

Philippe MARTIN, *L'or brun de l'estuaire : l'industriel, le port et le paysan*, Nantes, Coiffard libraire éditeur, 2015, 164 p.

Le titre de cet ouvrage mérite d'être précisé : l'« or brun » désigne la production d'engrais et son commerce, l'estuaire est celui de la Loire, le port, l'actuel ensemble Nantes/Saint-Nazaire, quant au « paysan », il n'est que le destinataire des engrais. Et aussi complété : la période étudiée court de 1820 à nos jours.

À partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle, avec la mise en valeur des landes et l'intensification de la production agricole continuellement stimulée par l'augmentation de la population, par l'élévation du niveau de vie, par le développement des communications et de l'urbanisation, s'ouvre une « chasse aux engrais » (les engrais naturels, essentiellement le fumier produit localement, étant insuffisants). Elle se traduit d'abord par le recours à des engrais naturels importés puis, dans les années 1840-1850, à des engrais industriels que la chimie agricole, qui apparaît alors, permet d'élaborer, donnant ainsi naissance à une branche industrielle. Celle-ci se structure en groupes, d'abord liés à des initiatives locales, dont les produits font l'objet d'un commerce, national et international, toujours croissant et de plus en plus concurrentiel.

C'est cette aventure industrielle et commerciale que Philippe Martin, doctorant en histoire des techniques, retrace à l'échelle de la Basse-Loire en sept chapitres (mais, en conclusion, il ne retient que trois « filières de production » successives), chacun correspondant à une séquence chronologique. Les années 1820 voient l'émergence du « noir résidu », apte à fertiliser les sols argilo-siliceux. Il est issu du noir animal (obtenu par la carbonisation d'os d'animaux) employé par l'industrie du raffinage du sucre de canne alors très présente à Nantes. Aussi le port en vient-il à exercer un quasi-monopole du trafic des noirs en provenance de toute l'Europe, qui représente 10 % de son trafic total en 1850. Parallèlement à ces engrais simplement récupérés par les commerçants, apparaissent les engrais industriels issus d'une transformation : poudrette (matières fécales de vidange séchées), noir résidu mélangé avec d'autres produits organiques minéraux (par exemple, la tourbe) ou d'origine animale (noir animalisé). Ces mélanges largement empiriques suscitent des fraudes, aussi une première réglementation du marché des engrais est-elle élaborée dès 1841.

Sous le Second Empire, face à la demande toujours croissante et pour pallier une dépendance d'approvisionnement, tant pour les noirs que pour le guano (premiers arrivages en 1842), les industriels valorisent de plus en plus les résidus organiques en fabriquant des engrais artificiels composés (engrais animalisé, noir factice, guano français, guano artificiel, noir calcaire) dans le cadre d'une industrie spécifique (première filière industrielle de production d'engrais) qui se développe et se concentre au bas Chantenay et sur la Prairie-au-Duc en périphérie de la ville de Nantes, les nuisances provoquées par ces premiers établissements ayant conduit des populations à réagir pour éviter leur proximité.

Le traité de libre-échange de 1860 favorise l'entrée des engrais anglais, alors que s'intensifient les importations de phosphate (années 1860), de guano (années

1865), puis de nitrates de soude (années 1870). Les engrais commerciaux l'emportent. Mais, en Basse-Loire, une évolution est en cours : à partir du phosphate et de l'acide sulfurique est obtenu un engrais chimique minéral : le superphosphate, plus assimilable par les plantes que le phosphate brut. Un temps, l'industrie des engrais organiques tente de se renouveler en proposant de nouveaux produits : guano dissous, phospho-guano, guano de poisson, sulfate d'ammoniac à partir des sous-produits de la carbonisation des os, des eaux-vannes ou des gaz de cokerie. Mais, à partir des années 1890, le superphosphate s'impose à Nantes dont la vocation industrielle s'affirme. Cette deuxième filière de production d'engrais bouleverse les conditions de production. En effet, la production d'acide sulfurique exige des équipements lourds (four de grillage, chambre de plomb, tour de Gay-Lussac et Glover), ce qui fait surgir la grande industrie chimique minérale, suscite une première vague de concentration et la venue à Chantenay d'un premier groupe d'importance nationale (Saint-Gobain, en 1902). L'essor est remarquable (250 000 tonnes produites en 1913). Il s'accompagne, dans le cadre du remodelage du port de Nantes, d'une migration des usines vers les quais (usines sur l'eau) à Chantenay et à l'île Sainte-Anne. Cette industrie emploie avant tout des ouvriers peu qualifiés dont les conditions de travail sont dures et les salaires bas, aussi les grèves sont-elles plus fréquentes que dans d'autres industries.

La Première Guerre mondiale rebat les cartes. D'une part, l'acide sulfurique est nécessaire à l'effort de guerre (pour fabriquer la mélinite, explosif utilisé dans les obus de 75) et, d'autre part, les grands groupes chimiques (Saint-Gobain, mais surtout Kuhlmann implanté dans le nord de la France occupée) se redéployent en Basse-Loire. Après la guerre, la production de superphosphate reprend. Avec l'installation de la Société bordelaise de produits chimiques, ce sont désormais les trois premiers groupes français d'engrais qui sont présents en Basse-Loire. De nouvelles unités de production, très mécanisées et à forte capacité de production, gagnent l'aval de l'estuaire (Paimbœuf, 1920, Basse-Indre, 1923). À la fin des années 1920, Nantes est le premier port français tant pour l'importation de phosphates que pour l'exportation de superphosphates dont la Basse-Loire est alors le premier producteur (300 000 tonnes en 1931, 12 % de la production nationale). La crise des années 1930 remet en cause cet élan et accentue encore la concentration des entreprises.

L'entrée en guerre en 1939 réoriente l'industrie chimique vers des productions utiles aux militaires : acide sulfurique mais aussi, et c'est une nouveauté, installation d'une unité de fabrication d'ammoniac à Paimbœuf. Au lendemain de la guerre, les Trente Glorieuses et la volonté de promouvoir une agriculture productiviste sur l'ensemble du territoire national suscitent une forte demande d'engrais chimiques (de 1964 à 1974, la quantité répandue par hectare passe de 74 à 200 kilogrammes) dont la demande se renouvelle : elle se tourne vers les engrais composés (pouvant associer azote, acide phosphorique et chlorure de potassium), fortement azotés, surtout de type « complexes » ou de synthèse (issu d'un mélange dû à des réactions

chimiques lors du malaxage des composants) conditionnés sous forme de granulés (plus simple d'utilisation pour les agriculteurs). Résultat : une troisième filière industrielle de production des engrais s'impose. Il en résulte la création de nouveaux produits (phosphal, hyperphosphate de Reno produit à Saint-Nazaire). Surtout, la préférence pour les produits azotés favorise l'essor des ammonitrates (issu du nitrate d'ammoniac, l'ammoniaque étant produit à Paimbœuf), auxquels est additionné un enrobage calcaire. Ces ammonitrates sont obtenus dans des unités de production de plus en plus mécanisées et performantes faisant appel (c'est alors une innovation) au fuel comme source d'énergie ou aux gaz résiduaire de la raffinerie pétrolière de Donges puis au gaz naturel de Lacq. L'ensemble de ces évolutions est à la base d'une ambition nouvelle pour le port de Nantes-Saint-Nazaire, celle de la création d'un complexe pétrochimique autour de Donges qui se concrétise par l'implantation à Montoir-de-Bretagne de la Société chimique de la Grande Paroisse (filiale d'Air liquide) et de Gardiloire (Groupe Gardinier), respectivement opérationnelles en 1963 et 1971, d'une superficie de 32 et 30 hectares, et dont les capacités de production sont de 250 000 et de 500 000 tonnes. Largement automatisées et aux effectifs réduits (respectivement, 350 et 400 personnes), ces usines assemblent des matières premières manufacturées à l'extérieur. L'industrie des engrais de la Basse-Loire connaît alors son apogée avec dix grandes unités de production.

La fin des années 1960 voit, dans l'industrie chimique, la concurrence s'intensifier. Pour faire face, l'État favorise la création de pôles industriels de taille mondiale. Lors des structurations qui en découlent, l'industrie des engrais n'est pas une priorité. De plus, elle subit de plein fouet le retournement de conjoncture des années 1970 qui se traduit par des fermetures d'usines et une vague de restructuration sur fond d'interrogation concernant la sécurité (l'émission d'un nuage toxique en octobre 1987 entraîne l'activation du plan Orsec) et la pollution. Cela n'exclut pas des investissements, en particulier autour d'un nouvel acteur, la Société nantaise des engrais, et la montée en puissance du port de Montoir-de-Bretagne dans le cadre du port autonome Nantes-Saint-Nazaire qui devient en 1974 le premier port français pour les exportations d'engrais. Mais le deuxième choc pétrolier (1979) renchérit encore les coûts de production, la concurrence se fait plus vive, alors que l'agriculture des zones de grande culture se détourne des engrais composés pour renouer avec des engrais simples utilisés de façon plus raisonnée. En Basse-Loire, pour la filière, le déclin – en dépit d'une seconde vague de restructuration – est irrémédiable. Des usines cessent leurs activités : à Nantes d'abord (dès les années 1970), puis à Paimbœuf (1988), à Saint-Nazaire (1991), à Montoir (Grande Paroisse, 1994), à Basse-Indre (2006)... En 2015, il n'en subsiste plus qu'une seule usine à Montoir-de-Bretagne (Gardiloire désormais aux mains du Groupe Yara France ex-Norsk Hydro).

Enfin, P. Martin inventorie les « empreintes » des architectures industrielles (certaines ayant été conservées et ont fait l'objet de reconversion d'usage) et de l'habitat promu par les sociétés pour leurs employés à Chantenay, Basse-Indre, Paimbœuf...

Si l'ouvrage n'échappe pas à quelques répétitions, si certains passages auraient pu être simplifiés ou précisés, il offre l'intérêt de retracer une aventure industrielle et portuaire, désormais révolue, dans une perspective d'histoire technique. En outre, l'ouvrage est riche de mentions d'entrepreneurs et d'entreprises, de planches descriptives de procédés techniques, de mises au point (sous forme de « Le saviez-vous ? », parmi lesquels citons la présentation de l'usine Pilon en 1905 avec album photographique ou la visite de l'Usine Timas Agro de Nantes, en 1975) et offre une très riche iconographie : gravures, lithographies, tableaux, cartes postales, photographies, plans, cartes, affiches en particulier publicitaires, buvards, marques de fabrique, plaquettes et brochures commerciales, en-têtes de courrier.

Alain GALLICÉ

Jean KERHERVÉ et Louis ÉLÉGOËT (dir.), *Histoire de Landerneau*, Morlaix, Skol Vreizh, 2016, 223 p.

Constatant la rareté des ouvrages sur l'histoire de Landerneau – le dernier livre de synthèse, dû à Jehan Bazin, est paru en 1962 (réédition en 1973) –, l'abondance des archives et le renouvellement des recherches depuis les trois ou quatre dernières décennies tant dans le cadre universitaire que dans celui des sociétés savantes, une équipe de dix chercheurs (qui a fait appel ponctuellement à d'autres contributeurs – Patrick Kernévez, Gérard Borvon... – pour des mises au point précises) animée par Jean Kerhervé et Louis Élégœt, avec le soutien de la municipalité, a voulu mettre à la disposition d'un large public les connaissances accumulées. Au terme d'une aventure collective de trois ans, c'est un ouvrage de plus de 220 pages qui a été réalisé. Il présente une organisation chronologique et est divisé en sept chapitres, I : « Présentation géographique » (Yannick Lageat), II : « Landerneau aux époques anciennes » (Stéphane Le Pennec), III : « Du carrefour antique à la ville médiévale » (Jean Kerhervé), IV : « Du XVI<sup>e</sup> siècle à la veille de la Révolution française » (Louis Élégœt, Guy Leclerc et Jean-Pierre Thomin), V : « La Révolution et l'Empire » (Alain Pennec), VI : « Le XIX<sup>e</sup> siècle, économie, politique, religion » (Catherine Abéguilé et Yohann Abiven), VII : « De 1914 au XXI<sup>e</sup> siècle » (Christian Bougeard).

C'est le portrait d'une ville moyenne qui est ainsi brossé sur plusieurs siècles. Elle s'est développée dans un site – classique en Bretagne – de fond d'estuaire et de passage sur un fleuve, l'Élorn en l'occurrence. Occupé dès l'époque gallo-romaine, ce site a retenu l'attention des migrants bretons comme l'attestent les cultes des saints (Conogan, Houardon...) qui y auraient fondé des ermitages. Il faut attendre 1206 pour voir apparaître le nom de Landerneau dans les archives, mais la ville existait déjà avant cette date et son développement coïnciderait donc avec l'essor urbain qu'a connu la Bretagne aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles. Placée sous la protection d'un château, elle était alors constituée de deux bourgs centrés sur des