

SUPPLÉMENT À NANTES PASSION, MAGAZINE DE L'INFORMATION MUNICIPALE N°167-SEPTEMBRE 2006

# Nantes

AU QUOTIDIEN



Pratiquer Nantes à vélo

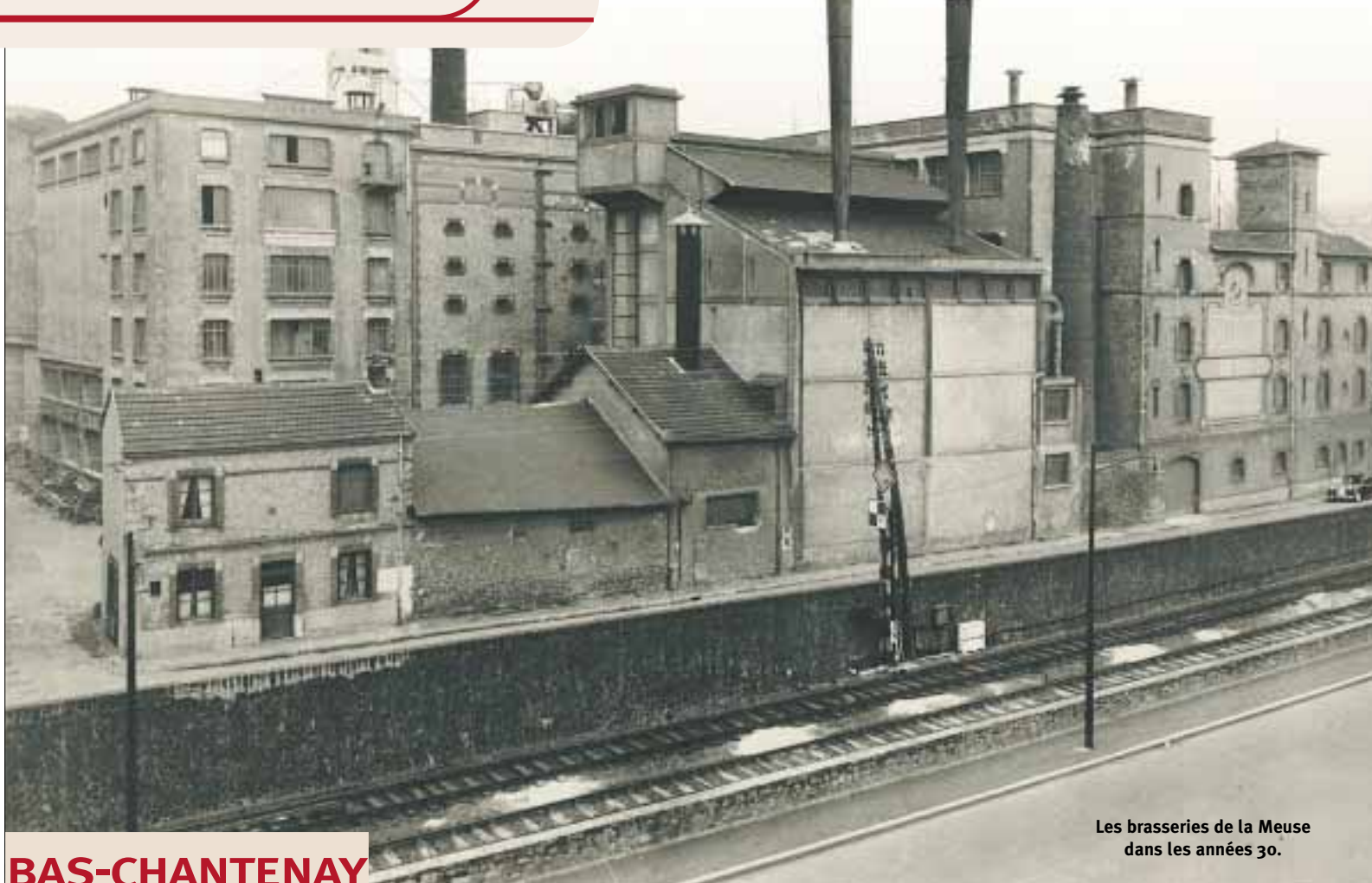
LES 11 QUARTIERS NANTAIS

Quinze pages d'actualité  
sur votre lieu de vie

HISTOIRES DE QUARTIER

Les **Brasseries de la Meuse**  
Les **roquios** vivaient  
au rythme des chantiers navals





BAS-CHANTENAY

Les brasseries de la Meuse dans les années 30.

# Brasseries de La Meuse quand l'odeur du houblon annon

Entourée d'une haute falaise de granit, l'ancienne carrière de Misery est aujourd'hui un terrain vague désolé. En 1995 y subsistaient encore les dernières traces d'une brasserie célèbre qui abreuva les Nantais pendant plusieurs décennies.

**À** Nantes, dès le XVII<sup>e</sup> siècle, plusieurs brasseurs pratiquent la fabrication artisanale. En 1815, un Autrichien, Freudenthaler, s'installe dans la maison Huguet, près du pont de la Madeleine. Il vend lui-même sa production au café de l'Univers, place Graslin. Plus accoutumés à la dégustation du muscadet ou du cidre, les Nantais découvrent vraiment les vertus désaltérantes de la bière à l'occasion d'une vague de chaleur, ce qui permet à Freudenthaler d'agrandir sa brasserie et même d'obtenir la concession du quai Hoche pour expédier ses produits aux Antilles.

**Au milieu du siècle, les brasseries prolifèrent.** En 1905, les trois plus importantes d'entre elles fusionnent : Schaeffer, Rottenbach et Burgelin s'associent et donnent naissance à la Société des brasseries nantaises. Pour des raisons pratiques liées à

la proximité de la Loire qui fournit l'eau, la nouvelle société s'installe dans les bâtiments de l'ancienne brasserie Burgelin dans la carrière de Misery, et adopte l'emblème du paludier qui ornera affiches et étiquettes. En 1906, les trois associés vendent une partie de leurs actions aux brasseries de la Meuse créées en 1890 par Adolphe Kreiss à Bar-le-duc. L'entreprise rebaptisée Brasseries nantaises se développe rapidement. L'orge provient de Mayenne, de la Beauce, du Gâtinais et de l'Indre. Quant au houblon, importé avant 1939 de Tchécoslovaquie et d'Allemagne, il est issu après la guerre de l'Oregon, du Kent, mais surtout d'Alsace. Les céréales arrivent par le chemin de fer en gare de Chantenay ou débarquent à la gare maritime en face de l'usine. Dès 1928, le fils d'Adolphe Kreiss, Philippe, révolutionne le conditionnement de la bière, en inaugurant à Nantes le principe de l'embouteillage à la brasserie qui ne sera généralisé en France qu'après la guerre. Ainsi



L'équipe d'entretien dans les années 70.

## çait la pluie...

forte d'une vingtaine d'années d'avance sur ses concurrents, l'usine produit de 100 000 à 200 000 hectolitres par an (475 000 lors de l'été particulièrement chaud de 1947). La cannerie de six groupes automatiques lave, rince et bouche 6 000 à 10 000 bouteilles par heure et par groupe. On produit de la bière de luxe, de la bière bock à 3°, de la pression à 2°, de la petite bière à 1°, mais aussi des sodas, eaux gazeuses et jus de fruits sous la marque "Les couronnes".

**Socialement aussi, la société est à la pointe.** Dès 1896, M. Burgelin avait créé une caisse de secours. Des maisons d'habitation sont construites sur la butte au dessus de la carrière. Les salariés et leur famille peuvent profiter gratuitement chaque semaine de consultations dans une infirmerie. Une salle de douche est à la disposition du personnel, qui bénéficie également de prix avantageux sur les produits de première nécessité via une

coopérative. En 1928, on construit une crèche qui peut accueillir vingt-cinq bébés.

En 1931, M. Kreiss, devenu actionnaire majoritaire, transforme les Brasseries nantaises en Brasseries de la Meuse. Les bières nantaises s'exportent en Afrique et aux Antilles, sous des noms divers : La Tortue, Le Palmier, La Frégate, L'Étoile...

**En 1936, La Meuse met au point les jus de fruits Vivor.** Le puits artésien creusé au cœur de la carrière en 1939 fournit une eau utilisée pour produire les jus de fruits et une eau gazéifiée, la Duchesse Anne, à partir de 1942. Pendant la guerre, faute d'approvisionnement en agrumes, Vivor enrichit sa gamme de jus à base de produits locaux : fraise, cassis, groseille, framboise et raisin. Orge et houblon faisant également défaut, la brasserie se lance dans la fabrication de cidre. Le 16 septembre 1943, le bombardement américain qui ravage la ville n'épargne pas

La Meuse. Croyant à une distribution de tracts, les ouvriers ne s'abritent pas ; une bombe démolit l'atelier d'embouteillage des boissons gazeuses et les vestiaires, faisant trente-neuf victimes dont plusieurs enfants. C'est après le conflit que le père de Patrick Pellen est recruté comme responsable de la comptabilité de la brasserie. Son fils naît ici, dans l'une des maisons appartenant à l'entreprise, dans ce quartier qui vit au rythme de la Meuse : "On entendait le bruit, on respirait l'odeur... Quand ça sentait le houblon, c'était signe de pluie..." Entre 1969 et 1971, il travaille comme saisonnier dans l'entreprise, avant d'y être embauché, à l'issue d'études électrotechniques, au service de l'entretien des machines. À cette époque, les effectifs de l'entreprise sont de plus de deux cents personnes, auxquelles s'ajoutent une centaine de saisonniers. "Tout le monde se connaissait. On avait une équipe de foot, une bibliothèque, on organisait des sorties pour les retraités. L'arbre de



## HISTOIRES DE QUARTIER



Patrick Pellen. ▲



Mobilisation contre la fermeture de la brasserie en 1984. ▲

→ Noël était une fête magnifique ; on fêtait aussi les mariages, les départs à la retraite... Personne n'était laissé de côté, en cas de problème, la solidarité jouait. Le nombre de syndiqués était très important." L'entreprise vit ainsi intensément les mouvements sociaux de 1954-55 et de 1968. En 1966, les brasseries de la Meuse fusionnent avec la société des grandes brasseries et les Malteries de Champigneulle. La Société européenne de brasserie (SEB) naît le 1<sup>er</sup> juillet de cette même année. En 1972, la société est absorbée par le groupe BSN, géant de l'agro-alimentaire. Cette

époque voit l'effondrement de la bière en litre, dont la SEB est leader avec la célèbre Valstar. BSN concentre ses investissements sur l'usine de Champigneulle et commence à fermer des brasseries. Le sort de celle de Nantes est décidé en 1984. On a abandonné la production de la Spéciale Meuse pour se consacrer à la Kanterbraü et à la Valstar : la quantité plutôt que la qualité. Désormais, la fermeture est annoncée, malgré les protestations des syndicats qui proposent un retour à une production de qualité, la relance d'une bière de haut de gamme : "On en avait les moyens : de très bons brasseurs, de bonnes caves de

garde, on était fiers de ce qu'on faisait, autre chose que de la bière de supermarché !", rappelle Patrick Pellen. Pourtant, le 4 mars 1985, la direction de la SEB décide la fermeture et le licenciement des cent cinquante deux salariés. L'intersyndicale CGT-CFDT organise le 20 mars une journée portes ouvertes qui attire plus de 1 500 Nantais venus découvrir les installations performantes de l'usine et admirer la superbe voûte en béton de la salle d'embouteillage, qui constituait "un exploit technique".

Les femmes des travailleurs de la SEB tentent vainement le recours au président de la République, François Mitterrand. Une pétition circule. Rien n'y fait. Après des mois de lutte, La Meuse ferme au cours de l'été 1985. En 1987, les responsables de BSN décident de détruire une partie des bâtiments. Des projets immobiliers restent en panne, la friche est vouée au squatt et au paint ball. En 1995, le grand hall et le chalet de réception tombent à leur tour sous les coups des bulldozers. Le terrain, mis en vente, est préempté par la Ville en 2005. Quel que soit l'avenir du site, Patrick Pellen espère quant à lui y voir à nouveau exposée, à titre de souvenir, la plaque portant les noms des ouvriers tombés sous les bombes.

PASCALE WESTER  
Crédit Photo : M. Roisnard,  
Centre d'histoire du travail.



Salle d'embouteillage.

## LES QUAIS DE LOIRE

# Les roquios vivaient au rythme des chantiers navals

Pendant 83 ans, les bateaux omnibus baptisés populairement "roquios" ont transporté des milliers de voyageurs entre le village de Trentemoult et Nantes. Les petits vapeurs à cheminée jaune permettaient aux ouvriers du sud-Loire de rejoindre leur travail et aux familles nantaises de venir se distraire le dimanche dans les guinguettes.

Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, il n'existait que deux moyens pour les habitants du sud-Loire de traverser la Loire : la ligne des ponts à Pirmil ou le bac à Trentemoult. Mis en place après la Révolution vers 1792, le bac permettait avec ses embarcations à fond plat de transporter hommes, marchandises et troupeaux, de Trentemoult (Rezé) à la Piperie (Chantenay). Le service était très fréquenté des ouvriers qui habitent rive sud alors que le travail se trouve rive nord dans les chantiers navals et les usines. En 1887, la Compagnie de navigation de basse Loire (CNBL) qui exploite déjà plusieurs vapeurs entre Nantes, le Pellerin et Saint-Nazaire, ouvre une nouvelle ligne entre Nantes et Trentemoult. "Le 20 août 1887, un vapeur du nom de Roquio, fait la première navette entre le ponton de la Bourse à Nantes et Trentemoult, raconte Serge Plat, qui, passionné par le sujet, a épluché les archives de l'époque. Le bateau avait été construit dans un chantier à Chantenay. Il était long de 17,62 mètres et était propulsé par un moteur à vapeur de soixante chevaux." La première ligne de bateaux omnibus



▲ Au début du siècle, six cents personnes utilisent les petits vapeurs chaque jour, dont 80 % de dockers qui rejoignent les Salorges où se trouve le bureau d'embauche.

rencontre tout de suite un vif succès puisqu'il permet de se rendre au cœur de Nantes. Du coup, le bac de la Piperie perd une partie de ses clients qui rejoignent le centre-ville en empruntant la première ligne de tramway à Chantenay. "En 1893, Monsieur Blasse qui avait obtenu le fermage du bac, poursuit la CNBL pour concurrence illégale, mais perd son procès", précise Serge Plat. Finalement, l'homme profite d'un problème de déplacement de ponton pour faire annuler le fermage. Le bac arrête son service en 1894, et les protestations affluent auprès des maires de Nantes et Rezé. La CNBL propose alors de reprendre la liaison pour le même tarif (5 centimes) et obtient une subvention pour augmenter le nombre de bateaux pendant les trois mois d'hiver. La compagnie s'engage à

proposer un départ toutes les douze minutes. Sceptiques au départ, les usagers adoptent vite ces petits vapeurs à cheminée jaune.

**Six cents voyageurs dont 80 % de dockers.** En 1906, le service des roquios change de main pour être géré par la Compagnie des Messageries de l'Ouest. L'activité des petits vapeurs est florissante. Des pontons permettent de rejoindre directement les chantiers sur la Prairie au Duc et le bureau du Port. "Près de six cents personnes utilisent chaque jour le roquio, dont 80 % de dockers qui se rendent aux Salorges, où se trouvent le bureau d'embauche et les cargos à décharger quai des Antilles", poursuit Serge Plat. Les ouvriers des chantiers navals n'hésitent pas à faire quatre allers-retours ➔





▲ Embarcadere de Trentemoult.



→ par jour et rentrer manger chez eux le midi. "C'était toujours le cas dans les années 50", se souviennent les anciens de la navale. "L'avantage des bateaux, c'est qu'on n'avait pas à faire le tour par les ponts, explique Gaby Chevallereau, chaudronnier à l'époque à Dubigeon. L'inconvénient, c'est qu'il fallait

quand même payer le ticket et attendre. J'arrivais des Couëts à Bouguenais en vélo au moins dix minutes avant pour ne pas le louper." Quelle que soit l'époque, les usagers n'auront de cesse de se plaindre du manque de ponctualité des vapeurs et du non-respect des horaires aux pontons. Interpellée par le

Maire, la Compagnie des Messageries de l'Ouest répondra dans une lettre en 1922 : "Il nous est impossible d'assurer des passages à quelques minutes près à chacune des escales alors que nous avons à compter avec la marée, les vents, les crues, et les croisements des bateaux. (...) Seule l'heure de départ du ponton de la Bourse à Nantes est impérative." Les roquios de la ligne Nantes-Chantenay desservaient trois arrêts avant de faire demi-tour à Trentemoult.

### Roquio

Roquio était le nom du premier bateau omnibus assurant en 1887 la liaison entre Trentemoult et Nantes. Ce nom, vite adopté par les Nantais pour désigner les petits vapeurs à cheminées jaunes était à l'origine le surnom donné à un brave Rezéen, Jean Moreau. En 1839, Jean a alors 49 ans. Quelques jeunes lui suggèrent d'épouser une voisine, un peu plus âgée mais guère plus intelligente qui gardait les bêtes avec lui. Les habitants emballés par l'idée financent le mariage qui sera célébré dans un pré de Trentemoult. Les invités souscripteurs s'y amusent tellement, qu'ils décident de fêter l'anniversaire de mariage. La date s'inscrit dans le calendrier des festivités locales au point que les bateaux du bac seront insuffisants certaines années pour transporter la foule.

**Vélo, roquio, boulot, dodo.** Les intempéries étaient un autre problème récurrent. L'hiver était la période la plus critique avec les crues du fleuve, le gros temps et les glaces. Contrairement aux bacs à fond plat, les petits vapeurs ne pouvaient pas circuler quand la Loire était gelée. "Vers 1956, il faisait - 10°C le jour et - 15°C la nuit, se souvient Gaby Chevallereau. Pendant un mois, il n'y a plus eu de bateaux. Dubigeon avait mis en place des cars pour nous



La première ligne de bateau relie la place de Bourse à Nantes et le port de Trentemoult à Rezé.

Quand la Loire était gelée, les roquios restaient à quai. ▼



emmener au boulot.” Les ouvriers bénéficiaient de tarifs réduits. La plupart arrivaient en vélos qu’ils déposaient dans un garage payant. “Un jour, je l’ai laissé en-dehors pour ne pas payer mais le midi quand je suis rentré, il n’était plus là”, poursuit Gaby Chevallereau. À bord, l’ambiance est plutôt masculine même si se trouvent quelques femmes qui travaillaient à la raffinerie ou chez Armor à Chantenay. Les conversations vont bon train y compris avec le personnel. “J’ai connu les frères Turbé qui étaient des capitaines venus de l’île d’Yeu, raconte Louis Flahaut, ancien ajusteur chez Dubigeon. Ils étaient bavards. Un jour Roger Turbé parlait et tout d’un coup, il est entré en collision avec un autre bateau. Heureusement, personne n’a été blessé.” Le week-end, le flux de passagers s’inversait et ce sont les Nantais qui débarquaient en masse à Trentemoult pour se divertir dans les guinguettes. “Quand j’étais enfant, je prenais le tramway rond-point de Paris avec mes

parents jusqu’à Chantenay pour embarquer au bureau du port, se souvient Michel Chiron, un ancien de la navale. La traversée durait cinq minutes. On allait boire un coup, manger des galettes et danser”.

**Un service peu rentable.** Depuis 1931, le service est financé par la mairie de Rezé. La Compagnie des Messageries de l’Ouest avait fait part de difficultés à recruter du personnel après une modification de loi. La vraie raison était sans doute financière ; le service ne rapportant pas autant avec le développement des transports : pont transbordeur, prolongement du tramway, voitures particulières. Ne voulant pas priver ses habitants du service, le conseil municipal décide rapidement de réquisitionner le matériel (bateaux et pontons) et de reprendre les liaisons à destination de Chantenay, le quai des Antilles et le bureau du Port. Après deux mois

d’exploitation, le service est déjà déficitaire de cinq cents francs. Malgré quelques interruptions pendant les guerres, les liaisons seront assurées en régie directe par la Ville jusqu’en 1958. Les bateaux sont alors rachetés par la société Métaireau, d’un conseiller municipal qui exploitera la ligne avant de céder l’activité à son gendre, Claude Averty. Le service n’est plus assuré que par intermittence avec un seul bateau, *Le Chantenay*, et cesse définitivement en 1970.

Aujourd’hui, c’est avec un bateau qui porte le même nom que la liaison reprend son rythme de croisière. On ne parle plus de roquios ni de bateau omnibus mais de navibus. Les chantiers navals ont fermé mais 110 000 passagers ont été transportés en 2005 pour aller travailler dans des bureaux à Nantes et toujours flâner sur les quais de Trentemoult.

LAURENCE COUVRAND  
Crédit photo : Serge Plat,  
Archives municipales.