



**Mme. Annie OLLIVAUD, Mme. Colette OLLIVIER,
M. Pierre-René BOADY, M. Claude GERARD,
M. Claude LAMANDE, M. André OLLIVIER,
M. Georges MAHE et M. Roger TANGUY**

Anciens et nouveaux habitants de Méan
Port de Méan – Saint-Nazaire

« Méan sans son port, ce n'est pas Méan ! »

Face au port, une maison située derrière le quai savoure les souvenirs d'antan, quand Méan, aujourd'hui Méan-Penhöet, vivait au rythme de son port. À l'intérieur, une entrevue chaleureuse a lieu entre quelques Méanais. Anciens et nouveaux habitants sont les bienvenus ! M. André Ollivier, ancien président du comité des fêtes de Méan, et son épouse animent cette rencontre. La même convivialité qui les réunissait autrefois autour de l'organisation d'une fête de quartier – « nous travaillions souvent ensembles afin de faire de belles fêtes » –, les réunit aujourd'hui pour témoigner des activités qui ont marqué la vie de Méan et de son port : les chantiers de construction navale, l'aérospatiale, la pêche, la plaisance et... les kermesses !

Il paraît que « Méan était, à l'origine, un village situé sur un étroit rocher à l'embouchure du Brivet », d'où son nom « qui veut dire pierre en breton ». Par ailleurs, « les roches de Méan étaient un avertissement pour les navigateurs. Quand la mer bouillonnait là-bas, c'était qu'elle était sacrément déchaînée au large. Aujourd'hui, elles n'existent plus ».

« Sa position stratégique à la confluence du Brivet et de l'embouchure de la Loire, et le rôle joué par son pont – attesté de l'époque féodale – expliquent son importance. Ce pont permettait que la route, qui reliait Nantes, Saint-Nazaire et Guérande, franchisse le Brivet ». Détruit pendant la guerre, on aperçoit toujours ses deux arches.

Bercés par l'activité maritime de ce petit port, ces Méanais d'origine ou d'adoption ont travaillé pour la plupart « aux Chantiers ». Aujourd'hui, ils témoignent de la vie quotidienne de ce port situé au carrefour d'univers aussi différents que ceux de la mer, de la rivière et de l'estuaire.

Ils ont passé d'agréables moments lors des fêtes et des régates : « Beaucoup de concours s'organisaient sur l'eau ! [...] Les joutes, elles avaient lieu au printemps ou en été. Il y avait aussi une autre course qui consistait à attraper un canard à la nage ». Les courses de bateaux à la godille faisaient également partie des festivités : « Il s'agissait de faire avancer un bateau avec une seule rame à l'arrière. [...] Il y avait aussi la course des petits cochons dans l'eau. Les cochons, une fois bien couverts de suie pour que les gars ne puissent pas les attraper, ils étaient mis à l'eau ». M. Lamandé, « ex-champion de France de hors-bord », et fier de l'être, nous apprend qu'il avait battu le record du monde de vitesse : « Les bateaux de course, c'est moi qui les fabriquais ». La plaisance était pratiquée par ceux qui prenaient plaisir à partir à l'aviron et à la voile vers les îles le temps de pêcher quelques coquillages. : « Ils partaient à mi-marée quand le courant était favorable. Ils étaient tributaires des coefficients de marée. Pour naviguer dans le secteur était nécessaire de regarder le fameux calendrier des marées ».

Outre la plaisance, le port a connu la pêche. Autrefois, la pêche professionnelle cohabitait avec celle des amateurs qui se livraient, surtout pendant la période d'après-guerre, à une pêche de subsistance. Les pêcheurs étaient alors nombreux. La période de pêche commençait dès janvier avec les civelles, se poursuivait en avril et mai avec l'alose et la lamproie, les plies de Loire et le mullet finissaient la saison. « On pêchait les civelles à pied le long des berges. C'était une pêche d'amateur,

principalement pratiquée pour nourrir la famille et notamment, pendant la période après-guerre... Il en avait tellement qu'on était obligé de la mettre à engraisser les jardins. Le plus grave était d'avoir un noyé tous les ans ! Les gens n'étaient pas bien équipés : une paire de bottes et un ciré. [...] Il y a 35 ans, il y avait environ 22 pêcheurs de civelles sur la petite jetée en face. Nous faisons la queue avec les tamis pour pêcher chacun à son tour. Souvent, il y avait des bagarres ! Je me souviens d'en avoir mangé tous les soirs. Les femmes allaient, elles aussi, à la pêche aux civelles. Elles allaient toutes avec les lampes à pétrole, c'était vraiment folklore ! »

Aujourd'hui, la pêche à la civelle est seulement pratiquée par les pêcheurs professionnels : « Le port de Méan accueille toujours des bateaux de pêche [...] Il y a seulement deux familles de pêcheurs. L'une possède cinq bateaux et l'autre deux. C'est tout ce qui reste comme pêcheurs professionnels ! ». Comme partout ailleurs, la ressource s'effondre ! « La suppression de certains secteurs de pêche n'a pas facilité le développement de cette activité. On a malheureusement comblé le banc de sable qui servait autrefois comme frayère à des soles, des plies, des anguilles, des crevettes roses de Loire... Tout cela a été remblayé pour faire des usines ». De plus, cette année la sécheresse a eu pour effet d'empêcher la pêche des civelles à Méan : « Malheureusement, cette année la pêche aux civelles a eu lieu à Cordemais [...] On a manqué d'eau douce dans le secteur ! [...] Cela a empêché les civelles de remonter le Brivet ».

Aujourd'hui comme autrefois, Méan, devenu un des quartiers de Saint-Nazaire, vit au rythme de l'activité des chantiers navals. Dans ce qui était alors qu'un village modeste situé à l'entrée de l'estuaire de la Loire, s'étaient établies des entreprises de construction de bateaux et de navires en bois. Au XIX^e siècle, des petits chantiers traditionnels, comme celui de la famille Ollivaud, étaient installés le long de la rivière du Brivet en Brière et à Méan. La production de ceux de Rozé était semi-domestique, on y fabriquait des chaloupes et des chalands : « Il existait des chantiers Ollivaud sur Rozé, ils appartenaient à Pierre Ollivaud. Là-bas, on construisait surtout des chalands et ou des fustereaux : grandes barques à une ou deux voiles à livardes utilisées pour vendre la motte ou tourbe briéronne sur la Loire et même sur l'Océan ». Les chantiers de Méan par contre se sont orientés progressivement vers la construction des navires en bois et à voile : goélettes, trois-mâts... La production a été, un temps, importante et renommée, et le nom de plusieurs entreprises subsistent dans la mémoire des Méanais : Chantiers François Mahé (à proximité de l'ancien pont), Chantiers Lamort (au début du quai), Chantiers Ollivaud (au bout du quai).

Mme Ollivaud, « arrière-petite-fille d'Émile-Fidèle Ollivaud », nous révèle quelques souvenirs familiaux : « C'est mon arrière-grand-père qui, après s'être initié à la construction navale pendant son service militaire effectué dans la Marine, s'est décidé à reprendre le chantier de son cousin Émile-Michel Loumeau. Il l'a agrandi grâce à l'achat de nouveaux terrains à Méan. [...] Les chantiers Ollivaud construisaient des bateaux à voile en bois [...]. Ces navires étaient solides en mer mais... ils avaient besoin d'avoir du vent sous leurs voiles pour avancer. Autrement, ils se faisaient facilement emporter par les courants. [...] Le bois venait d'un peu partout. Il y avait du chêne de forêts de Bretagne mais également du bois exotique qui arrivait par Saint-Nazaire. Il venait de l'Amérique et des Indes : du gayak pour faire les poulies, des séquoias pour les mâts... C'est pour cela que mon grand-père, quand le chantier a fermé aux alentours de 1860, avait dit : « je ne peux pas faire autre chose que de travailler dans le bois ! ». C'est comme cela qu'ils ont monté une entreprise d'importation et de fabrication en bois ».

Ces chantiers employaient des charpentiers venant de la « Brière, Montoir, Bert... [...] Ils venaient pour la semaine et ils logeaient dans des gargotes ». Ils travaillaient à l'aide de « croquis réalisés dans un bureau de dessin et non pas au pifomètre » comment ils faisaient d'habitude.

Les bouleversements économiques et techniques du XIX^e siècle impulsent le développement de la construction navale moderne. En 1862, l'Écossais John Scott s'installe à Penhoët. C'est, à terme, la fin de la construction navale en bois : « La fermeture des chantiers à Méan coïncide avec l'installation en 1862 des chantiers écossais Scott sur Penhoët. C'était la marine à fer qui se développait... Dans ce contexte, il est évident que les chantiers à mon arrière-grand-père ne pouvaient pas faire concurrence avec les chantiers Scott, ni avec les chantiers de la Loire – qui construisaient des navires à coque à

fer ». Ce sont les anciens chantiers de Penhoët et de la Loire qui donnèrent naissance ensuite aux Chantiers de l'Atlantique.

Les derniers chantiers de construction navale de navire en bois de Méan sont les Chantiers Baudet. M Ollivier, ancien ouvrier, retrace la trajectoire de cette entreprise : « Née en 1857 à l'île Gloriette, à Nantes. Elle a ensuite déménagé à Paimbœuf, pour venir s'installer par la suite sur Saint-Nazaire. Elle était spécialisée dans la construction en bois. [...] Après le déclin de la marine à voile, elle s'est installée à Méan en 1978 pour travailler pour les Chantiers Navals et l'aménagement des paquebots tels que : le *France*, le *Normandie* et d'autres paquebots qui sont sortis depuis ».

Les Chantiers seront également à l'origine de l'aventure aéronautique nazairienne. Au début du XX^e siècle, les chantiers de la Loire connaissent une baisse de charge. C'est ainsi que l'idée de produire des hydravions s'est imposée : « L'alliance de l'eau et de l'air va permettre d'aller de la fabrication du chasseur Gourdou-Leseurre jusqu'à l'Airbus géant A380, un long chemin parcouru sous différentes appellations : SNCASO, Sud-Aviation, SNIAS, Aérospatiale, Airbus... ».

La vie quotidienne à Méan a aussi bien changé. Avant la guerre, Méan était « un grand village opposé à celui de Penhoët où tout le monde se connaissait et se donnait un coup de main ». C'était « Méan la catholique, Penhoët la rouge ». Longtemps, la distinction entre les deux zones du quartier a été une réalité. Les habitants de l'un et de l'autre ne se fréquentaient guère. Aujourd'hui, cette frontière n'existe plus que dans l'esprit de quelques anciens du quartier.

Autrefois, il y avait un véritable esprit de village : « nous étions solidaires ». Plusieurs commerces animaient la vie du quartier : une épicerie, une boucherie, une charcuterie, une corderie, une forge... « Seulement quelquefois, les Méanais allaient sur Saint-Nazaire pour acheter de vêtements ou des choses qu'ils ne trouvaient que là-bas. ! Il ne faut pas oublier que Méan a appartenu à Montoir [...] jusqu'en 1865. [...] Cela explique son hostilité vis-à-vis Saint-Nazaire ».

Les estaminets brillaient également par leur présence « surtout à Penhoët ». À Méan, « il y en avait un du côté des chantiers Ollivaud ». C'est au café que les marins et ouvrières « réglèrent leurs comptes » au sens propre et figuré du terme : « Ils payaient à l'ardoise. [...] Les comptes se faisaient tous les quinze jours, au moment de la paye. [...] Les femmes allaient souvent dans le café pour dire à la patronne : "non, vous n'allez pas prendre toute leur paye, il ne va plus rien rester !" ». C'était terrible ! ».

Après la guerre, « le quartier est à refaire ». Envahie par les rats et privé d'hygiène, Méan s'est transformé en bidonville. C'était « la zone », et « il ne faisait pas bon s'aventurer la nuit ». Tout le long du quai, « il y avait 18 maisons en bois et en dur. Il s'agissait de logements provisoires construits après la guerre. Malheureusement, ils sont restés plus long temps que prévu ». Cependant, un projet de rénovation est né de la volonté de quelques Méanais. « Nous nous sommes battus jusqu'à gagner notre cause. Après plusieurs démarches auprès des habitants, la première maison qui a été abattue se trouvait juste au bout. C'était celle au père Bujon. Nous étions 25 ou 30 pour démolir la maison avec le maire de Penhoët. Nous avons amené un camion et nous nous sommes mis tous aux pelles ! Ensuite, le travail a été pris en main. Néanmoins, il a fallu reloger tout le monde, ce n'était pas facile ! ».

Aujourd'hui la réalité est tout autre : « Il est devenu un quartier comme les autres ». D'autres programmes de re-dynamisation urbaine ont suivi. On a presque du mal à s'y repérer : « Ce n'est plus Méan mais autre chose » affirme Mme. Ollivaud.

Comme le quartier de Méan, le Brivet n'est plus le même ! Avant, il suivait un cours plus rectiligne et plus navigable que de nos jours. « Il a été re-calibré quand ils ont fait le nouveau pont qui relie Méan avec Gron ». C'est à ce moment qu'il a commencé à s'envaser sur la rive droite : « Vous voyez les piquets du côté de Saint-Nazaire [rive droite], ils ont été mis pour retenir la vase... Les choses sont à refaire parce que tout s'écroule. Du côté de Montoir [rive gauche], c'est différent... Vous vous rendez compte, à Saint-Nazaire capitale de la construction navale, on n'a même pas été capable d'avoir un port de plaisance ! ».

Les anciens repères comme celui de la Tour-Noire, « une sorte d'alignement sur le Brivet », ont également disparu. Les temps sont autres... les repères aussi !



Port de Méan. Plaisance et pêche. (cliché B. Cort Arce, ESTUARIUM, avril 2005)



Les bords du Brivet. (cliché B. Cort Arce, ESTUARIUM, avril 2005)



Bateau à l'abri. Port de Méan. (cliché B. Cort Arce, ESTUARIUM, avril 2005)



Envasement d'une barque. Port de Méan. (cliché B. Cort Arce, ESTUARIUM, avril 2005)