

Sur les traces des Anciens Chantiers navals Dubigeon

Le parcours est composé de 9 étapes (environ 1 km). Départ à l'entrée des anciens chantiers au 11 boulevard de Chantenay.

Au 19^e et 20^e siècle, l'activité industrielle était foisonnante à Chantenay. Parmi ces industries s'est développée une entreprise familiale au nom bien connu dans l'histoire nantaise : les Anciens Chantiers Dubigeon. Fondé vers 1840 par Théodore Dubigeon, ce chantier naval reste en activité jusqu'en 1969.

Malgré la disparition de plusieurs ateliers et du bâtiment administratif, une grue, des cales ainsi que des locaux aujourd'hui destinés à des usages pour la plupart commerciaux ont été préservés.

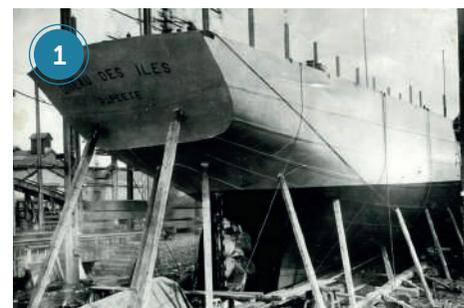
Ce parcours vous propose de découvrir leur histoire et leurs usages passés qui illustrent les évolutions technologiques liées à la construction navale.



Sur les traces des Anciens Chantiers navals Dubigeon

ALL NANTES 02 40 41 9000

metropole.nantes.fr



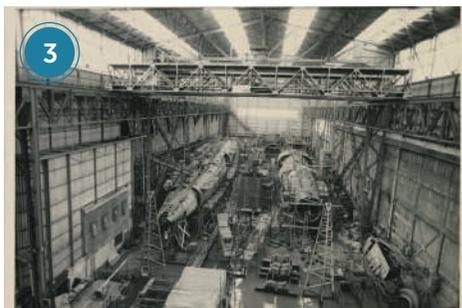
Les cales 1 et 2

Les cales n°1 et 2, dites « grandes cales », sont les plus anciennes du chantier naval puisqu'elles ont été aménagées au 19^e siècle. À cette époque, le chantier s'étend entre le canal de Chantenay et la Loire, offrant deux accès distincts pour l'acheminement des matières premières et le lancement des navires. En 1895, l'entreprise se tourne définitivement vers la Loire lorsque le canal est comblé. La taille de ces cales – 125 mètres de long pour 20 mètres de large environ – offre la possibilité aux chantiers de bâtir des navires d'une largeur maximale de 18 mètres. Les cales sont aujourd'hui utilisées par le chantier de l'Esclain, spécialisé dans l'entretien et la réparation de petits bateaux.



La grue noire et les autres appareils de levage

Monument emblématique témoignant du passé industriel du Bas-Chantenay, la grue « noire » est construite en 1941-1942 par les établissements Joseph Paris. Sa capacité de levage de 5 à 13 tonnes et sa situation sur le quai permettent d'assurer l'armement des navires, c'est-à-dire de finaliser leur construction une fois mis à l'eau et de les équiper avant leur départ en mer. D'autres appareils de levage sont utilisés sur le chantier : palans, ponts-roulants, petites grues roulantes à vapeur. Entre les cales 1 et 2, il existe une autre grande grue, dite « Arrol », destinée au montage en cale des navires. En 1951, une grue de 20/30 tonnes est installée à proximité de la grue Arrol pour la compléter, permettant ainsi la fabrication de navires plus imposants. L'ensemble de ces engins illustrent les évolutions des techniques de fabrication des navires, mais aussi l'activité croissante du chantier et qui nécessitent de nouveaux besoins.



Les cales 3, 4 et 5

Les deux premières cales sont construites au début du 20^e siècle. Dans les années 1920, une cale supplémentaire est aménagée pour la fabrication des sous-marins. Elles mesurent environ 8 mètres de large pour 114 mètres (cales n°3 et 5) ou 97 mètres (cale n°4) de long. Après la Seconde Guerre mondiale, la modernisation des processus de fabrication de sous-marins requiert de nouveaux aménagements. En 1955, les trois cales sont couvertes d'une halle et dotées de deux ponts-roulants ayant une capacité de levage de 20 tonnes chacun. Le chantier ainsi protégé des intempéries et des variations de température, les ouvriers peuvent réaliser des soudures de grande qualité. Ces cales ayant conservé leur fond de cale métallique ne sont aujourd'hui plus utilisées. Quant à la halle, elle a été démontée dans les années 1980.



La salle à tracer

La salle à tracer est édiflée dans les années 1920, à une époque où l'activité du chantier est croissante. Depuis 1914, l'entreprise familiale des Chantiers Dubigeon est une filiale des Ateliers et chantiers de la Loire, et des fonds sont investis pour moderniser le chantier. Cette nouvelle salle à tracer a certainement remplacé un bâtiment plus ancien destiné au même usage, mais mal adapté aux techniques modernes de fabrication. En effet, la construction de navire à coque en fer, puis plus tard en acier, rend nécessaire la technique du traçage. Elle permet aux ouvriers de tracer des gabarits correspondant aux différentes pièces de la coque, et qui servent ensuite à découper les pièces dans le métal avant assemblage. Le bâtiment accueille aujourd'hui l'agence AIA. Sur le sol, les tracés laissés par les ouvriers ont été préservés et rendus visibles pour certains.



L'estacade

Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'activité des Anciens Chantiers Dubigeon n'est pas interrompue. L'entreprise poursuit son expansion avec l'acquisition de nouveaux terrains, à l'image du slip appartenant à la Chambre de Commerce. Touché par les bombardements, ce terrain en pente destiné à remonter les navires sur la berge nécessite des aménagements. Dubigeon profite de ce nouvel espace pour construire une estacade, une jetée en béton armé reposant sur de grands pieux métallique. Mesurant 58 mètres de long, ce quai supplémentaire permet d'achever la construction des navires une fois mis à l'eau et d'aménager leur intérieur. Afin de faciliter le travail des ouvriers, une grue à flèche ayant une capacité de levage de 2 à 4 tonnes circule sur un chemin de roulement aménagé perpendiculairement à la Loire.



L'atelier nord

Dans les années 1920, les Anciens Chantiers Dubigeon engagent un processus de modernisation de ses infrastructures. Ces aménagements sont rendus nécessaires par les transformations des techniques d'assemblage des navires : les chantiers ont davantage recours au métal plutôt qu'au bois dans la construction navale, et la soudure vient progressivement remplacer le rivetage. Tout comme la salle à tracer qui date de cette même époque, un nouvel atelier est construit au nord du chantier. C'est au sein des ateliers que les matériaux sont travaillés et transformés en pièces pour former les bateaux. Les matériaux (tôles, bois, etc.) sont acheminés depuis les parcs de stockage jusqu'à l'atelier nord grâce à des grues à vapeur d'une portée de 5 tonnes. Dans les années 1950, l'atelier nord est remplacé par un nouveau bâtiment, toujours visible de nos jours.



La sous-station électrique

Tout comme la salle à tracer, la sous-station électrique figure parmi les derniers vestiges des bâtiments construits dans les années 1920. Avec la sous-station de soudure, cette sous-station électrique alimente l'ensemble du chantier en électricité. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, l'heure est au bilan pour les dirigeants des Anciens Chantiers Dubigeon. Si le chantier n'a pas souffert des bombardements lors du conflit, d'importants dégâts sont constatés suite aux sabotages à l'explosif perpétrés par les Allemands avant leur départ en août 1944. Parmi eux, la grue noire est à terre et la sous-station électrique est endommagée, coupant l'alimentation en énergie nécessaire à la reprise d'activité. L'ensemble de l'installation électrique est à refaire. La sous-station de soudure est alors supprimée, ce qui entraîne le réaménagement complet de la sous-station principale qui devient l'unique source d'électricité pour les chantiers.

Les ateliers de mécanique et d'électricité

La savonnerie Magra – anciennement Savonnerie de la Loire – est rachetée en 1938 par les Anciens Chantiers Dubigeon afin d'étendre leur emprise foncière. La plupart des bâtiments est destinée au magasinage, l'architecture étant inadaptée aux besoins de la construction navale. Une reconversion de l'ensemble de la fabrique de savon serait trop coûteuse à Dubigeon. Des magasins destinés aux câbles électriques, au petit outillage, aux charpentes-bois et autres pièces nécessaires à la construction des navires, mais aussi quelques ateliers sont donc aménagés. Le hall d'expédition est le seul bâtiment qui bénéficie d'un réel réaménagement pour servir le chantier naval. L'installation de machines de production (perceuses, aléseuses, scies, fraiseuses, etc.) et d'appareils de levage permet de le convertir en atelier de mécanique et d'électricité.

Le magasin général et l'atelier d'armement

Dans les années 1960, les terrains et locaux acquis par les Anciens Chantiers Dubigeon depuis les années 1930 se révèlent insuffisants pour répondre aux évolutions technologiques liées au montage sur cale des bateaux. Jusque dans les années 1950, les pièces composant les navires étaient acheminées une à une vers les cales et montées sur place. Cette technique laisse place à la préfabrication, qui consiste à assembler en atelier ou sur des aires de préfabrication des blocs entiers de pièces qui sont par la suite acheminés vers les cales pour être montés. Il devient nécessaire d'adapter les infrastructures existantes et de créer de nouveaux locaux. Parmi ces aménagements, la cale n°1 est agrandie en 1965 afin d'y bâtir des navires plus larges. À l'ouest du chantier, un nouveau bâtiment est élevé pour accueillir la chaudronnerie, les machines-outils, des aires de préfabrications, un magasin général ainsi qu'un atelier d'armement.

Malgré ces aménagements récents, les Anciens Chantiers Dubigeon ferment en 1969, seulement trois ans après l'achèvement de la construction de l'atelier ouest. L'activité est alors redéployée sur le chantier naval de la Prairie-au-Duc, marquant la fin d'une épopée longue de 130 ans.