelques centres d'enseignement. Ainsi naquirent, en dehors des collèges, des écoles publiques, puis des lycées, des établissements d'enseignement supérieur préparant à tous les examens.

L'École de plein exercice de Médecine et de Pharmacie devint quelque jour et par la force des choses, une faculté. L'Institut d'Enseignement supérieur des Lettres, l'Institut de Droit, l'École régionale d'Architecture, l'École des Beaux-Arts, l'École supérieure de Commerce et d'Industrie avec sa section coloniale, l'Institut d'Enseignement supérieur des Sciences naturelles, assurent à la jeunesse d'innombrables possibilités d'instruction. L'École nationale supérieure de Mécanique forme des ingénieurs de toutes branches. L'École nationale de la Marine marchande, véritable pépinière de capitaines au long cours, prépare à toutes les carrières d'officiers de la marine marchande.

L'instruction est également assurée par des institutions libres et des foyers spirituels comme les Séminaires ou les Missions Africaines.

En 1832 fut fondée à Nantes la Société industrielle, la plus ancienne institution d'enseignement professionnel. Actuellement, les professions principales de l'industrie et du commerce apportent à cet enseignement, par des écoles et des cours, une contribution qui s'ajoute à celle des centres d'apprentissage, des collèges techniques, de l'École nationale professionnelle,



★ Madame de Sénonès.

Ingres (1780-1867).

Musée des Beaux-Arts.

toujours appelée « *École Livet* » en souvenir de son créateur M. Eugène Livet.

Enfin depuis Janvier 1945, Nantes possède une *École normale nationale d'apprentissage* qui assure la formation pédagogique des futurs professeurs des centres d'apprentissage.

La bibliothèque municipale, née des richesses de l'Oratoire, est une des plus belles de France avec ses manuscrits, ses livres rares et plus de deux cent mille volumes.

La place des arts est des plus notables en cette ville qualifiée longtemps « ville d'épiciers » par des jaloux qui, trop loin d'un port, n'avaient comme épices que celles des robins.

Flâner en ville, c'est y constater par le nombre d'affiches annonçant les auditions de virtuoses célèbres que les Nantais portent un bien vif intérêt à la musique. Plus de trois cents élèves suivent les cours du *Conservatoire de Musique et de Déclamation*, la musique étant maintenant cultivée chez nous avec une passion accrue par la fondation de nombreuses sociétés dont la plus glorieuse est, assurément, la *Schola Cantorum*, célèbre dans toute la France. La maîtrise de la Cathédrale, grâce aux efforts de M. le chanoine Besnier, compte aujourd'hui parmi les meilleurs conservatoires de la musique religieuse. Tant de manifestations artistiques font reculer bien loin dans le temps les soirées où la bourgeoisie gloussait de plaisir à entendre le général Mellinet jouer de la flûte, et monsieur Coinquet enflammer le cœur des jolies femmes avec les valse tendres de sa composition.

Au total six musées. Le Musée des Beaux-Arts, massivement enrichi par les collections formées, sous le Directoire, en Italie, par l'ambassadeur Cacault, et autour duquel s'est constituée une société des Amis du Musée, laquelle s'attache à conserver les œuvres les plus significatives des peintres de



★ Les missions africaines.



notre temps. Le château des Ducs abrite deux conservatoires admirablement agencés d'art décoratif et d'art folklorique. La porte Saint-Pierre a rouvert ses portes pour montrer, par le document, ce que fut, est et sera la cité. Très malmené par les bombardements, le musée rétrospectif des Salorges (fondation Amieux) qui garde le souvenir de l'ancien commerce nantais et colonial, a trouvé refuge dans les combles du palais Dobrée, en attendant de s'établir dans le manoir de la Hautière. Ce musée départemental Dobrée, vaste château édifié dans le goût médiéval par un mécène, philosophe curieux et érudit, qui voulut transmuter en beauté, pour le bien de sa province, les grandes richesses que ses pères avaient tirées d'un négoce honnête et fructueux, est un des plus beaux musées de France. Ses collections d'antiquités de toutes époques, sorties indemnes de la guerre, ne peuvent, hélas, que partiellement être montrées au public, du fait d'une occupation arbitraire qui se prolonge.

Nantes eut autrefois deux théâtres municipaux. L'incendie détruisit celui de la Renaissance, vaste établissement où les vieux Nantais d'aujourd'hui allaient, avant 1914, voir jouer le dimanche une féerie en 20 tableaux suivie de quelque drame en 5 actes... (spectacle qui coûtait 3 francs). Mais, sur l'ancienne place de la Comédie, la salle de Graslin demeure. Une troupe lyrique de qualité en occupe le plateau d'octobre à Pâques et y attire un public nombreux, sans nuire au succès de nombreuses salles de cinémas et de concerts.

Les sports ont pris une telle importance dans tous les milieux sociaux de Nantes qu'il convient de citer plus particulièrement le palmarès de leurs activités. Ce développement bénéficie de l'appui très particulier du Secrétaire d'État à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports... mais qui oserait en vouloir à M. André Morice de se souvenir qu'il



★ La Maitrise.

est enfant du pays? Ses compatriotes ne lui pardonneraient pas de l'oublier.

Le stade municipal Malakoff est animé par les professionnels de 2<sup>e</sup> division et les équipes d'amateurs du *Football-Club* fondé en 1945. C'est sur ce beau terrain et sur celui du boulevard des Anglais (stade Pascal Laporte) qu'est née la renommée de ce *Stade-Nantais-Université-Club* (... notre *SNUC*) dont on connaît les participations aux épreuves officielles de rugby et les matches célèbres avec les meilleures équipes anglaises.

Le parc municipal de Procé accueille le *Hockey-Club* tandis qu'au Champ-de-Mars se rassemblent les amis de l'*Atlantic Basket Club*, fondé en 1950.

Une piste en cendrée de 400 m. et des terrains de lancer sont mis à la disposition des athlètes du *SNUC* et de la *Saint-Pierre*. Le stade du boulevard des Anglais offre aux joueurs de tennis, outre son court central, quatorze excellents courts groupés autour d'un club-house parfaitement aménagé.

Les lutteurs — ... ceux d'aujourd'hui ont-ils oublié cette Julienne David, étonnante femme-corsaire qui, se faisant passer pour un homme, pratiquait à Nantes le noble art sous le nom prometteur de Rempart-de-la-Bretagne?... — les lutteurs, les solides du *Cercle Athlétique* ont, rue Gambetta, une salle d'entraînement et un plateau de compétition! Près d'eux le *Cercle de l'Épée* est animé des cris de victoire, des « touché!... » poussés par des spadassins heureux de trouver là une diversion à leurs travaux quotidiens d'homme d'affaires, voire, de haut administrateur.

Deux vélodromes attirent les masses populaires. Et l'Erdre voit, l'été venu, les élégantes embarcations de compétition du *Cercle de l'Aviron* sillonner les eaux sombres de la rivière et l'égayer de l'éclat des maillots des rameurs, comme au temps





où Manet et Toulouse-Lautrec peignaient les canotiers et les dames à tournures. L'hippisme est de plus en plus florissant : la *Société des Courses* organise, du printemps à l'automne, sur l'hippodrome du Petit Port, douze réunions très suivies, tandis que *la Gourmette* forme d'excellentes réserves de cavaliers dans son manège et sur ses pistes.... Le temps des équipages n'est pas une formule périmée et le son du cor — pourquoi Vigny n'a-t-il pas employé le mot : trompe ? — ébranle sans tristesse romantique les futaies de la forêt du Gâvre où l'on court le cerf, en dépit des restrictions somptuaires.

Le golf des Noelles est un lieu charmant. Ses huit trous et son parcours pittoresque coupé par la Chézine, lui assurent autant que son club-house la fidélité de ses membres.

C'est pour la bonne bouche que nous avons gardé le yachting, le plus vieux sport pratiqué chez nous. L'ancre du *Sport-Nautique de l'Ouest*, qui connut tant de gloire en enlevant avant guerre des coupes aux empereurs, est une ancre devenue indélébile sur les casquettes des yachtsmen d'aujourd'hui qui continuent à participer à toutes les grandes régates inter-clubs. Les jeunesses qui barrent des Requins, des Bellugas, des Cannetons et des Moths, groupées aux soirs de régates autour des tables de restaurants de leur club-house à Gachet, n'ont pas oublié les vieux refrains de leurs devanciers sur l'Erdre et la Basse-Loire :

*Bordons les voiles et f...tons le camp  
Pour aller voir les filles.  
Bordons les voiles et f...tons le camp  
Pour aller voir Gueule de Serpent.*



## LA VIE HEUREUSE

Gastronomie, chasse, pêche et tourisme sont faits pour marcher de pair. C'est pourquoi de si bons compagnons ne se quittent point dans leurs déplacements au pays nantais.

La Loire séparant nettement les aspects et l'esprit du vieux comté, les Namnètes d'aujourd'hui aiment, au gré de leur humeur, aller au nord-est du département pour visiter le coin des forêts et des étangs mélancoliques que commande la belle citadelle frontière qu'est Châteaubriant.... Ou bien, la promenade du jour se fera à l'ouest, vers les plages, vers la place forte de Guérande, vers le Croisic, le Pouliguen, la Baule et la giboyeuse Brière, pour se terminer par une méditation sur les ruines de Saint-Nazaire parmi lesquelles la vie tenace recommence à palpiter. Au sud-ouest de la Loire, des plages encore : celles de Saint-Brévin, de Saint-Michel-Chef-Chef et de Préfailles. On ira jusqu'au joli havre de Pornic qui demeure avec Machecoul l'extrême bastion avancé de la Bretagne. Passé le lac de Grand-Lieu — le plus grand des lacs français, éden du poisson et de la sauvagine — s'ouvre le pays du vin, au centre duquel les ruines majestueuses et l'italianisme de Clisson demeurent avec le beau château de Goulaine la plus grande attraction touristique.

Nantes est ville gaie. La vieille chanson créée vers 1830 par un admirateur de la « Babylone de l'Ouest » (ni plus ni moins !) peut être aujourd'hui chantée comme autrefois :

*Au Nord, aux champs de Provence,  
On vante mainte cité ;  
Pour moi, des villes de France,  
Nantes est la plus à mon gré.*





---

*Les femmes y sont charmantes,  
Bonnes, douces, complaisantes,  
Et les maris... bons maris.*

*Donnez-vous dans la science  
Êtes-vous un érudit ?  
Vous trouvez en abondance  
De quoi nourrir votre esprit :  
Bibliothèques charmantes,  
Muséum, Jardin des Plantes,  
Le Journal de Malassis...*

*Nous avons de la crevette,  
De l'alose et du gardon,  
Du dindon, de l'alouette,  
Du paimpeneau, du goujon ;  
La civelle appétissante,  
La mâcre à pointe piquante,  
D'excellents marrons rôtis....*

... dix couplets de cette veine constituent ce panégyrique assez terre à terre de la cité.

Comme on le constatera, la plus pauvre poésie peut être pavée des meilleures intentions...

Mais, dans sa candeur, le refrain de la vieille chanson du temps des diligences, des bateaux à roues et des bourgeois en gilet de piqué blanc, bavardant sous les marronniers de la Fosse, reste véridique et charmant quand il conclut :

*Ma foi, vive, vive Nantes !  
C'est vraiment un paradis.*

et, pour être plus sûrement compris, on bisse le refrain !



Beaucoup d'autres éléments de plaisir peuvent s'ajouter quotidiennement à l'existence d'un Nantais pour lui rendre la vie plus que supportable.

Nantes est ville gaie. Le fond populaire breton est loin d'être morose et c'est un bien mauvais romantisme qui a infecté de mélancolie une piètre littérature de bruyère stérilisée et de menhirs en carton, alors que nous possédons les plus beaux mégalithes du vieux monde kymrique. Si le Léonard est grave, le Cornouaillais, le Nantais, l'homme des pays de Retz ou de Clisson, sont de tempérament joyeux.... Jules Verne portait en lui la bonne humeur et Monselet n'avait rien du carême-prenant.

Nantes est capitale joyeuse. C'est bien pour cela que de tous les points de la péninsule armoricaine, autant que de la Vendée ou de l'Anjou, chacun ne manque quand il s'y rend (un prétexte est facilement trouvé) de glisser dans son portefeuille quelques billets supplémentaires destinés au budget de la bonne table et des joyeusetés et folâtreries.

Il n'est pas un étranger séjournant à Nantes au temps du carnaval qui ne s'étonne de la folie dionysiaque qui y règne, tant pendant les jours gras qu'à la Mi-Carême. L'extraordinaire et charivaresque carnaval nantais — pas davantage que le muscadet qui en est le carburant — n'aurait pu naître dans un terrain mélancolique. Il faut avoir vu ce carnaval, l'entrain qui l'anime, ses chansons et ses bals de carrefours, pour se rendre compte qu'il existe encore des êtres sains au temps de la bombe atomique.

Un syndicat d'initiative très actif, dont le siège est établi au château des Ducs, dans de belles salles marquées du goût du gothique expirant, dans le pavillon du petit-gouvernement, organise au cours de l'année des manifestations artistiques :

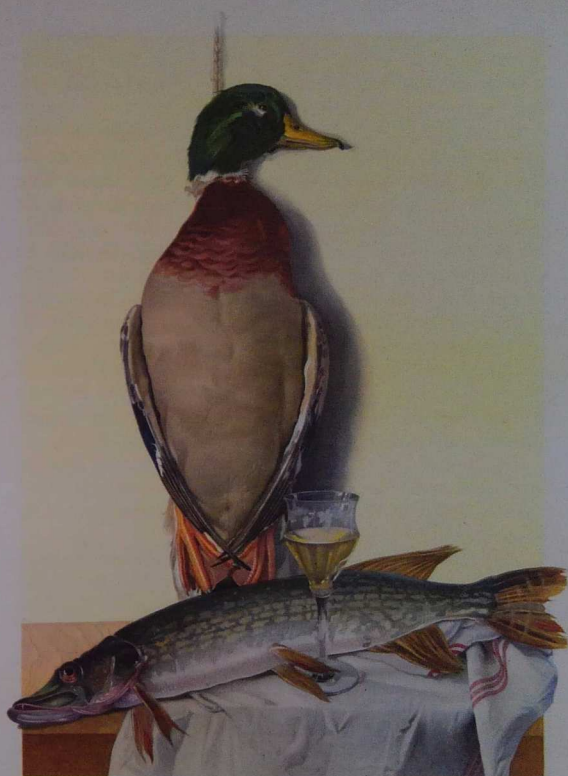




concerts nocturnes, brasiers de la Saint-Jean, danses folkloriques, feux d'artifice, sans parler de réceptions plus intimes où la gastronomie locale est dévotement honorée....

... Car on ne saurait omettre de compter, parmi les petites joies de la vie, celle du bien-manger. La situation géographique du pays nantais permet à ses habitants de jouir d'une très belle variété de gourmandises. Ce n'est pas sans raison que les grands restaurants, dans toute la France, prêtent souvent aux mets de leurs menus des titres empruntés à notre terroir, pour en certifier la qualité : sardines de Nantes, saumon de la Loire, canard nantais, petits pois de Chantenay, gâteaux nantais..., le tout arrosé de muscadet.

Si notre ville fournit ces grands classiques de la table, combien de fines spécialités locales ne se peuvent consommer que sur place ! Dans les auberges des bords de la Loire ou de l'Erdre, on ira sous les tonnelles discuter des mérites d'un brochet au beurre blanc bien crémeux ou de cuisses de grenouilles à la sauce poulette. Au printemps : on exigera l'aloise grillée, les « civelles » (petits pains d'anguilles persillés et cuits au court-bouillon), au temps de la Saint-Martin : les fouaces, gâteaux un peu rustiques mais dont Rabelais appréciait les mérites. Les rivières, la mer fournissent tous les poissons, tous les coquillages, tous les crustacés, et les coteaux de Sèvre-et-Maine ce clair vin blanc, dont nos chevaliers Bretevins vêtus de leur robe noire et réunis en conseil dans les anciens celliers de nos ducs, recommandent les vertus. Ils y ajoutent un conseil moral : « Bois le vin, sois bon comme lui », et ne tombent jamais dans le schisme né du sophisme : « Pour rester jeune, il faut prendre de la bouteille. » Ceci mérite d'être dit, ne serait-ce que pour justifier leurs obligations aux yeux de leurs épouses et des envieux.



## LA MER ET LES PLAGES

Cent kilomètres de côtes limitent à l'ouest le pays nantais. Sur de multiples points s'y installèrent, au cours des âges, des ports, des hâvres, des villages de pêcheurs dont la vogue des bains de mer fit, dans la seconde partie du XIX<sup>e</sup> siècle, des centres touristiques.

La Loire coupe juste par moitié cette ligne de mer. Au nord le chapelet d'agglomérations commence par Mesquer et Piriac, à l'embouchure de la Vilaine. Puis c'est le port sardinier de la Turballe, Guérande la médiévale qui, ceinte de ses remparts, protège les immenses marais salants du Croisic et du Bourg de Batz. Du Croisic, port de pêche toujours gai et animé, le touriste rayonnera aisément pour visiter le Bourg de Batz, Le Pouliguen, La Baule, Pornichet et les verdoyantes stations qui rejoignent Saint-Nazaire le long du chenal.

Au sud de la Loire, c'est le pays de Retz, si joliment baptisé « côte de Jade », par des artistes amoureux de la finesse du vert laiteux et doux qui est la couleur de sa terre et de sa mer...

De Mindin à la Pointe Saint-Gildas s'étendent de belles plages de sable fin, tandis qu'au sud de la pointe les rochers déchiquetés mènent jusqu'au petit joyau qu'est Pornic, dont un des vieux châteaux de Gilles de Retz domine le port.

Au delà c'est La Bernerie, le marais de Bourgneuf et... la fin de la côte de Bretagne.

« Ici on est en France ! » disent les marins-pêcheurs du nord de la Loire en franchissant la passe de Noirmoutier — l'île aux Mimosas — pour descendre vers la Vendée, déjà marquée de l'empreinte méridionale.





Ami lecteur, tu viens, sans quitter ton fauteuil, de faire le tour de notre monde nantais en 200 pages... ou presque. La route, reconnais-le, ne t'a pas semblé trop longue, tant les images, logées dans ton œil et dans ton esprit, étaient chaudes, vives, nouvelles, attirantes.

Si tu ne connais déjà la grande cité ardente, allongée dans la courbe de son fleuve marin, embarque-toi. Elle t'attend. Sa devise est : « Neptune favorise les coureurs de mer », et sur la porte médiévale de son enceinte on pourrait écrire, comme il fut fait sur une antique porte de Sienna pour accueillir l'arrivant qu'on aime d'avance : « Entre ! voyageur, tout le cœur de la ville est déjà pendu à ton cœur. »

Bernard Roy

## POUR CONCLURE

« Tous les siècles d'une nation sont comme les feuillets d'un même livre ; les vrais hommes de progrès sont ceux qui ont pour point de départ un respect profond du passé. » (Ernest Renan.)

« Chaque club conscient de ses responsabilités envers la communauté est à même de trouver un champ d'action utile, de le soutenir de ses efforts et de triompher dans son accomplissement. » (Arthur Lagueux, président du Rotary International.)

Il me paraît, en conclusion de ce volume, que ces deux pensées pouvaient dominer l'action du Rotary Club de Nantes. Héritiers d'un passé qui fut parfois prestigieux, respectueux des traditions ancestrales qui firent la gloire et le bonheur de leurs pères, les membres de notre club apportent leur pierre modeste à l'édifice.

La préparation de ce livre demandait théoriquement une année d'efforts. De nouvelles suggestions survinrent, et la parution de notre livre s'en trouva retardée d'un an.

Certes, il est incomplet, mais le Rotary a un but : « Servir », et il est à la mesure de notre condition humaine d'avoir fait paraître ce volume, quelque imparfait qu'il fût.

Quant au titre qui a été choisi : « Nantes, une porte de l'Europe », il paraîtra peut-être ambitieux, mais il est un symbole de notre région — peut-être la mieux équilibrée de notre territoire — qui, par ses industries, son commerce, par sa polyculture, forme un ensemble rare.

Les traditions culturelles et familiales, les habitudes de travail, d'économie, ont fait l'objet pour les étrangers d'études sympathiques. Peut-être même y ont-ils trouvé des idées qu'ils seront heureux d'adapter à leur propre tempérament.









ACHEVÉ D'IMPRIMER EN DÉCEMBRE MIL  
NEUF CENT CINQUANTE ET UN, SUR LES  
PRESSES DE L'IMPRIMERIE MODERNE DE NANTES  
BEUCHET & VANDEN BRUGGE  
LA COUVERTURE ET LA MISE EN PAGES  
SONT DE J. NATHAN; LES BANDEAUX ET  
CULS-DE-LAMPE SONT DE JEAN A. MERCIER







