

Paimbœuf, l'avant-port de Nantes



Vue des quais - Collection L. Hoult

Port de commerce majeur du royaume dans le dernier siècle de l'Ancien Régime, Nantes ne peut accueillir les navires au long cours. L'irrégularité du cours de la Loire conduit, dès le XVII^e siècle, à l'établissement d'un avant-port au plus près de la mer, Paimbœuf sur la rive gauche de l'estuaire. Une rade dite la rade des Quatre amarres accueille bientôt les navires, à l'ancre, entre la rive et le chenal.

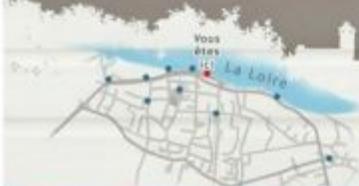
Quelques maisons occupent au milieu du XVII^e siècle cette ancienne île devenue pour partie la propriété du duc de Retz. Un siècle plus tard, ce territoire rural fait place à un bourg portuaire important dont la population à la fois sédentaire et voyageuse approche les 9 000 personnes à la Révolution.

Paimbœuf, dont le statut de ville est récent, devient sous-préfecture à l'aube du XIX^e siècle. Ce titre ne la protège pas de décisions prises dès la première décennie du siècle validant la création d'un nouvel avant-port. Le choix de Saint-Nazaire dont le trafic est lancé en 1856 annonce le déclin progressif du port de Paimbœuf.

La construction navale y est maintenue et voisine, au XX^e siècle, avec une importante industrie chimique.



Collection L. Hoult - Vue de Paimbœuf vers 1840 - Collection L. Hoult



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimbœuf



L'église Saint-Louis

Paimbœuf est érigée en paroisse en 1761. Le bourg dépendait auparavant des paroisses voisines de Saint-Père-en-Retz et de Sainte-Opportune et deux chapelles (détruites) accueillait les fidèles : l'une élevée en 1667 à l'est de la ville, l'autre en 1704 sur ce site.

L'église paroissiale a été reconstruite entre 1877 et 1913 sur un projet des architectes nantais Lucien et Ludovic Douillard. Son imposante coupole associée au décor peint du chœur et de la nef, puise ses références dans l'architecture byzantine. Un plan en croix latine a remplacé le plan en croix grecque figurant sur le tout premier projet.

À l'intérieur, le maître-autel classé en 1908 provient de l'église abbatiale de Buzay (Rouans). Il a été acquis comme bien national à la Révolution, peu de temps après son achèvement. Dans l'abside, une remarquable toile peinte par Alexis Douillard en 1881 couvre la voûte. "La mort de Saint-Louis à Tunis" constitue l'élément central d'un ensemble inachevé.

L'église a été inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en 2006.



L'église en 1895 avant la démolition de l'ancien clocher
Collection L. Houis



Une vue de l'intérieur de l'église - Collection L. Houis



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimbœuf



L'hôpital, sa chapelle et la place du Marché



Les Filles de la Sagesse y sont présentes de 1780 à 1960 - Collection L. Houss

Sous le règne de Louis XIV, un arrêt du Conseil d'État ordonne en 1695 la fondation d'un hôpital général à Paimbœuf. La duchesse de Retz accorde le terrain, face à vous, sur lequel, au cours du XVIII^e siècle, un établissement modeste associé à une chapelle est construit, puis agrandi et surélevé à partir de 1757 (architecte : Nicolas Portail).

La chapelle dont on aperçoit à droite le clocher est placée sous la protection de Saint-Charles Borromée. A l'intérieur un tableau le représente donnant la communion aux pestiférés de Milan.

L'ensemble remanié au XIX^e siècle, désaffecté depuis peu, reste lisible depuis la petite place du Docteur Daniel, sur votre droite.

La place du marché existe dans sa configuration actuelle depuis le milieu du XIX^e siècle. Elle aurait dû accueillir, un édifice public majeur comprenant au-dessus des halles, les bureaux du tribunal, de la mairie et de la sous-préfecture (architecte M. Peccot, 1813). Deux pavillons devaient fermer la place au nord ; un seul, à droite, a été construit.

Paimbœuf a le droit de foire et marché depuis 1682. Des halles ont d'abord été implantées près du port, avant de gagner la place actuelle au milieu du XIX^e siècle.



26 - PAIMBŒUF
Place du Marché

Aur de marché - Collection L. Houss



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimbœuf



La Chaussée neuve et le phare



La Chaussée neuve - Collection L. Hoult

Face à vous, construite de 1778 à 1782 sur ordre de l'intendant de Bretagne et selon les plans de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Mathurin Groleau, la "Chaussée neuve" succède à une ancienne chaussée détériorée par les glaces. Elle permettait l'accès à la grève pour charger ou décharger les bateaux échoués à marée basse.

Grâce aux parois à 45°, les douze escaliers facilitaient les manutentions. La qualité architecturale de l'ouvrage est remarquable, en particulier l'appareillage des parements de granit.

À l'extrémité de cette chaussée : le phare. Destiné au balisage nocturne de l'estuaire et mis en service en 1855, il est toujours en activité. Construit à plus de dix km de la côte, il serait, selon le service des Phares et Balises de Saint-Nazaire, le seul phare construit à l'intérieur des terres.

Électrifié depuis 1913, il est doté d'une optique 3/4 d'horizon portant à environ vingt kilomètres et mesure 7,15 m de haut.



Le phare - Collection L. Hoult



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimboeuf



Les corderies et la Pierre-à-l'œil



Corderie A Delhomme en 1905 - Collection L. Houllé

Les lieux d'implantation des corderies ont suivi le développement de la ville, de l'amont vers l'aval. Face à vous, la rue des Cordiers, le long de laquelle, à droite, subsiste le mur de clôture de la dernière corderie paimbotine fermée en 1962. Créée en 1895 par deux nantais, le négociant René Leroux et le fabricant de cordages Jules Delhomme, elle devient un temps la Société des Corderies et Filatures de Paimboeuf.

Étaient fabriqués cordages, câbles, ficelles et sacs.

Derrière le camping, une courte marche vous fera découvrir la tourelle de la Pierre-à-l'œil ou Pierre-à-l'aigle. Construite en 1780, elle est l'un des plus anciens éléments du système de balisage du chenal. Ce dernier, jusqu'en 1889 longeait la rive gauche de la Loire.

Devenue inutile, par déclin et extinction du commerce maritime à voile, elle est désormais en partie enfouie dans le remblai de l'ancien port d'échouage comme la chaussée en pierres sèches qui la reliait à la rive.



La tourelle de la Pierre-à-l'œil - Collection L. Houllé



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimboeuf



La forme de radoub et la cale du Petit fer à cheval



PAIMBOEUF (Loire-Inf.) - Porteur n° 6 dans le Bassin

La forme de radoub - Collection L. Rouis

Derrière vous, le bassin de carénage, ou forme de radoub, construit de 1853 à 1862, pouvait accueillir des navires jusqu'à 300 tonneaux de jauge pour leur entretien et les réparations. La cale de 70 m de long, 16 m de large et 7 m de profondeur, n'est plus utilisée depuis 1991.

Durant le XX^e siècle, plusieurs chantiers navals s'y sont succédé pour y construire des bâtiments neufs.

Face à vous, construite en 1857, la cale du Petit fer à cheval est un ouvrage étonnant par sa forme en demi-cercle. Sa construction s'est vraisemblablement avérée nécessaire pour réserver un espace d'accostage sur une partie de la grève. Elle était très encombrée à l'époque par les nombreux navires mis en œuvre par le chantier naval Baudet.



1822 - PAIMBOEUF (Loire-Inf.) - Le séchoir des filets

Derrière les filets à droite, la cale du Petit fer à cheval - Collection L. Rouis



Le 1^{er} juillet 1810 est mise à l'eau la frégate *La Méduse* construite par les chantiers Crucy, situés dans le quartier du Haut-Paimboeuf à quelques centaines de mètres en amont. Cette frégate coula le 2 juillet 1816 au large de la Mauritanie, laissant les naufragés sur un radeau de fortune. Cet épisode inspira le peintre Géricault et son célèbre tableau *Le Radeau de la Méduse*.

Le Radeau de la Méduse - Théodore Géricault, 1817-1818 (Musée du Louvre)



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimboeuf



Le quai Éole et la mairie



51 - PAIMBŒUF (Loire-Inf.) - Le Quai Éole, vers l'Est

Le quai Éole - Collection L. Houts

Sur votre droite, le quai Éole borde l'ancienne rade aujourd'hui comblée. La construction du quai dans la première moitié du XIX^e siècle éloigne les habitations du fleuve et induit la possibilité d'acquérir un petit jardin en façade. La ville encourage les habitants à reconstruire au nouvel alignement imposé.

Ce quai constitue alors l'ultime tronçon de la route nationale Paris-Paimbœuf, cette dernière terminant sa course sur les berges de la ville.

Face à vous, l'ancien hôtel de la sous-préfecture construit en 1864 sur les plans de l'architecte du département Gustave Bourgerel. Il abrite depuis 1934 les bureaux de la mairie, Saint-Nazaire ayant ravi le titre de sous-préfecture à Paimbœuf en 1926.



La mairie - Collection L. Houts



Derrière vous, les quatre canons du navire de guerre français le *Juste* rappellent les conflits franco-anglais pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763). Le navire a sombré à la pointe de Chemoulin, située à l'entrée de la Loire, en 1759 lors de la bataille des Cardinaux.

The Battle of Quiberon Bay
Nicholas Pocock, 1812. (National Maritime Museum)



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimbœuf



La cale du Grand fer à cheval et les quais

À l'aube du XIX^e siècle, la construction d'un quai en aval du môle déjà construit est lancée. Les travaux sont engagés à partir d'un plan signé en 1806 par l'ingénieur Duboys-Dessauzais : un quai oblique interrompu au centre par une grande cale en forme de fer à cheval devant laquelle vous vous trouvez.



La cale du Grand fer à cheval - Collection L. Hauts

Cette remarquable cale, a été partiellement recouverte par deux réalisations postérieures : la construction du quai des Messageries utilisé comme embarcadère pour la ligne Nantes-Paimboeuf-Saint-Nazaire (plan Ogé, 1833) et l'élargissement du quai Sadi Carnot en 1883.

Le transport des passagers et des marchandises était assuré depuis 1822 par bateau à vapeur.

Long de 190 mètres, le quai Sadi Carnot, sur votre droite, est déclaré d'utilité publique en 1871. Ce quai répondait aux besoins des usagers du port qui réclamaient, en vain, un quai vertical pour faciliter les manutentions.



Le quai vertical - Collection L. Hauts

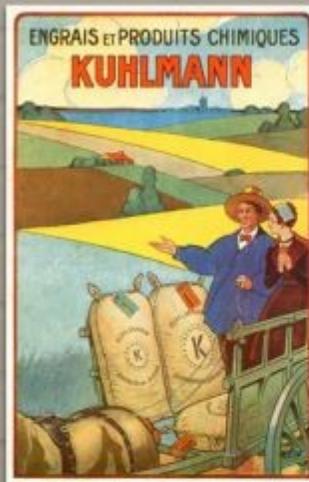
Il permettait d'abandonner l'ancrage des navires au large et, reporté au plus près du chenal, il déjouait les contraintes imposées par les marées. Achievé en 1883, il est bientôt relié par une voie ferrée au réseau du Pays-de-Retz.



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimboeuf



L'ère industrielle et la cité ouvrière



Carte publicitaire Uguine Kuhlmann
Collection L. Houls

maisons jumelées portant chacune un nom de fleur bordent la rue des Floraliés. A partir de 1953, des ouvriers construisent leur propre maison dans le cadre d'une convention Castors. Vingt deux maisons identiques à celle des Floraliés sont édifiées rue Raymond Berr.

C'est en 1895 que le ministre de la Guerre, Alexandre Millerand, charge René Moritz, pour le Service des Poudres et Salpêtres, de créer de nouvelles usines de produits chimiques destinés à la fabrication d'explosifs (face à vous).

La construction des bâtiments, est confiée à l'ingénieur Edmond Libert. Celui-ci commence par ériger un atelier de charpentes métalliques qui deviendra en 1916 les ACP (Ateliers de Constructions de Paimbœuf). En 1937 est créée une unité de production de plomb, antidétonant pour l'essence, usine qui fermera en 1998.

A partir de 1939, une production d'acide, d'engrais et d'ammoniac complètera cet ensemble industriel. Les ateliers ammoniac et engrais seront détruits en 1978. L'acide sulfurique cessera sa production en 1991.

En 1979 pour compenser les pertes d'emplois, une nouvelle usine métallurgique de fabrication de tubes en zirconium pour centrale nucléaire est construite.

Derrière vous, la cité ouvrière a été construite par Uguine Kuhlmann en 1948. Dix



Vue de l'usine Uguine Kuhlmann - Collection L. Houls



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimbœuf

