



Loire  
Atlantique

# DESIGN À BORD

Septembre 2014 - Numéro spécial

**Liens d'archives**

Journal d'information des Archives départementales



Salle de jeux du paquebot *Pasteur* - 1964-1968 - ADLA, fonds Mottais Frères

---

## SOMMAIRE

---

Introduction : écrire l'histoire de l'entreprise Mottais	3
Une famille, une entreprise : Mottais Frères - Ateliers de Tabago	4
L'art d'emménager les paquebots	8
Glossaire	17
Les compagnies d'armement	18
Les chantiers de construction de Saint-Nazaire	19
Emménager des navires de guerre	20
La richesse des archives privées	26

## Introduction : écrire l'histoire de l'entreprise Mottais

Conserver pour transmettre, telle a été l'intention de M<sup>me</sup> Mottais en confiant aux Archives départementales les papiers de l'entreprise familiale. Sa démarche rejoint l'une des missions des Archives, préserver la mémoire écrite de l'histoire industrielle du département. Le fonds Mottais y participe, en permettant l'écriture d'une aventure originale, celle d'emménageurs de navires, activité méconnue de la construction navale transatlantique et militaire.

Le 20 mars 2012, Mme Josèphe Mottais a donné aux Archives départementales le fonds d'une société de menuiserie de Saint-Nicolas-de-Redon : Mottais Frères - Ateliers de Tabago. Heureusement conservé depuis la fin des années 1970, époque de la cessation des activités de l'entreprise, cet ensemble de documents, qui représente environ vingt-quatre mètres linéaires, a fait l'objet d'un travail de classement et d'inventaire qui en permet la consultation et l'exploitation scientifique.

Au-delà de la préservation d'un fonds et du travail archivistique qui y est associé, les dossiers et documents figurés qui le composent racontent l'histoire d'une famille, plus particulièrement celle de frères jumeaux - Alain et Jean Mottais - qui se lancent dans une activité traditionnelle pour déboucher rapidement sur celle, singulière, d'emménageur à bord des plus grands paquebots et des plus prestigieux bâtiments de la Marine nationale. Une aventure faite d'iode, de

bois, de métal et de sueur où l'on ressent l'empressement des chantiers, l'urgence de la commande et la fierté du travail bien fait. L'histoire de l'entreprise familiale est ancrée dans un lieu - Tabago - pendant cinquante années et, si ce nom est bien connu dans la région de Redon, il l'est tout autant dans le monde des décorateurs de navires.

Le don « Mottais », répond ainsi à une logique de préservation du passé industriel du territoire départemental en même temps qu'il participe à la transmission de la mémoire d'une activité spécifique, une histoire certes ligérienne et bretonne, mais une histoire qui touche à celle de la construction navale et au rêve atlantique.

Cette exposition propose à la fois de parcourir cette saga, d'en découvrir les acteurs et le contexte, tout en dévoilant l'activité d'un ensemblier.



Salle à manger du paquebot *Pasteur* - 1964-1968 - ADLA, fonds Mottais Frères

# Une famille, une entreprise : Mottais Frères – Ateliers de Tabago

## Mottais, la lignée du bois

Originaire de Montauban-de-Bretagne, Jean-Marie Mottais père s'installe en 1842 à Redon et y établit un atelier de menuiserie et de charpente, rue des Chambots. L'affaire prospère et son fils - prénommé aussi Jean-Marie - lui succède en 1884 ; après son décès prématuré en 1905, son épouse est contrainte de vendre l'entreprise à un fabricant de meubles de Redon, Francis Maugendre.

Après un apprentissage effectué de 1914 à 1923, deux de ses fils - Jean et Alain Mottais - s'associent en 1924 avec le menuisier Paul Richer à Redon. De leur union avec deux sœurs naissent de nombreux enfants qui participent ensuite à l'entreprise familiale :

- Yves comme chef de chantier
- Alain à la direction de l'atelier Aluminium
- Dominique au bureau d'études et adjudication des marchés
- Josèphe comme secrétaire de direction
- Bernard comme comptable.

Comme son père, Jean Mottais meurt dans un accident de voiture en 1953, laissant son frère jumeau seul à la tête de l'entreprise, secondé par ses enfants et son neveu, jusqu'à son décès le 27 février 1973.

## Imbrication et ramification des établissements Mottais

La première société en association avec Paul Richer, sous le nom Société Mottais frères et C<sup>ie</sup>, a pour objet la menuiserie-ébénisterie et la construction de charpente. Très vite, l'activité est déplacée de Redon sur le site de Tabago à Saint-



**mottais frères**      **ateliers de tabago**

44460 - saint-nicolas-de-redon  
b.p. n° 8 35000 redon  
tél. (99) 71-10-93 redon  
téléx 730004 - ogétel - réf. : 137  
c.c.o. nantes 418-11  
r.c. saint-nazaire 55 b 4  
s.i.r.e.t. 005.580.048.00014  
a.p.e. 5571

**COMBUSTIBLES & CARBURANTS DE TABAGO**  
SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 250 000 FRANCS

**SAINT-NICOLAS-DE-REDON**  
(Loire-Inférieure)      Le ..... 194

Téléphone : { 93 Redon  
184 Redon

Chèques Postaux : Nantes 418-11  
Régistre du Commerce 706 B  
Répertoire des Produc. : 172

**ATELIERS MÉCANIQUES**      **MOTTAIS FRÈRES & C<sup>ie</sup>**

CHARPENTES EN TOUS GENRES      *Ateliers & Bureau : Rue de Vannes*

Spécialité d'Escaliers      TÉLÉPHONE : n° 93      REDON

MENUISERIE GÉNÉRALE

INSTALLATION DE MAGASINS

Travaux d'Églises

RESTAURATION

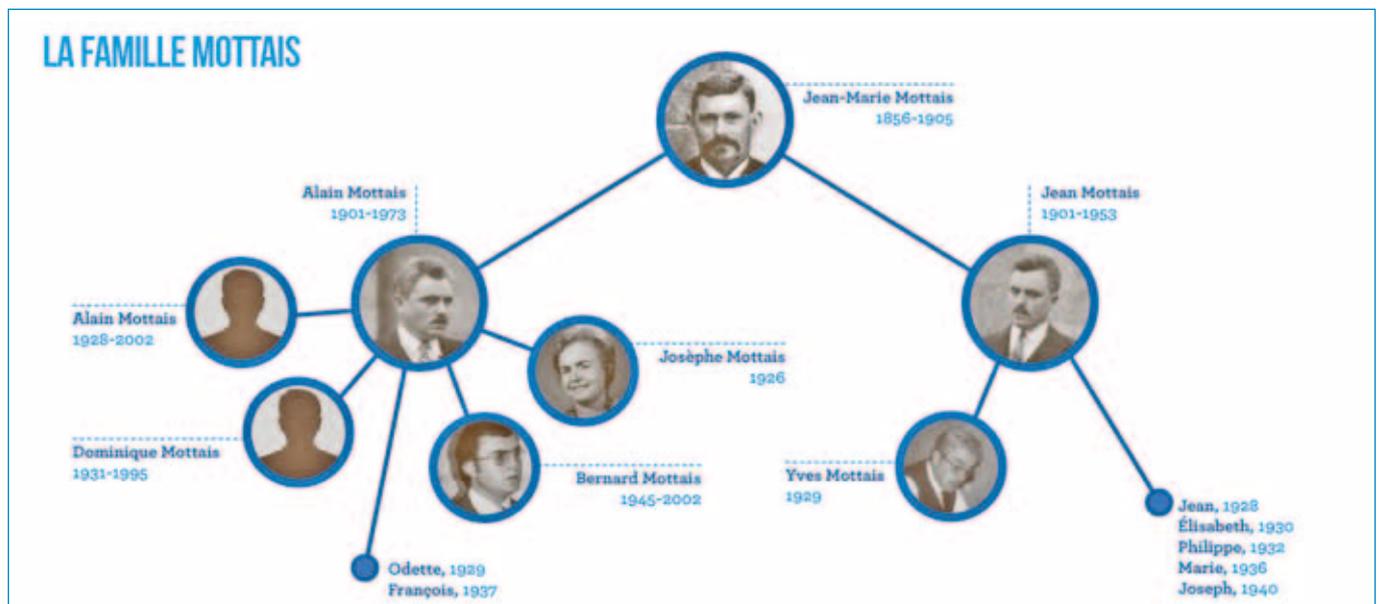
AMEUBLEMENT

Styles Anciens et Modernes

R. C. Redon, 2690

Nicolas-de-Redon. Dès décembre 1928, Paul Richer se retire de l'affaire, laissant les frères jumeaux maîtres de l'entreprise qui prend le nom de Mottais Frères.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, face à la pénurie de matériaux Jean et Alain Mottais fondent, le 27 novembre 1940, la société Combustibles





Caisse primaire de sécurité sociale de Rennes -1973  
ADLA, fonds Mottais Frères

et carburant de Tabago (CCT) dont l'objet est « l'achat et l'exploitation de toutes coupes de bois et forêts, la carbonisation de tous bois, la vente en gros et en détail des bois et charbons et sous produits ». L'entreprise compte trois scieries - Tabago, La Gacilly et Plessé - exploite ses propres bois et emploie aussi des travailleurs pour leur éviter le STO. Au lendemain de la guerre, les deux sociétés subsistent en parallèle ; les frères Mottais précisent eux-mêmes en 1947 :« Notre société a pour objet l'exploitation d'un atelier de menuiserie spécialisée dans : la menuiserie de bâtiment, la charpente, la menuiserie d'art, l'emménagement de paquebots, la décoration en général ».



Centre des impôts de Rennes -1972  
ADLA, fonds Mottais Frères

Le 5 janvier 1948, la CCT devient Ateliers de Tabago et son objet est complété par « toutes les opérations industrielles et commerciales portant pratiquement sur l'entreprise de menuiserie de bâtiment, l'aménagement et la décoration de wagons et de bateaux, et toutes opérations annexes s'y rattachant ». Seize ans plus tard, la société devient Mottais Frères – Ateliers de Tabago .

La séparation entre les deux structures n'est pas nette, main d'œuvre et capitaux passant de l'une à l'autre au gré des besoins et des chantiers. Les commanditaires eux-mêmes les désignent sous l'un ou l'autre vocable ou les deux associés. À partir de 1968, la SARL (société à responsabilité limitée) devient

société anonyme et l'on parle plus fréquemment des établissements Mottais avec le même slogan : « Ce qui est Mottais, est bien fait ».

L'entreprise Mottais a fonctionné pendant un demi-siècle, de l'Entre-deux-guerres jusqu'à la fin des Trente glorieuses, portée par l'intense activité de la construction navale. Les commandes liées aux paquebots s'éteignent peu à peu dans les années 1970 et des difficultés importantes apparaissent sur certaines commandes publiques ; les établissements Mottais déposent le bilan en 1976, trois



Les Mottais se retrouvent

ans après la mort d'Alain Mottais et vingt-trois ans après celle de Jean. La cessation complète des activités a lieu en janvier 1977.

### Mottais, c'est aussi Magasins, bâtiments publics, demeures particulières



Magasin Rouault à Redon [1934]  
ADLA, fonds Mottais Frères



Pharmacie [1960] - ADLA, fonds Mottais Frères



Magasin de mode [1955]  
ADLA, fonds Mottais Frères

Les frères Mottais sont avant tout des menuisiers, qui ont fait leur apprentissage dans des entreprises traditionnelles spécialisées dans le mobilier liturgique

(Harel, André). Même s'il est important, l'emménagement des navires ne constitue pas leur seule activité, ils réalisent aussi de nombreux chantiers particuliers : grandes demeures privées ou maisons importantes où l'on exécute ou restaure des boiseries (bibliothèque, bureau, escalier...) ; mais cette clientèle se raréfie aux fils des années. Ils effectuent également l'aménagement de boutiques et magasins, souvent localisés dans le pays de Redon : façades en bois puis en métal, mobiliers intérieurs comme les comptoirs et vitrines de présentation pour des bijouteries, pharmacies, magasins de prêt-à-porter. À Nantes, l'un de leurs principaux chantiers est celui des magasins Decré dont le nom apparaît régulièrement dans la correspondance, pour des vitrines notamment.

La création d'un atelier traitant l'aluminium permet à l'entreprise de travailler sur de nombreux bâtiments publics, comme l'Urssaf à Rennes, Nantes, Le Mans, Vannes, des collèges et lycées, des hôpitaux comme celui de Saint-Quentin, des centres des impôts, des services EDF et PTT. Mottais Frères



La sous-préfecture de Saint-Nazaire

inscrit à son palmarès quelques chantiers d'État prestigieux : la sous-préfecture de Saint-Nazaire ou le fort de Brégançon.

### Boîtes aux lettres cidex



Le terme « cidex » désigne un groupement de boîtes aux lettres pour la distribution du courrier en campagne ou dans certains lotissements. Mottais Frères, avec sa maîtrise des métaux, propose des boîtes permettant de résister aux intempéries, notamment en Bretagne ; mais au milieu des années 1970, des choix politiques leur font perdre ce marché, ce qui contribue, entre autres, à la cessation des activités de l'entreprise au début de l'année 1977, et annonce la fin de Mottais Frères – Ateliers de Tabago.

## Un seul site : Tabago

Tabago est situé au nord ouest de la commune de Saint-Nicolas-de-Redon, proche de l'Ille-et-Vilaine et de la ville de Redon, jouxtant le bourg et la voie ferrée mais sur un espace relativement vaste. C'est le lieu choisi en 1928 par les frères Mottais pour transférer leurs activités initialement implantées à Redon. Loin de tout contact avec une île des Caraïbes, le nom du site - futur éponyme de l'entreprise - proviendrait d'une ancienne plantation de tabac effectuée par les moines du prieuré paroissial, sans que l'information puisse être confirmée.

Le site est déjà industriel avant l'arrivée des entreprises Mottais Frères - Ateliers de Tabago : dès 1872, un certain Victor Doré demande à y installer « une fonderie et fours à grillage des minerais au lieu dit Thabago ». Le vestige emblématique de cette activité éphémère a été la cheminée de briques visible sur les photographies. Puis le site est occupé par la Cidrerie française de Tabago, spécialisée dans la fabrication de cidre champagnais, dès 1895 et jusqu'en 1910. Il est ensuite inoccupé jusqu'à sa reprise par les frères Mottais en 1924.



Vue aérienne [1970] - ADLA, fonds Mottais Frères

Tabago comprend, dans sa partie la plus ancienne, les activités liées au bois : séchoir, scierie et ateliers de fabrication ; par la suite, ceux-ci sont agrandis et complétés par de nouveaux bâtiments dont l'atelier d'aluminium à partir de 1957. En effet, l'une des spécialisations de l'entreprise Mottais est l'utilisation et le travail de l'aluminium, notamment pour les navires qui cherchent à alléger leur poids et limiter les incendies. Après avoir eu recours à de petits fournisseurs, l'entreprise se dote de ses propres structures au cours des années 1950-

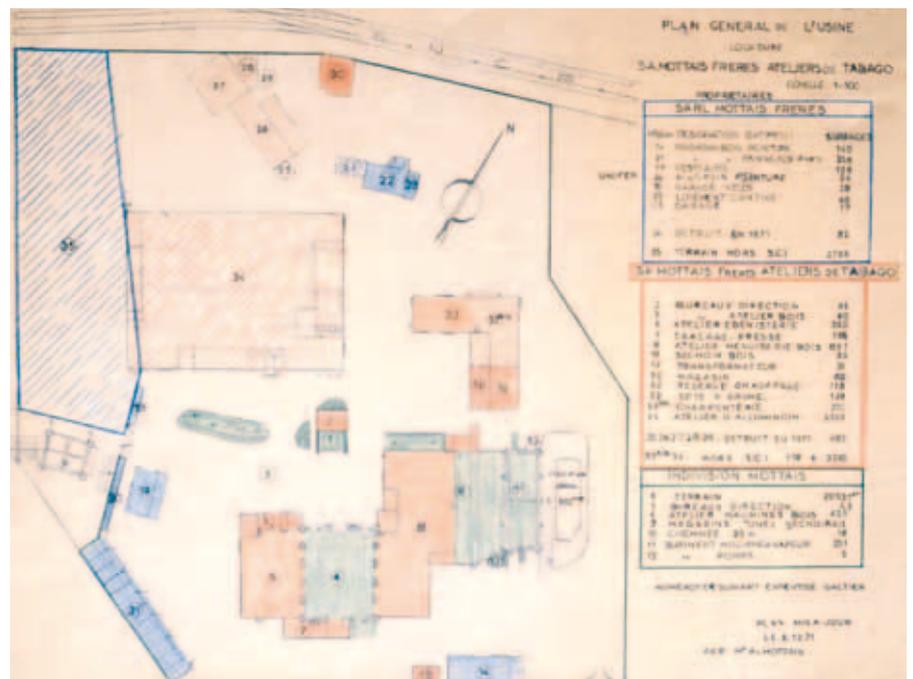


Vues des ateliers - 1930-1970  
ADLA, fonds Mottais Frères



1960 et met au point des systèmes de collage permettant d'appliquer des plaquages bois sur métaux. C'est dans ces ateliers, que les différentes réalisations Mottais sont imaginées, dessinées, réalisées, montées puis démontées avant d'être remontées à

bord des navires. L'ensemble du site couvre une superficie d'environ trois hectares et les effectifs des employés qui y travaillent fluctuent en fonction des commandes ; ils sont cent trente en 1947 et deux cent trois à la fermeture en 1977.

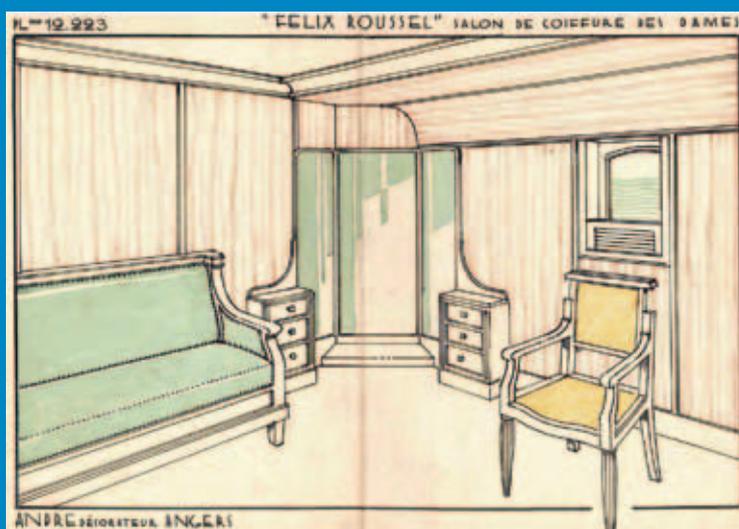


Plan d'implantation des entreprises Mottais Frères - Ateliers de Tabago - s.d. [vers 1970]  
ADLA, fonds Mottais Frères

## Un lieu de formation : l'entreprise André



Dessin sur calque du fumoir des premières classes du paquebot *Antilles*  
André & fils (Angers) - Février 1913  
ADLA, fonds Mottais Frères



Esquisses du salon de coiffure des dames sur le paquebot *Félix Roussel*  
André décorateur (Angers) - 1928-1929 - ADLA, fonds Mottais Frères

Après un apprentissage à la maison Harel de Redon spécialisée dans le mobilier d'église, les frères Mottais partent au service militaire qu'ils effectuent à Nantes tout en suivant les cours du soir à l'école des beaux-arts.

Au tournant des années 1920, ils entrent pour une période relativement courte à la maison André, à Angers. Celle-ci, déjà très réputée, devient l'une des plus renommées du grand ouest au début des années trente et la plus importante fabrique de meubles de la capitale angevine.

Vers 1878, Louis André est associé à François Alexis Moisseron dans une entreprise de menuiserie, spécialisée elle aussi dans le mobilier

religieux ; puis la société se diversifie dans le courant des années 1890 dans du mobilier courant pour une clientèle commerçante. En 1893, un incendie ravage totalement les ateliers, Louis André s'établit sur un nouveau site rue Paul Bert. Dès 1902, il associe ses trois fils à l'affaire pour former la société André et fils. À partir de 1910, ils obtiennent des marchés pour emménager de nombreux bâtiments de guerre et paquebots : *Asie*, *Puerto-Rico*, *Antilles*, *Paris*, *Lutetia* pour n'en citer que quelques-uns. Pendant vingt ans, l'entreprise prospère et participe à de nombreux chantiers, mais la récession des années trente touche durement l'entreprise familiale qui disparaît après la livraison de ses commandes pour *Normandie* en 1935.

Les frères Mottais, déjà aguerris aux arts de la menuiserie, ont pu y perfectionner leurs pratiques et connaître leur première expérience en terme d'emménagement de paquebot. Après 1924 et la création de leur propre affaire, ils ont maintenu les contacts avec leur ancien employeur devenu tantôt leur concurrent, comme dans l'attribution de certains lots de *Normandie*, tantôt leur collègue exécutant comme pour l'emménagement des espaces distincts sur *Félix Roussel* ou *Georges Philippar*. Ils sont aussi partenaires, comme sur *Aramis*, André fournissant les chaises et fauteuils des espaces emménagés par Mottais Frères. Le fonds Mottais comprend une partie des archives de la société André, les deux frères les ayant rachetées à sa fermeture.

# L'art d'emménager les paquebots

**L'emménagement d'un navire est à la construction navale ce qu'est le second œuvre dans le bâtiment : réaliser l'équipement et la décoration intérieure des espaces de vie. Mottais Frères y a largement contribué pendant un demi-siècle et pour les paquebots les plus prestigieux.**

L'entreprise Mottais Frères – Ateliers de Tabago a connu ses heures de gloire avec une activité emblématique, la réalisation d'espaces intérieurs de paquebots, géants des mers battant, le plus souvent, pavillon de la Compagnie générale transatlantique et des Messageries maritimes. On parle alors d'emménagement de navire pour les « œuvres de vies ».

L'emménageur est avant tout l'exécutant d'un décorateur, qui lui-même obéit à un cahier des charges très précis établi par l'armateur ; il produit et livre tous les éléments des espaces dont il est chargé : meubles, sols et plafonds, tapis, éclairages, boiseries, peintures... Selon le cas, Ateliers de Tabago est simplement emménageur ou cumule les fonctions de décorateur-éménageur.

Emménager un paquebot est un exercice complexe, puisqu'il s'agit avant tout de travailler dans un espace sinon exigü du moins contraint : la hauteur sous plafond y est souvent limitée à l'entre deux ponts, les surfaces au sol ne sont pas planes (tonture et bouge),

il faut tenir compte des futurs conduits et passages de câbles et cela en anticipant la vie du navire malmené par la haute mer (déformation des tôles). Si les espaces dédiés aux premières classes sont vastes et aérés, il en va autrement pour les autres classes et les locaux réservés aux personnels. L'idée forte est l'optimisation de chaque mètre carré de ces espaces figés dans leur volume, dans un but de séduction de la clientèle, car les paquebots sont à la fois un moyen de transport et aussi un lieu de loisirs alliant le luxe et la récréation.

Une fois pris en compte ces différents éléments d'ordre technique, il faut concevoir un ensemble harmonieux et fonctionnel qui se plie aux exigences de l'armateur en respectant la ligne artistique donnée pour chaque paquebot. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il faut avant tout plaire aux passagers, satisfaire leur goût et leur confort sur une longue durée ; il peut s'écouler une vingtaine d'années avant que le paquebot connaisse une restructuration ou un nouvel emménagement. C'est dans ce contexte singulier que les

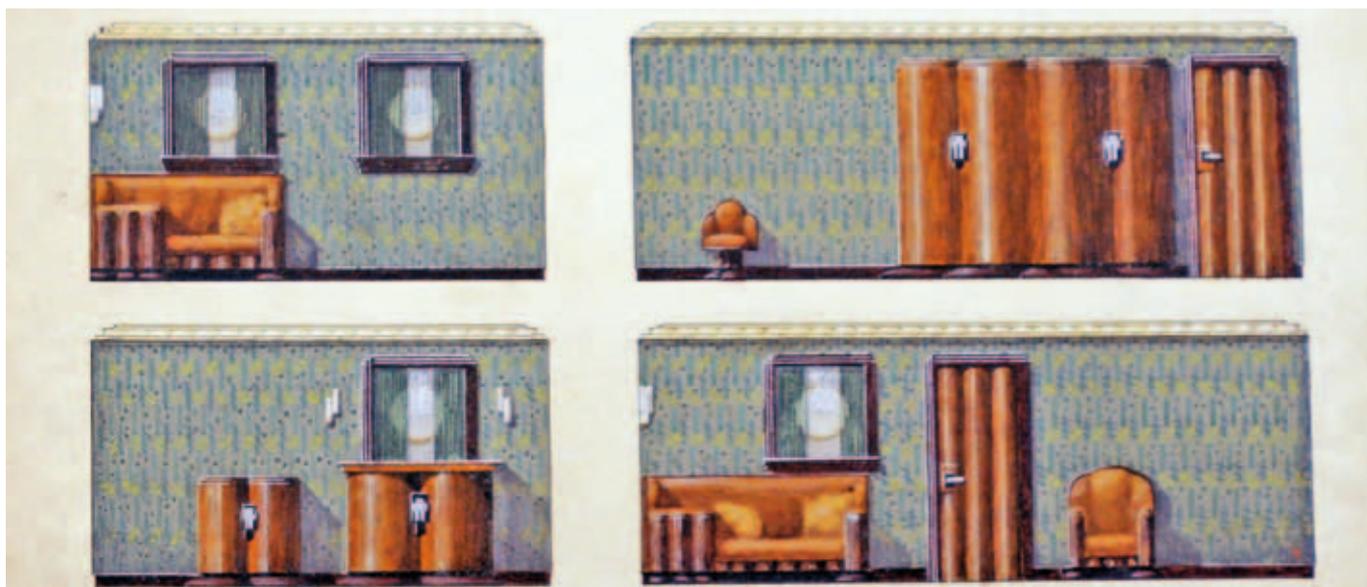
ouvriers de l'entreprise participent à la construction des plus célèbres paquebots en France, plus particulièrement à Saint-Nazaire.



L'amitié avec Jean Latty



Détails de la salle à manger du paquebot *Georges Philippart* - Signé Paul Rigault [1930] - ADLA, fonds Mottais Frères

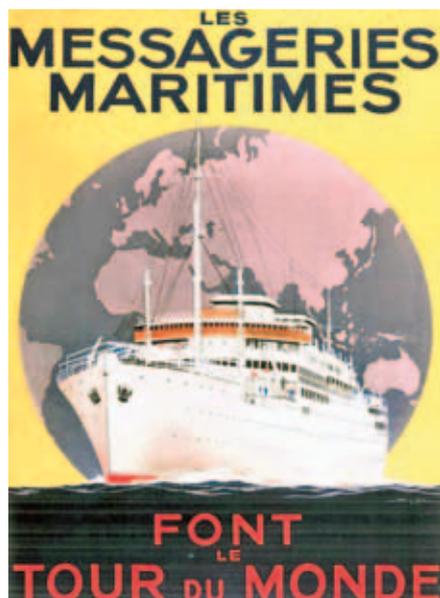


Maquette pour la chambre du commandant du paquebot *Georges Philippart* - Signé Paul Rigault - 1930 - ADLA, fonds Mottais Frères

Les maquettes ou dessins présents dans le fonds Mottais ne sont pas réalisés dans les ateliers de Tabago. Les frères Mottais sous-traitent à des architectes-dessinateurs auxquels ils fournissent des informations précises. Ces dessins d'ensemble sont destinés à répondre à une commande éventuelle et à séduire le client.

Le premier contact entre Mottais Frères et Paul Rigault date du 30 juin 1930 : Jean et Alain Mottais répondent à une sollicitation de l'architecte et proposent de le rencontrer lors de leur prochain voyage à Nantes. Le 30 novembre 1930, ils l'informent qu'ils ont une proposition à faire pour l'emménagement de *Georges Philippart*, « la même chose que sur le *Félix Roussel* ».

## Un exemple type : *Georges Phillippar*



Affiche publicitaire des Messageries Maritimes pour le paquebot *Félix Roussel*  
Illustration signée Sandy Hook - 1930  
Écomusée de Saint-Nazaire – SNTP

*Georges Phillippar* est l'un des nau-tonaphtes mis en service sur la ligne d'extrême Orient par les Messageries maritimes dans l'Entre deux-guerres ; il a pour *sister-ship* *Félix Roussel* auquel Mottais a déjà participé. Ce navire est particulièrement connu pour avoir fait naufrage dès son voyage inaugural, en faisant cinquante-quatre victimes dont le journaliste Albert Londres.

L'ensemble de la documentation présentée autour de ce paquebot permet de comprendre la réalité du travail d'un ensemblier comme Mottais Frères. Cette entreprise se voit attribuer des lots, espaces clairement identifiés dès la conception du navire et à vocation précise (individuelle ou collective, restauration, repos, loisir...). Il intervient sur un espace brut entièrement composé de tôle nue ; il s'agit d'habiller totalement cet espace : plafonds, parois et sols en tenant compte des contraintes techniques (tuyauterie, passage de câbles électriques). La technique commande, l'esthétique suit. La décoration et le mobilier sont fonction d'un thème déterminé. Pour cela, l'ensemblier propose un plan d'implantation général et des vues ou coupes de face qui permettent d'appréhender l'emménagement global de la pièce et l'esthétique de l'ensemble.

Pour *Georges Phillippar*, la ligne artistique choisie est celle du style Renaissance, ce qui produit un mobilier relativement imposant. Une fois les contraintes techniques prises en compte et traitées, l'ensemblier peut intégrer le mobilier qu'il a fabriqué. Celui-ci est spécifique et dédié à des usages précis, il ne peut être changé ou modifié dans ses dimensions, l'espace sur un paquebot étant

contraint et précieux. De plus, les emplacements des mobiliers sont déterminés au préalable afin de placer les points

de fixation dans le sol et les parois pour les éléments les plus lourds ; seuls les chaises et les fauteuils sont mobiles.

### *Georges Phillippar*

Messageries maritimes 1930 - 1932, lignes d'extrêmes Orient

Type de navire.....	paquebot acier
Type du propulseur.....	4 hélices
Année de construction du navire.....	1926
Chantier de construction.....	Chantiers & ateliers de la Loire
Lieu de construction.....	Saint-Nazaire
Année d'entrée en flotte.....	1930
Longueur (en mètres).....	171,50
Largeur (en mètres).....	20,80
Jauge brute (en tonneaux).....	17 359
Vitesse en service (en nœuds).....	16
Nombre total de passagers.....	1340
Équipage.....	253



Cabinet de luxe du paquebot *Georges Phillippar* [1930] - Archives municipales de Saint-Nazaire



Bureau du commandant du paquebot *Georges Phillippar* - [1930]  
Archives municipales de Saint-Nazaire



Salle à manger des premières classes du paquebot *Georges Phillippar* [1930] - Archives municipales de Saint-Nazaire



Une anthologie des styles

## Une participation timide : *Normandie*



Affiche publicitaire de la Compagnie générale transatlantique pour le paquebot *Normandie*  
Illustration signée Cassandre - 1935  
Écomusée de Saint-Nazaire

*Normandie* est le quatrième grand paquebot commandé par la Compagnie générale transatlantique, après un premier triptyque composé de *France* en 1913, *Paris* en 1921 et *Île-de-France* en 1927, sur lequel Mottais Frères a déjà travaillé pour les cabines des officiers et des passagers, carrés, bureaux salons de lecture.

*Normandie* est un nouveau paquebot de très grandes dimensions, à la vitesse accrue, construit comme une synthèse de l'art décoratif français. Il accueille deux mille passagers et a coûté 700 millions de francs.

L'armateur a choisi de mettre l'accent sur la première classe, plus encore que dans les projets précédents. Celle-ci doit occuper la très vaste partie centrale du navire, à tel point que l'on peut estimer à 70 % les volumes réservés aux premières classes. La seconde classe, que l'on appellera toujours « touriste » sur *Normandie*, se trouve située immédiatement en arrière des premières. La troisième classe est rejetée complètement à l'arrière du paquebot. À la mise en service du navire, elle représente moins de 15 % des places offertes et une centaine de cabines seulement, placées aux ponts D et E, directement au-dessus des hélices. Les chiffres traduisent très bien les intentions de l'armateur : la surface totale des locaux communs atteint 6 660 m<sup>2</sup> en Première, contre 2 750 m<sup>2</sup> en Touriste et 1 330 m<sup>2</sup> en Troisième. Les frères Mottais sont

### Normandie

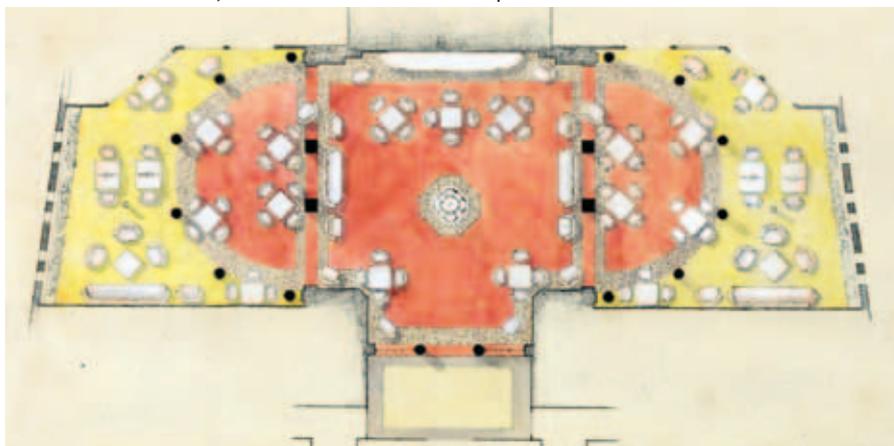
Compagnie générale transatlantique 1935 - 1942, ligne Le Havre - New York

Type de navire.....	paquebot postal acier
Type du propulseur.....	4 hélices
Année de construction du navire.....	1931
Chantier de construction.....	Chantiers & ateliers de Saint-Nazaire
Lieu de construction.....	Penhoët
Année d'entrée en flotte.....	1935
Longueur (en mètres).....	313,75
Largeur (en mètres).....	36,40
Jauge brute (en tonneaux).....	79 280
Vitesse en service (en nœuds).....	30
Nombre total de passagers.....	1850
Équipage.....	1345

sollicités pour répondre uniquement à des lots de la troisième classe et, s'ils peuvent se vanter d'être retenus pour ce projet, il faut néanmoins tempérer cette participation par la place restreinte accordée à cette classe. Mais si on connaît depuis longtemps les décors de la première classe de *Normandie*, ceux de la troisième le sont beaucoup moins.

La Compagnie générale transatlantique a sollicité les frères Mottais le 24 février 1934 pour répondre sur les locaux de la troisième classe, en souhaitant une

réponse pour le 25 mars. Celle-ci n'arrive que le 31 mars pour le salon, le fumoir, la salle à manger et la descente des troisième classes. Finalement, l'entreprise n'emporte que la descente des troisième classes, attribution confirmée le 12 avril. Ce n'est pas l'espace le plus prestigieux mais il représente un budget de 310 000 francs, le travail à effectuer nécessite la production d'un descriptif de sept pages définissant exactement les emménagements de la descente, document qui compense la rareté des représentations de cette descente.



Salon des troisième classes du paquebot *Normandie* - 1934  
ADLA, fonds Mottais Frères

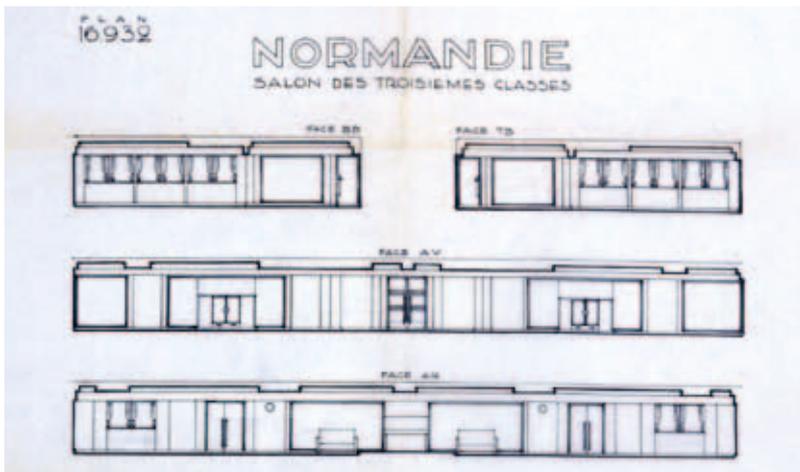


Étude pour le fumoir des troisième classes du paquebot *Normandie* - 1934  
ADLA, fonds Mottais Frères



Drapeau de la Compagnie générale transatlantique  
1934 - ADLA, fonds Mottais Frères

Descente  
des troisièmes classes



Salon des troisièmes classes du paquebot *Normandie*, par André décorateur (Angers) - [1934]  
ADLA, fonds Mottais Frères



Photographie de la descente des troisièmes classes du paquebot *Normandie*  
Mai 1935 - Écomusée de Saint-Nazaire

## La procédure de commande et d'attribution des lots

L'attribution des lots obéit à une logique de mise en concurrence. Un paquebot est commandé par un armateur, le plus souvent une compagnie de navigation, comme la Compagnie générale transatlantique ou les Messageries maritimes pour ne citer que les plus connues. La commande est exécutée dans un chantier de construction, souvent ceux de la Loire à Nantes ou de Penhoët à Saint-Nazaire ; mais il existe d'autres chantiers à Lorient, Brest, Toulon, Marseille ou encore Bordeaux. Ces chantiers réalisent généralement la structure du navire, sa coque, et intègrent aussi les machineries et la propulsion. Une fois le navire mis à l'eau, on procède à l'emménagement en fonction d'un thème déterminé, souvent en relation avec la destination du paquebot.

Un artiste ou un groupe d'artistes-décorateurs se chargent d'établir un cahier des charges relativement précis pour chaque partie du navire afin d'avoir une vue d'ensemble et une cohérence dans le projet, un soin particulier étant apporté aux premières classes. Ce cahier des charges est ensuite transmis à plusieurs entreprises pour qu'elles puissent fournir un mémoire descriptif, technique et financier, une proposition souvent appuyée d'un dessin appelé maquette. L'ensemblier postule souvent sur plusieurs lots mais il est rare qu'il les remporte tous : un seul le plus souvent, parfois deux ou trois. C'est donc l'armateur qui passe commande aux ensembleurs qui utilisent les services de sous-traitants pour finaliser leurs dossiers.

Il arrive cependant que les chantiers de construction aménagent directement certains locaux, souvent ceux du personnel de bord ; ils sous-traitent alors à des ensembleurs. Autre cas de figure, un décorateur est attributaire d'un lot et le fait réaliser par une entreprise. Il existe donc plusieurs cas distincts dans lesquels Mottais peut intervenir : attribution directe, sous-traitance par les chantiers, sous-traitance par un décorateur. Entre les réponses à des appels d'offre, les lots attribués, les sous-traitances, la compréhension des dossiers est un exercice complexe.

## Les paquebots de la reprise : *Île-de-France* et *Liberté*

Au lendemain de la guerre, les commandes repartent aux chantiers de Saint-Nazaire, les armateurs souhaitant remettre en état leur flotte rendue à la vie civile. Cela se traduit par deux chantiers différents souhaités par la Compagnie générale transatlantique et important pour Mottais Frères : la refonte des paquebots *Île-de-France* et *Liberté*. Deux cas de figure en apparence identiques mais non similaires dans la réalisation. Pour *Île-de-France*, il s'agit de reconstituer un navire complètement transformé pour le transport de troupes alors que pour *Liberté* il s'agit avant tout de repenser une décoration sans toucher à la structure du navire. En service depuis 1927, *Île-de-France* devient transport de troupes alliées pendant la guerre. Rendu à la « Transat » en février 1946, il est complètement remis en état et modernisé par les chantiers de Penhoët à Saint-Nazaire, pour être remis en service en juillet 1949.

*Liberté* est « le » grand paquebot de l'après guerre. Lancé en 1928 à Hambourg sous le nom *Europa*, il est cédé à la France en mars 1946 comme compensation de guerre. Lui aussi rejoint les cales des chantiers de Saint-Nazaire. Il est lancé un peu plus d'un an après *Île-de-France* le 17 août 1950.

Définir ce que Mottais Frères - Ateliers de Tabago a pu réaliser sur ces deux paquebots est un exercice difficile, puisqu'ils obtiennent à la fois des lots en propre, des lots sous-traités et des lots co-traités.



Médaille du lancement du paquebot *Île-de-France* 1949 - Musée départemental Dobrée

Mottais obtient en solo deux lots consécutifs : la descente avant et arrière des touristes pour la somme de 16,4 millions de francs et la descente arrière des premières classes pour 13,7 millions de francs. Les descentes sont des espaces importants : réunissant plusieurs ponts, elles sont des lieux stratégiques de cir-

### *Île-de-France*

Compagnie générale transatlantique 1927 - 1959, ligne Le Havre - New York

Type de navire.....	paquebot acier
Type du propulseur.....	4 hélices
Année de construction du navire.....	1926
Chantier de construction.....	Chantiers & ateliers de Saint-Nazaire
Lieu de construction.....	Penhoët
Année d'entrée en flotte.....	1927
Longueur (en mètres).....	231,64
Largeur (en mètres).....	28,09
Jauge brute (en tonneaux).....	45 153
Vitesse en service (en nœuds).....	23
Nombre total de passagers.....	1340

culcation sur un paquebot, où les passagers se croisent et se montrent. Elles ont donc un caractère symbolique important et leur décoration doit être particulièrement soignée. Le fonds d'archives, malheureusement lacunaire, ne permet pas de percevoir ces réalisations importantes.

Au total sur douze lots proposés, l'entreprise, désignée tantôt comme Mottais, tantôt comme Ateliers de Tabago, est interrogée dix fois ; elle obtient ces deux lots auxquels il faut y adjoindre certaines parties sous-traitées pour les chantiers eux-mêmes.

### *Liberté*

Compagnie générale transatlantique 1950-1961, ligne Le Havre - New York

Anciens nom du navire.....	<i>Europa</i>
Type de navire.....	paquebot acier
Type du propulseur.....	4 hélices
Année de construction du navire.....	1928
Chantier de construction.....	Blohm & Voss
Lieu de construction.....	Hambourg
Année d'entrée en flotte.....	1950
Longueur (en mètres).....	270,70
Largeur (en mètres).....	31
Jauge brute (en tonneaux).....	51 839
Vitesse en service (en nœuds).....	24,5
Nombre total de passagers.....	1513



Médaille du lancement du paquebot *Liberté* 1950 - Musée départemental Dobrée

Les archives du fonds Mottais et celles de la French Lines révèlent que l'entreprise est sollicitée pour douze lots sur la cinquantaine du paquebot *Liberté*, chiffre comparable celui d'*Île-de-France*. En propre, elle n'en obtient qu'un seul : la salle de jeux des enfants classe cabine, en relation avec une décoratrice, Henriette Gonse, pour la somme de 2 100 000 francs. Mottais Frères a également fait une proposition pour la salle de sport et la chapelle, dont les maquettes sont présentes dans le fonds. Ces deux

emménagements lui échappent, mais elle réalise malgré tout une partie des travaux de la chapelle, notamment les prie-Dieu, en sous-traitant pour l'entreprise Goulet.

L'autre grand chantier de *Liberté* est la descente des premières classes, attribué solidairement à Goulet et Mottais. Un courrier de mai 1950 indique que ces entreprises se sont associées pour créer une société *ad hoc* afin de répondre à cet appel d'offre. Mottais et Goulet font appel aux talents d'un célèbre décora-

teur, Pierre Lardin, pour réaliser la pièce maitresse de cette descente : une planisphère de marbre rose de Bourgogne et incrustation d'or. Le dessin est signé Pierre Lardin, Mottais et Goulet se chargeant de trouver les fournisseurs et de faire l'installation.



Une visite de *Liberté*



Affiche de la Compagnie générale transatlantique pour le paquebot *Ile-de-France* - Illustration de Paul Colin [1949] - ADLA fonds Vachon



Bureau et chambre du capitaine de sécurité du paquebot *Ile-de-France* - 1949 Ecomusée de Saint-Nazaire



Affiche de la Compagnie générale transatlantique pour le paquebot *Liberté* - Illustration d'Édouard Colin [1949] - ADLA fonds Vachon



Grande descente et hall d'embarquement du paquebot *Liberté* 1950 - ADLA, fonds Mottais Frères

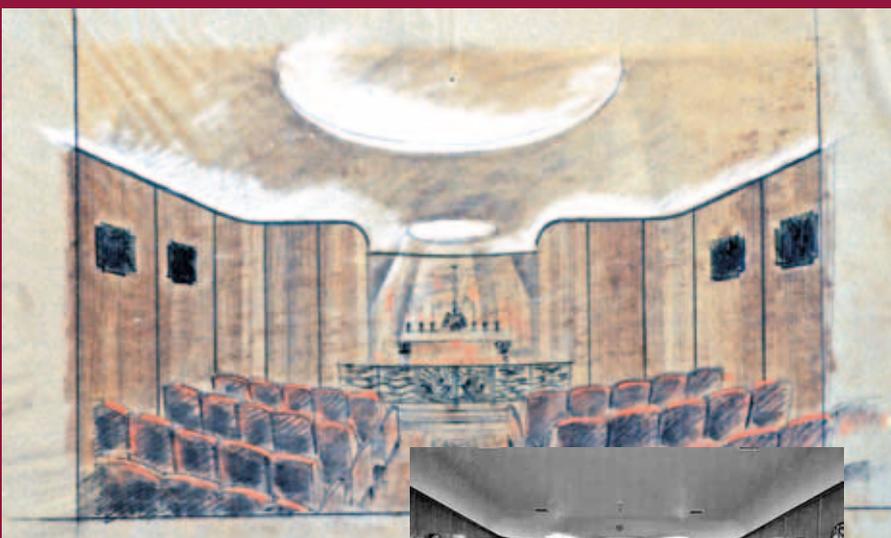


Hall de la classe touristique du paquebot *Ile-de-France* 1949 - ADLA, fonds Mottais Frères

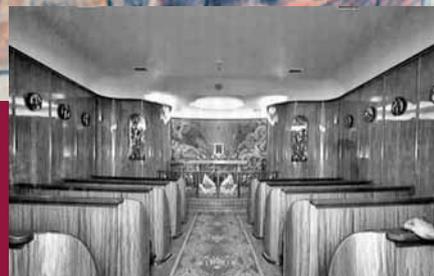
Carré et fumoir des officiers mécaniciens du paquebot *Ile-de-France* 1949 - ADLA, fonds Mottais Frères



Carré des officiers mécaniciens du paquebot *Ile-de-France* - 1949 Ecomusée de Saint-Nazaire



Esquisse pour la chapelle du paquebot *Liberté* - Ollivier architecte - 1949 ADLA, fonds Mottais Frères



Chapelle du paquebot *Liberté* - 1950 Ecomusée de Saint-Nazaire

## Le grand chantier : France

Dès 1947, la Compagnie générale transatlantique envisage la construction d'un grand paquebot sur sa ligne la plus prestigieuse Le Havre - New York. *Île-de-France* et *Liberté* sont des unités restructurées, bientôt obsolètes, et qui ne pourront dépasser le début des années 1960 et *Normandie* a disparu dans un incendie en 1942, dans le port de New York. Dès les années 1952-1953, avec les chantiers de Saint-Nazaire, la Compagnie élabore plusieurs projets, le dernier est validé en 1956 ; mais il faut attendre 1957 pour la mise sur cale et 1960 pour le lancement de ce paquebot appelé *France*, le troisième après celui de 1865 et de 1912.

La compagnie ne veut pas d'un second *Normandie* mais d'un nouveau navire : léger, confortable, obéissant à des normes anti-incendie et mieux organisé avec seulement deux classes : première et touriste, dans une séparation horizontale sur toute la longueur du navire et non verticale comme traditionnellement.

La participation de Mottais Frères sur *Normandie* avait été timide ou pour le moins restreinte, *France* est une forme d'apogée de son activité. Loin de se limiter à quelques espaces, la société participe en propre aux fameuses descentes et est sous-traitant pour les parties les plus prestigieuses comme le salon-bibliothèque conçu par le décorateur Leleu. Un savoir-faire dans l'utilisation des métaux anodisés mais surtout dans l'emploi de l'aluminium (500 tonnes au total pour le mobilier et la décoration du paquebot) et des laquages font de Mottais Frères un candidat idéal pour l'eménagement de ce paquebot, synthèse du nouvel art des années 1950-1960 prônant l'usage des matériaux à la fois nouveaux et pauvres.

### France

Compagnie générale transatlantique 1960 - 1976, ligne Le Havre - New York

Type de navire.....	paquebot acier
Type du propulseur.....	4 hélices
Année de construction du navire.....	1960
Chantier de construction.....	Chantiers de l'Atlantique
Lieu de construction.....	Saint-Nazaire
Année d'entrée en flotte.....	1962
Longueur (en mètres).....	215,66
Largeur (en mètres).....	33,70
Jauge brute (en tonneaux).....	66 348
Vitesse en service (en nœuds).....	31
Nombre total de passagers.....	2044
Équipage.....	1044

« La bibliothèque de forme circulaire, est constituée de plusieurs éléments séparés par des colonnettes anodisées bronze, elle occupe toute la périphérie de la pièce ; tous les revêtements métalliques sont en aluminium laqué bleu-vert ; les panneaux sont soulignés par un petit profil cliqué anodisé bronze. Un double petit profil clipé, également teinte

bronze, orne le pourtour du plafond du salon de lecture-écriture. Le décorateur a eu recours au laquage pour obtenir une chaleur d'aspect que le bois apportait précédemment, et aussi contraster avec l'aluminium anodisé, très répandu à bord » (*Le paquebot France, 1600 tonnes d'aluminium*).



Le paquebot *France* lors de sa première traversée - 1962 - ADLA, fonds Raymond Augustin



Bibliothèque des premières classes du paquebot *France* 1961 - ADLA, fonds Raymond Augustin



Bar de l'atlantique du paquebot *France* 1961 - ADLA, fonds Raymond Augustin



Salon de lecture des premières classes du paquebot *France* 1961 - ADLA, fonds Raymond Augustin

# REDON TRAVAILLE ACTIVEMENT A L'AMENAGEMENT DU "FRANCE"



Descente du pont principal du *France* - [1960-1961] - ADLA, fonds Mottais Frères



Descente arrière des touristes du paquebot *France* - [1960-1961] - ADLA, fonds Mottais Frères

Affiche publicitaire de la Compagnie générale transatlantique pour le paquebot *France* par Jean Jacquelin, vers 1962 Ecomusée de Saint-Nazaire



Salon de touristes du paquebot *France* 1961 - ADLA, fonds Raymond Augustin



Descente du pont principal du paquebot *France* 1961 - ADLA, fonds Raymond Augustin



Salon de bridge du paquebot *France* 1961 - ADLA, fonds Raymond Augustin

## Une collaboration avec un grand nom : Leleu

Sur *Liberté*, les entreprises Mottais et Goulet sous-traitent pour un décorateur de renom : Pierre Lardin, un des grands noms de la décoration en France. L'autre grand nom avec lesquels les Mottais travaillent est la maison Leleu (1920 – 1973).

Cette famille d'ébénistes, de créateurs et d'ensembliers, a été au sommet de la décoration française durant deux périodes très fécondes du XX<sup>e</sup> siècle : les années 1920-

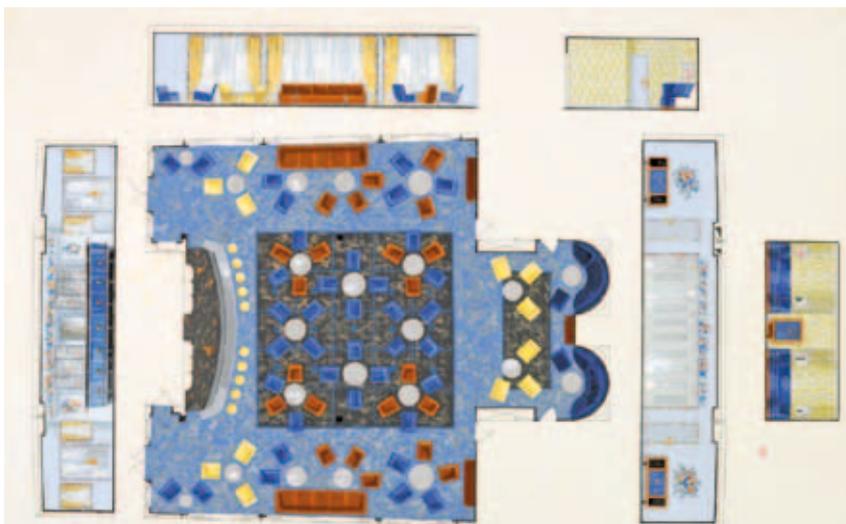
1948 sous la houlette de Jules Leleu, puis les années 1948-1964 sous la direction de son fils André Leleu. Ils ont notamment contribué à l'eménagement de vingt-huit paquebots prestigieux dont *Île-de-France*, *Atlantique*, *Normandie*, *France*.

Des photos semblent indiquer une première prise de contact avec Jules Leleu pour la réalisation de chaises, dès les années 1930. La correspondance du fonds Mottais mentionne un

contact suivi d'effet dès 1950 à propos de *Liberté*, échange renouvelé pour les paquebots *Joffre*, *Tahitien*, *Maréchal Leclerc*, *Antilles*... Leur grande collaboration réside dans la bibliothèque de France : Mottais frères - Ateliers de Tabago figure au rang des sous-traitants notamment pour les panneaux en aluminium laqués bleu canard, l'une des plus belles pièces du paquebot.



Mobilier Leleu exécuté par Mottais Frères [1930] - ADLA, fonds Mottais Frères

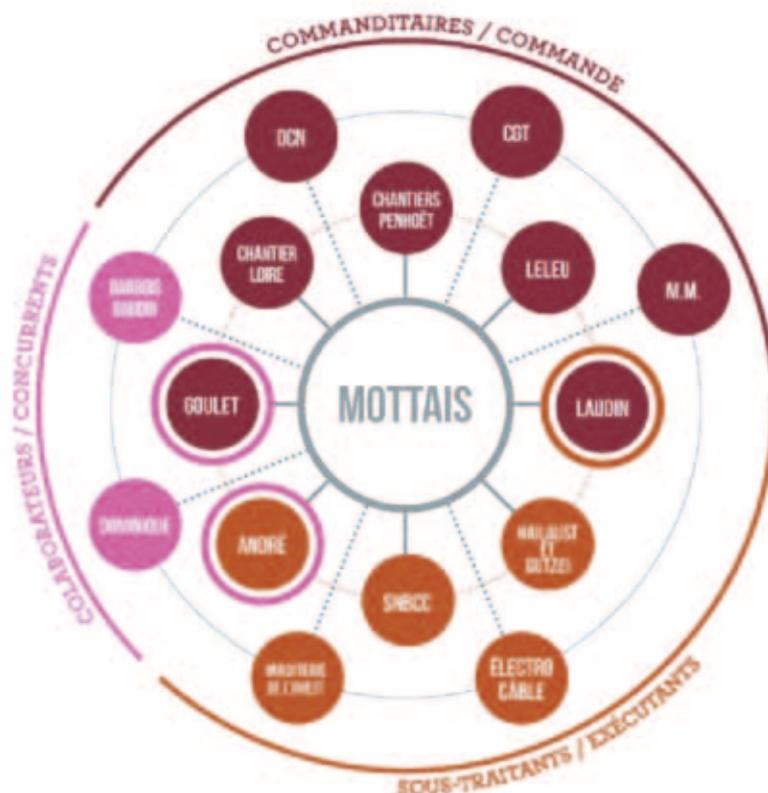


Salon fumoir et cocktail de première classe du paquebot *Ancerville* Maquette attribuée à la maison Leleu - 1962 - ADLA, fonds Mottais Frères

## Mottais seul en lice ?

Sur le paquebot *Liberté*, les frères Mottais sont associés à l'entreprise nantaise Goulet, très certainement par affinité entre les dirigeants des deux entreprises et pour pouvoir répondre à une commande conséquente. La correspondance présente dans le fonds Mottais atteste de liens avec les autres ensembliers, le plus souvent pour se mettre d'accord sur les points de jonction entre tel et tel espace afin de définir les prérogatives et limites de chacun.

Les archives de la French Lines donnent les noms de ces entreprises pré-sélectionnées, fréquemment les mêmes : les décorateurs Darbois-Gaudin, Marc et Simon, Leleu, la maison Dominique, les entreprises Noyon, TFM, Dennery, Spade, Müller et Rigollet, Maxime Odl, André jusqu'en 1935, et, pour les nantaises, Leglas Maurice et Goulet puis Lenglard et les Ateliers normands, deux maisons toujours en activité. Elles se partagent les différents lots, les décorateurs obtenant le plus souvent les prestigieux espaces des premières classes et notamment les appartements de grand luxe ; les autres ateliers reçoivent alternativement les secondes et troisièmes classes, même si cette distinction s'efface peu à peu après la guerre.



## Glossaire

**Aménagement** : terme utilisé pour l'agencement et la décoration intérieurs d'un immeuble.

**Anodisation** : traitement de surface qui permet de protéger ou de décorer une pièce en aluminium (ou alliage) ou titane (ou alliage), par oxydation. Elle octroie aux matériaux une meilleure résistance à l'usure, à la corrosion et à la chaleur. L'épaisseur est fonction de la destination du produit final.

**Bouge** : courbure transversale du pont d'un navire.

**Carré** : local servant de salle à manger ou de salon ; s'emploie surtout pour les navires militaires et les embarcations de faible tonnage.

**Descente** : désigne la structure permettant de passer du pont à l'intérieur du navire. Sur un paquebot, c'est un élément important, propre à chaque classe de passagers, et qui assure la circulation entre les différents ponts.

**Emménagement** : terme utilisé pour l'agencement et la décoration d'un navire.

**Ensemblier** : entreprise qui réalise l'ensemble des emménagements (décoration) d'un espace dédié sur un paquebot.

**Géométral** : dessin, plan ou coupe qui représente exactement les espaces avec leurs dimensions précises à l'échelle sans tenir compte des perspectives.

**Maquette** : dessin en perspective d'un espace donné permettant une restitution de l'ambiance et des couleurs.

**Matériaux pauvres** : expression utilisée, en opposition aux matériaux riches (bois, marbres...) pour désigner notamment les métaux anodisés (aluminium), les plastiques et caoutchouc, etc.

**Nautonaphte** (du grec *naus*, navire et *naphta*, pétrole) : désigne six navires d'une série des Messageries maritimes à la silhouette bien distincte : *Félix Roussel*, *Georges Philippar*, *Aramis*, *Jean Laborde*, *Président Doumer*, *Maréchal Joffre*.

**Œuvres de vie** : terme utilisé pour désigner les locaux d'un navire destinés au séjour à bord des passagers et de l'équipage. À ne pas confondre avec les œuvres vives (partie immergée de la coque, sous la ligne de flottaison) et les œuvres mortes (superstructures, au dessus de la ligne de flottaison).

**Sister-ship** : navires jumeaux ou bâtiments identiques ; ils ont les mêmes caractéristiques : même taille, même classe. Fabriquer des navires-jumeaux permet aux chantiers navals de faire une économie sur la conception du navire par le bureau d'études, celle-ci n'étant réalisée qu'une seule fois pour plusieurs exemplaires du même modèle.

**Tonture** : courbure longitudinale du pont d'un navire.



Carré du *Maillé-Brézé* - ADLA, fonds Mottais Frères



Maquette de la salle à manger du paquebot *Georges Philippar* Signé Paul Rigault - [1930] - ADLA, fonds Mottais Frères



Descente de *France* - ADLA, fonds Mottais Frères

# Les compagnies d'armement

## Compagnie générale transatlantique

Fondée en 1855 par les frères Émile et Isaac Péreire sous le nom de Compagnie générale maritime, elle est chargée par l'État d'assurer le transport du courrier vers l'Amérique du Nord. En 1860, Isaac Péreire signe une convention avec l'État et s'engage à desservir pendant vingt ans des lignes transatlantiques : Le Havre - New York (avec escale à Brest), Saint-Nazaire - Isthme de Panama et trois services annexes pour la Guadeloupe, le Mexique et Cayenne : à cette époque le transport de passagers et du courrier est réalisé par les mêmes navires. De plus, la Compagnie s'engage à construire la moitié de sa flotte en France. Pour répondre à cet impératif, les deux entrepreneurs font l'acquisition de terres près de Saint-Nazaire et y fondent les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire. Ce sont des ingénieurs des chantiers écossais de John Scott qui viennent fournir leur expertise aux ouvriers et architectes français.

La compagnie, poussée par ses présidents Jules Charles-Roux et John Dal Piaz, gagne en importance dans les années 1910 à 1930, avec de prestigieux paquebots tels que *Paris*, *Île-de-France* et surtout *Normandie*. Fragilisée par la Seconde Guerre mondiale, elle prend à nouveau de l'importance en 1962 avec le célèbre paquebot *France*. Dans les années qui suivent, la société fusionne

avec la compagnie des Messageries maritimes pour former la Compagnie générale maritime, devenue par la suite Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime (CMA - CGM). Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique ont souvent été des ouvrages d'art symboliques de leur époque, destinés à représenter l'image de la France à l'étranger.



Les lignes transatlantiques



Affiche de la CGT (paquebot *Antilles*) - 1953  
Albert Brenet - Écomusée de Saint-Nazaire



Affiche des Messageries maritimes pour la ligne d'extrême-orient - 1958 - Jean Des Gachons  
CCI Marseille

## Messageries maritimes

En 1851, l'armateur marseillais Albert Rostand et Ernest Simons, directeur des Messageries nationales, s'associent pour créer une société qui prend le nom de Messageries nationales, puis Messageries impériales pour devenir, en 1871, la compagnie des Messageries maritimes. Dès le début, la nouvelle compagnie cumule deux activités parfois difficilement conciliables : transporter, avec un bénéfice commercial, des passagers et du fret, et en même temps assurer le transport du courrier et des messageries avec une régularité imposée par une convention passée avec l'État moyennant une subvention annuelle. De 1912 à l'Entre-deux-guerres, les Messageries donnent de plus en plus la priorité au transport du fret et des passagers, au détriment de la vitesse et de la régularité du transport du courrier ; la ligne d'Amérique du Sud est abandonnée, on construit de nouveaux navires ou on modifie les anciens, sacrifiant la vitesse à une plus grande capacité de fret et à un meilleur confort pour les passagers.

La série des nautonaphtes, est très certainement la série la plus connue des superbes paquebots de luxe à moteur diesel caractérisés par leurs cheminées carrées : *Félix Roussel*, *Georges Philippar*, *Aramis*, *Jean Laborde*, *Maréchal Joffre*, puis avec une cheminée de forme plus classique, *Président Doumer* et *Marseillaise*.

Au début des années 1960, la Compagnie fait encore l'achat de trois grands paquebots (*Charles Tellier*, *Laënnec*, *Louis Lumière*) à la compagnie Sud atlantique et aux Chargeurs réunis pour assurer la ligne du Pacifique Sud, qu'elle reprend à partir de janvier 1962 entre Hambourg et Buenos-Aires, avec escales en France, au Portugal et au Brésil. Un quatrième paquebot, *Pasteur*, est construit spécialement pour cette ligne qu'il assure à partir de la fin de 1966.

Concurrencées par le développement du trafic aérien, les Messageries maritimes fusionnent dans les années 1970 avec la CGT pour former la nouvelle Compagnie générale maritime.

# Les chantiers de construction de Saint-Nazaire

Créée par les frères Pereire, soutenue par l'État pour l'exploitation du service postal, la Compagnie générale transatlantique est à l'origine de la création en 1862 du premier chantier naval à Saint-Nazaire sur la presqu'île de Penhoët. Celui-ci bénéficie alors d'une main-d'œuvre locale formée à la construction navale en bois, du bassin à flot tout juste créé en 1856, de vastes terre-pleins disponibles à proximité du fleuve et de la mer pour drainer, à bon prix, les produits et importations étrangères. La concession du chantier est confiée à l'écossais John Scott, la direction à l'ingénieur de la Marine Audenet, et une quinzaine de contremaîtres écossais vient former les ouvriers briérons. La coque des navires est réalisée sur place, le carénage effectué d'abord à Lorient, à défaut de cale sèche à Saint-Nazaire, les machines étant construites au Creusot et transportées par la Loire. En 1863, les chantiers emploient 5 à 600 ouvriers, et 1800 un an plus tard. Mais victimes de la crise du marché des fontes en Écosse, ils ferment bientôt en 1869.

Avec l'aide l'État, la Compagnie générale transatlantique décide de reconstituer un chantier en 1882, sur le même site de Penhoët. Elle peut y faire rajeunir sa flotte : installé le long de la Loire, le chantier possède alors onze hectares. Doté de huit cales de construction et d'engins de levage, construisant lui-même les appareils moteurs à partir de 1884, le chantier est apte à la production

des plus grands paquebots, notamment la série des « provinces françaises » parmi les plus rapides de l'époque. Ses effectifs varient de 3 400 ouvriers en 1889 à 1360 en 1894. La réussite de l'établissement et la crise financière que connaît la CGT en 1896 contribuent à l'indépendance des chantiers de Penhoët.

À la même période, les chantiers nantais Jollet et Babin, devenus Ateliers et chantiers de la Loire, décident l'installation à Saint-Nazaire d'un second chantier de construction navale, ouvert en 1882, à côté du Chantier de Penhoët. C'est alors un chantier de coques, complété en 1910 par la création d'importants ateliers de mécanique lourde (turbines et tourelles de navires de guerre). Il dispose de sept cales de lancement, desquelles partent des paquebots pour la Compagnie des chargeurs réunis ou pour la Marine nationale. Saint-Nazaire dispose ainsi d'un très important pôle de construction navale qui emploie 5 000 personnes au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Si la Société des chantiers et ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët) a acquis son indépendance, elle reste cependant sous le contrôle de la CGT qui lui réserve la construction de ses plus grands navires (*Île-de-France*, *Normandie*...), ceux de moindre importance étant confiés aux Chantiers & ateliers de Normandie à Grand-Quevilly près de Rouen. La ca-

pacité du site de Saint-Nazaire est encore accrue avec les constructions de la cale inclinée n°1 en 1929-1930 puis de la forme-écluse Joubert en 1932 ; les infrastructures couvrent une surface de près de onze hectares en 1939. Les Chantiers de la Loire, quant à eux, effectuent la construction « à plat » grâce à une cale sèche et une souille profonde dans laquelle, au moyen d'une grue monumentale (grue Gusto), on fait glisser le navire.

Touchés particulièrement par la Seconde Guerre mondiale (90% des infrastructures détruites), les deux chantiers achèvent leur reconstruction en 1950 et fusionnent en 1955 sous le nom de Chantiers de l'Atlantique ; 11 000 personnes y travaillent sur vingt-sept hectares. En 1956, ils s'appuient sur un capital de deux milliards d'anciens francs, une surface de production de cinquante-trois hectares dont dix-sept couverts (ateliers et magasins), une forme-bassin de construction (forme Jean-Bart), quatre cales de construction et environ 12 000 salariés.

Pendant près de soixante-quinze ans, les deux chantiers, séparés par un simple mur, ont produit près de soixante-dix paquebots d'une jauge moyenne supérieure à 10 000 tonnes, parmi lesquels les fleurons de la flotte commerciale française mais également cent vingt navires de guerre de tous types.



Chantiers et ateliers de la Loire à Saint-Nazaire (à droite, le bâtiment de la direction) [1910] - ADLA

# Emménager des navires de guerre

Comme pour les paquebots transatlantiques, l'entreprise Mottais a mis sa marque sur de nombreux navires de guerre souvent construits en série pour le compte de la Marine nationale. L'emménagement se limite alors aux espaces réservés aux officiers.



Le *Jean-Bart* (Photographie SHD Lorient) est un cuirassé, le second de la classe *Richelieu*. Il est en construction à Saint-Nazaire, au début de la Seconde Guerre mondiale ; le capitaine de vaisseau Ronac'h réussit à lui faire quitter le port en juin 1940 pour gagner Casablanca. Les travaux sont indiqués comme inachevés.

L'entreprise Mottais se spécialise sur une autre marché qui concourt à sa vitalité, à la fois proche et différent, l'emménagement des lieux de vie sur les bâtiments de guerre. À l'instar des paquebots, il s'agit d'équiper, du sol au plafond, un espace dédié. Comme pour les paquebots, l'activité de l'entreprise dans ce domaine commence dès la fin des années 1920.

Si, *in fine*, l'activité est identique, le contexte est différent : il n'existe qu'un seul interlocuteur, la Marine nationale et ses différentes directions des constructions navales : Brest, Lorient, Cherbourg, Toulon. Répondant à des préoccupations militaires, les procédures et le cahier des charges sont différents de ceux des paquebots. Sur un bâtiment de guerre, les espaces sont différenciés en termes de fonctions et non de classe : locaux de vie, armement, énergie propulsion, sonar-radar, auxquels s'ajoute la distinction entre officiers et matelots.

Les espaces spécifiques du paquebot tels que descente, salle de jeu, sport, chapelle... sont totalement absents : pas de démarche de séduction d'une

clientèle quelconque, mais respect des exigences du service voire des traditions. L'ensemble est strict (bannissement de l'idée de loisir ou de délasserment), fonctionnel et sobre.

Pour l'emménageur, la mission se limite aux espaces dédiés aux officiers : carré, salon-lecture, chambre, bureau du commandant et/ou de l'amiral. D'une manière générale, les bâtiments sont moins importants que les paquebots destinés à transporter des centaines de voyageurs ; si leurs proportions peuvent être comparables pour certaines unités (*Le Foch* et *Le Clemenceau*), les locaux concernés limités et confinés, la part belle étant laissée aux machines et à l'armement.

Enfin ces bâtiments sont souvent sériels - on parle alors de classe et non de *sister-ship* - et les équipements imaginés pour un navire sont déclinés pour toute la série, à l'image des T 47 et T 52. Des points communs, beaucoup de différences et de spécificités, le même savoir-faire qui font de Mottais Frères une entreprise particulièrement présente sur ce secteur d'activités.



Fumoir-bibliothèque des officiers du croiseur *Jean-Bart* - 1940 - ADLA, fonds Mottais Frères

## Marché de gré à gré



Marché de gré à gré du port de Brest  
Direction des constructions navales  
1930 - ADLA, fonds Mottais Frères

Dans un premier temps, les relations avec les directions des constructions navales sont formalisées par un marché de gré à gré, formule relativement souple d'entendement même si la commande militaire est détaillée. Après une mise en concurrence et l'envoi de maquettes, comme pour les paquebots, la Marine nationale sélectionne une entreprise. Les navires étant souvent plus petits et les surfaces bien moins grandes que pour les navires civils, il n'y a pas cohabitation de plusieurs entreprises pour décorer les locaux. Après la guerre, les marchés de gré à gré sont abandonnés, les commandes font partie de marchés quinquennaux, l'attribution d'un premier navire entraînant souvent la réalisation de toute la série.

## Premier chantier : le croiseur *Dupleix*

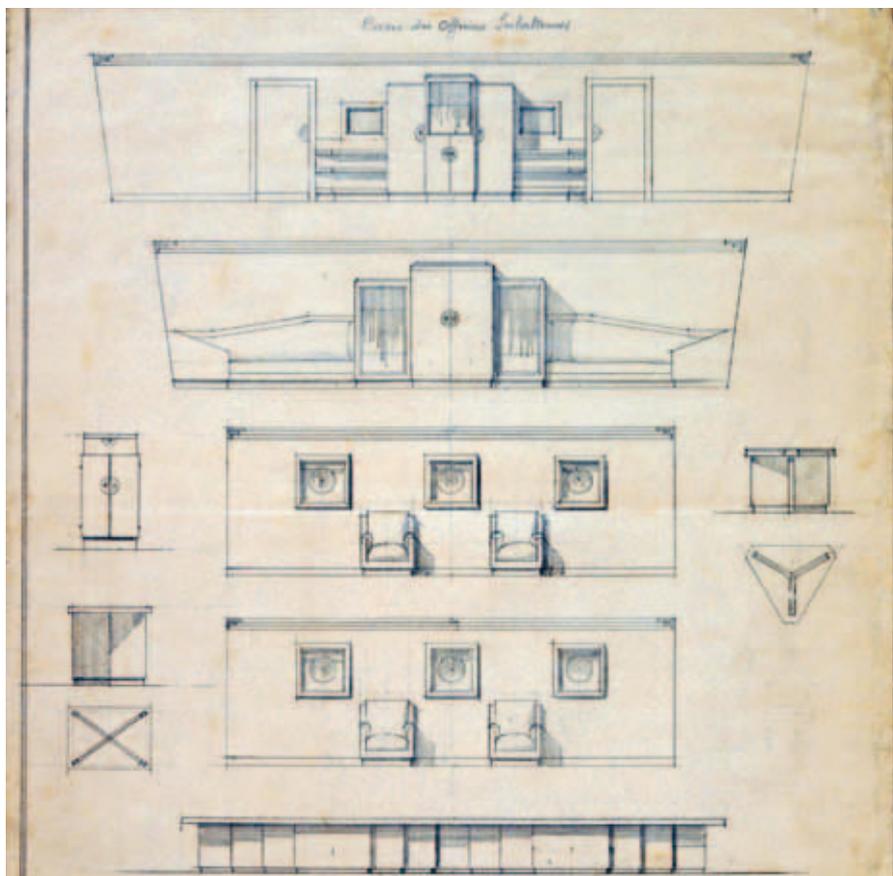
Le *Dupleix* est un croiseur appartenant à la classe dite des *Suffren* mise en chantier à partir de 1926 ; elle comporte quatre bâtiments : Le *Suffren*, Le *Colbert*, Le *Foch* et Le *Dupleix* dont la construction est lancée entre 1927 et 1930 et la mise en service entre 1930 et 1932. La correspondance présente dans le fonds témoigne d'une participation pour Le *Foch*, mais Mottais Frères obtient véritablement son premier marché important avec la marine nationale et la DCN (Direction des constructions navales) de Brest avec Le *Dupleix*. Le bâtiment est mis sur cale en octobre 1929 à l'arsenal de Brest ; lancé le 9 octobre 1930, il entre en service le 20 juillet 1932. Il connaît une carrière relativement courte : il fait partie des navires de la flotte sabordés à Toulon le 27 novembre 1942, puis est définitivement bombardé par les alliés en 1944.

En termes d'emménagement, les navires de l'Entre-deux-guerres sont les héritiers d'un style et d'une tradition du début du siècle. À la manière de certains paquebots, les lieux de vie sont prestigieux et ouvragés ; la Marine ne consent pas encore à opérer une révolution pratique et esthétique pour ses officiers. Le prestige du travail du bois est encore de rigueur. Ce bâtiment est le mieux documenté dans le fonds Mottais, même si les plans sont rares ; les descriptifs manuscrits sont nombreux et riches d'informations :

Une lettre en date du 22 août 1930 donne des lignes directrices concernant l'appartement de l'amiral : « Tout l'appartement de l'amiral a été conçu dans des harmonies semblables : vert et bleu (ces tons variant suivant la teinte des meubles et l'ambiance créée à chaque local). Le salon a été prévu en amarante et loupe de surfa. La salle à manger en acajou (ronce ou rubané) ou amboïne et palissandre de Rio. La chambre - harmonie, calme invitant au repos - meubles en avodiré, framiré (bois jaune clair et satiné) et ébène de Macassar. Le bureau (meubles sévères dans une ambiance claire et studieuse) meubles en ébène de Macassar ; pieds en ébène

ordinaire noire, ses portes sont laquées. [...] La note générale tout en restant militaire dans la forme des meubles présente cependant un aspect quelque

peut mondain comme il convient à certaine destination d'un vaisseau de ce genre.



Carré des officiers subalternes du croiseur *Dupleix* - 1931 - ADLA, fonds Mottais Frères

### *Dupleix*

Marine nationale - 1929 - 1951

Type de navire.....	croiseur
Type du propulseur.....	4 hélices
Année de construction du navire.....	1929
Chantier de construction.....	DCN Brest
Lieu de construction.....	Brest
Année d'entrée en flotte.....	1932
Longueur (en mètres).....	194,20
Largeur (en mètres).....	19,3
Vitesse en service (en nœuds).....	31
Équipage.....	750 dont une trentaine d'officiers



Photographie SHD Lorient

## Un exemple local : Le *Maillé-Brézé*

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la flotte nationale française est exsangue, et ne comprend plus que quelques unités très hétéroclites (bâtiments donnés par les alliés ou acquis comme dommages de guerre allemand) ou qui ont souffert du conflit. Dès 1946, la Marine nationale envisage le remplacement de ces vieilles unités par des nouvelles, plus modernes. Après avoir exploré plusieurs pistes, l'état-major décide le 17 mars 1948 la construction d'une nouvelle série d'escorteurs d'escadre anti-aérien, désignés sous le code T 47 B, dont douze modèles doivent être armés dans les ports de Brest, Lorient, Nantes et Bordeaux.

Le *Maillé-Brézé* appartient à cette série, et plus précisément à la seconde tranche de réalisation ; il est identifié sous l'appellation T 47 B 7. La coque est construite dans les chantiers de Saint-Nazaire puis le bâtiment est transféré à l'arsenal de Lorient pour la mise en œuvre du navire ; il en sort le 2 juillet 1955.

Le 5 février 1954, les Ateliers de Tabago adressent un courrier au directeur de la DCAN de Lorient pour remettre un géométral couleur, une maquette couleur et une remise des prix répondant à la demande d'emménagement des carrés du commandant et des officiers des escorteurs T 47 B 7 à B 10. Il précise cependant que « la fabrication de meubles métalliques n'entrant pas en général dans le cadre de nos activités, nous vous précisons que ces meubles seraient exécutés par la maison Nussbaumer (Tours), leur mise en place à bord étant réalisée par nos soins ». Le chantier est réalisé en mai 1955 et une visite de contrôle a lieu en septembre de la même année.

En 1967, le *Maillé-Brézé* retourne à l'arsenal de Lorient pour être transformé en escorteur d'escadre anti-sous-marin, la version actuellement visible à Nantes. Des tourelles disparaissent, et le bâti-



C'est le premier type de navire à répartir les hommes selon leur poste de combat. Avant la Seconde Guerre mondiale, les officiers sont placés à l'arrière des bâtiments et les matelots à l'avant. Avec les escorteurs d'escadre, cette vieille tradition qui remonte à l'Ancien Régime disparaît pour laisser place à une logique beaucoup plus fonctionnelle.

### Le *Maillé Brézé*

Marine nationale - 1955 - 1988

Type de navire.....	escorteur d'escadre
Année de construction du navire.....	1954
Chantier de construction.....	DCN Lorient
Lieu de construction.....	Lorient
Année d'entrée en flotte.....	1955
Longueur (en mètres).....	132,65
Largeur (en mètres).....	12,70
Numéro de coque.....	D 627
Port en lourd.....	3 900 tonnes
Vitesse en service (en nœuds).....	33
Équipage.....	347 dont 19 officiers AA 288 dont 17 officiers ASM

ment est équipé à la poupe du fameux système de torpille Malaçon pour la lutte anti-sous-marine. Pour adapter le navire à ses nouvelles attributions, les superstructures sont rasées puis reconstruites sur de nouveaux plans, le bâtiment connaît donc une profonde refonte. Ateliers de Tabago participe à nouveau à l'emménagement du navire, mais depuis, il s'est doté d'un atelier de travail de l'aluminium et ne recourt plus à des sous-traitants pour réaliser les mobiliers métalliques.

Carré des officiers, carré du commandant, chambre bureau du commandant, tout est détaillé dans le moindre détail,

par exemple la cloison de séparation entre le carré du capitaine et le carré des officiers. Les travaux sont réceptionnés le 21 juin 1968.

Après une carrière relativement longue de trente-trois années, le navire arrive dans le port de Nantes en 1988, il devient le premier musée naval à flot et est classé au titre des Monuments historiques



Mottais sur le *Maillé-Brézé*



Intérieur de navires type T47 - escorteur d'escadre *Maillé-Brézé* - [1950-1960] - ADLA, fonds Mottais Frères



## Échantillons et matériaux

Comme pour les paquebots, lorsqu'elle répond à une sollicitation, l'entreprise fournit un descriptif, un chiffrage, un géométral et une maquette. Le choix des couleurs et plus encore des matériaux est déterminant à la fois pour maîtriser les éléments budgétaires mais aussi pour satisfaire aux exigences de la commande. Avant la Seconde Guerre mondiale, le bois mis en œuvre est important et l'entreprise travaille autant les essences européennes et que les bois exotiques.

Après la guerre, le modernisme se traduit par un abandon, relatif, du bois au profit de matériaux nouveaux, parfois qualifiés de pauvres, souvent plus légers et plus résistants : aluminium, PVC, formica par exemple ; ils obéissent aux modes et aux goûts du moment.

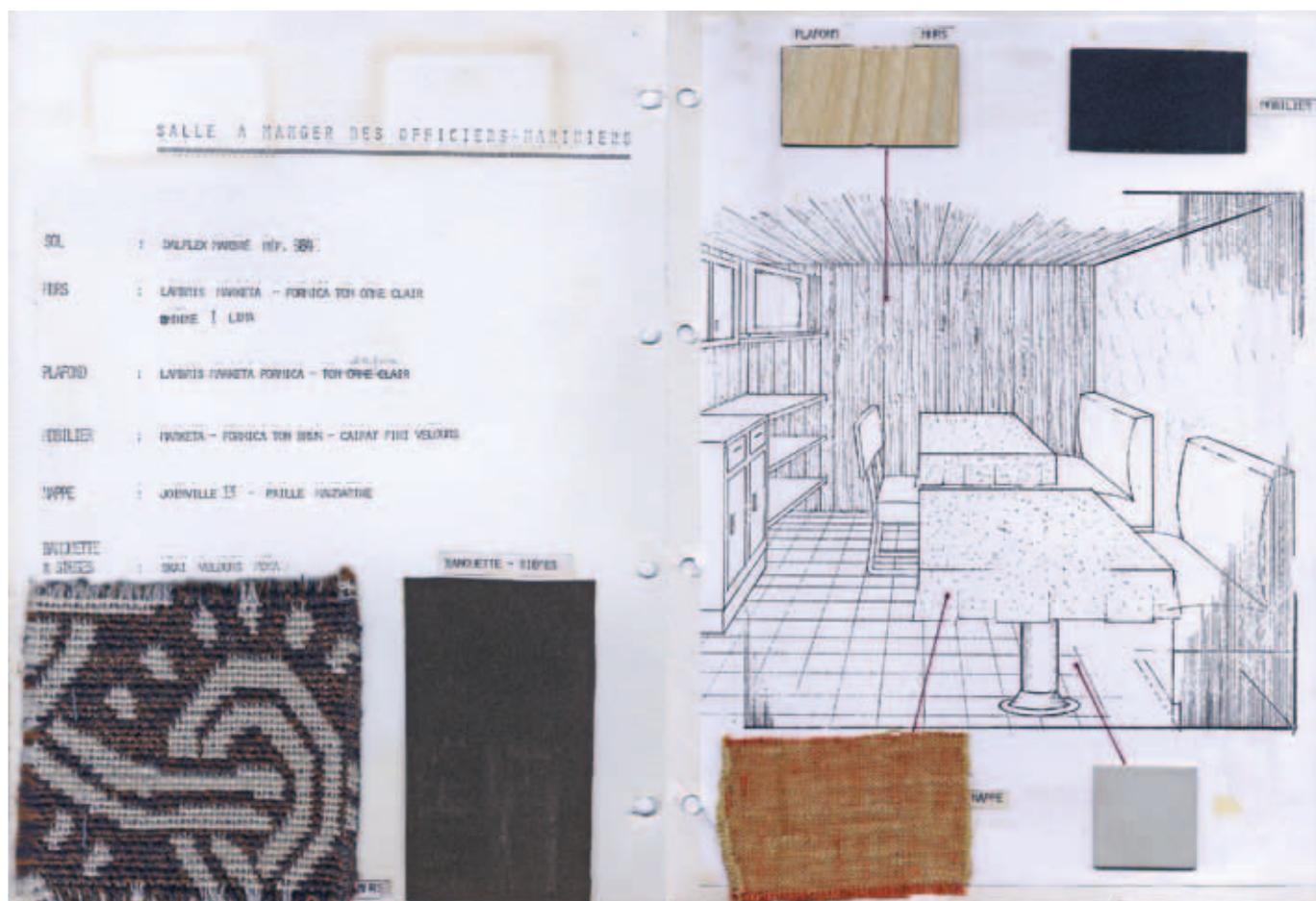
Pour accompagner ses présentations, l'entreprise propose des échantillons qui fonctionnent de pair avec les maquettes et les géométrales : le client peut ainsi mieux se rendre compte de l'aspect des matériaux. Le fonds d'archives conserve des échantillons proposés à la Marine nationale qui montre une prédominance de verts, marrons, beiges et autres oranges où décors et motifs sont absents, *a contrario* des paquebots.

« L'interdit » semble résider dans le bleu qui n'apparaît jamais, la couleur étant omniprésente dans le paysage extérieur quotidien : il semble préférable de

ne pas l'utiliser dans les lieux de vie. À cela peuvent s'ajouter les envies ou les demandes particulières, comme pour la chambre de l'amiral et du commandant.



Échantillons des matériaux utilisés pour les escorteurs d'escadre - ADLA, fonds Mottais Frères



Échantillons des matériaux utilisés pour la frégate *Le Triton* [1970-1972] - ADLA, fonds Mottais Frères

## Les grands chantiers militaires : Le *Clemenceau* et Le *Foch*

Tout comme *France* a été une sorte d'apogée dans le domaine des paquebots, les porte-avions sont l'équivalent en matière de bâtiments de guerre, par l'ampleur des chantiers et les dimensions démesurées des bâtiments.

Le navire est inscrit au budget de la Marine de 1954 sous le code provisoire de PA 54, il est le sixième porte-avions entré en service dans la Marine française mais seulement le deuxième construit en France, après le *Béarn*. Il est construit

à l'arsenal de Brest en mobilisant les différents sous-traitants de la Marine. Il accomplit un service actif du 22 novembre 1961 au 1<sup>er</sup> octobre 1997. Sa classe, le *Foch*, est mis en service peu de temps après lui



### Le *Clemenceau*

Marine nationale - 1955 - 1997

Type de navire.....	porte avions
Année de construction du navire.....	1955
Chantier de construction.....	DCN Brest
Lieu de construction.....	Brest
Année d'entrée en flotte.....	1961
Longueur (en mètres).....	265
Largeur (en mètres).....	51,20
Numéro de coque.....	R 98
Port en lourd.....	32 800 tonnes
Vitesse en service (en nœuds).....	32
Équipage.....	2 000 marins dont 650 personnels de l'aéronavale



- 1 - Chambre du commandant
- 2 - Carré des équipages
- 3 - Carré des officiers-mariniers
- 4 - Salon et salle à manger de l'amiral
- 5 - Bureau du commandant

Porte-avions *Clemenceau* - [1960-1963]  
ADLA, fonds Mottais Frères

en 1963, et ils forment à eux deux la colonne vertébrale de la flotte française.

Pour ces bâtiments, la documentation technique et les archives de la Marine sont abondantes sur l'armement, la propulsion, l'énergie, le système d'informations et de radar et tout ce qui touche à l'aéronautique de manière peut-être

encore plus conséquente. Les lieux de vies eux sont très peu documentés et, en l'état, on ne connaît pas les prérogatives de la Marine sur leur emménagement.

Le fonds Mottais conserve les maquettes originales pour le *Clemenceau* et des copies pour les différentes réalisations du *Foch*, où il est précisé

« travaux réalisés ». Elles sont signées Maison Dominique fondée par André Domin et Marcel Genève (Paris 1922-1970) concurrente de Mottais mais à qui elle a dû demander les exécutions.

### Le Foch

#### Marine nationale - 1957 - 1997

Type de navire.....	porte avions
Année de construction du navire.....	1957
Chantier de construction.....	DCN Brest
Lieu de construction.....	Brest
Année d'entrée en flotte.....	1963
Longueur (en mètres).....	265
Largeur (en mètres).....	51,20
Numéro de coque.....	R 99
Port en lourd.....	32 800 tonnes
Vitesse en service (en nœuds).....	32
Équipage.....	2 000 marins dont 650 personnels de l'aéronavale



- 1 - Carré des officiers subalternes
- 2 - Bureau de l'amiral
- 3 - Carré des officiers supérieurs
- 4 - Chambre de l'amiral
- 5 - Avant carré - fumoir

Espaces emménagés sur le porte-avions *Foch* par l'entreprise Dominique [1960-1963] ADLA, fonds Mottais Frères

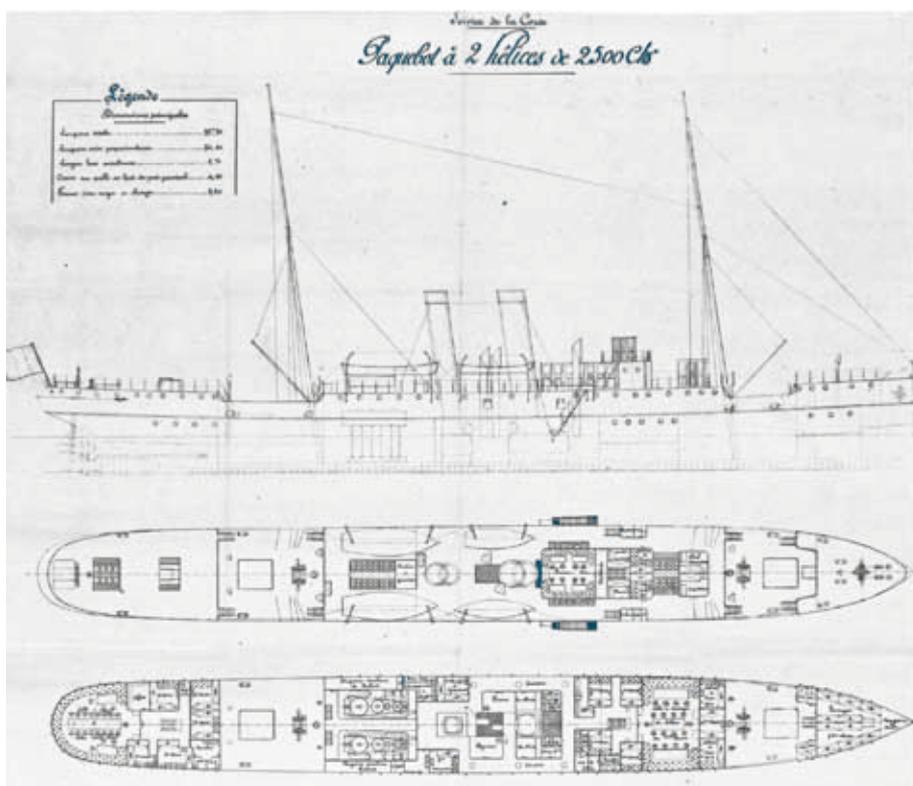
## La richesse des archives privées

Les Archives départementales ont pour mission première la collecte de documents émanant à la fois du Département et des services déconcentrés de l'État et de toutes les administrations et juridictions ayant leur siège dans le département. Au-delà de ce cadre réglementaire, les Archives ont vocation à collecter toutes traces - le plus souvent écrites - de l'histoire locale, qu'elles soient issues d'une activité professionnelle, associative ou individuelle. Le fonds Mottais intègre ainsi logiquement une collection composée d'archives d'entreprises, d'architectes-décorateurs mais aussi des collections iconographiques qui se complètent et fonctionnent en résonance pour mieux servir à l'écriture de l'histoire locale.

### Des fonds d'entreprises

Témoins privilégiés de l'activité économique du département, les fonds d'entreprises sont nombreux dans les collections et, si l'on en retient le plus souvent les fonds LU et Saupiquet comme figures de proue, une vingtaine de fonds sont également conservés, dont certains dédiés plus particulièrement à la construction navale : fonds de la Société anonyme de chantiers nantais de construction maritime à Chantenay, fonds des chantiers de Bretagne, fonds des Ateliers et chantiers de Bretagne, fonds de la compagnie nantaise et morbihannaise de navigation, fonds des Ateliers français de l'ouest à Saint-Nazaire.

Le fonds de la Société anonyme des chantiers nantais de constructions maritimes rassemble notamment les statuts de la société ainsi que des documents susceptibles d'intéresser les historiens de la construction navale (plans de machines et catalogues d'outillage). Le chercheur trouvera également ici un certain nombre de dossiers de construction de navires, du voilier trois-mâts au cargo, notamment les navires *Charles Lecour*, *Belle-Île*, *Longwy* et *Trignac*.



Plans et coupe d'un paquebot à double hélices - 1903  
Société anonyme des chantiers nantais - ADLA, fonds SACN

### Des fonds d'architectes

Une trentaine de fonds d'architectes forment un ensemble particulièrement riche où l'architecture balnéaire est bien représentée avec des fonds importants, tels que ceux de Vachon, Datessen, Bréerette, Barbary, Cassard. Ces architectes poussent fréquemment la logique jusqu'aux aménagements intérieurs. L'un des plus intéressants est celui de Datessen, l'une des signatures majeures de l'architecture locale et nationale.

Le fonds Datessen, exclusivement constitué de pièces graphiques, comporte une grande variété de dossiers relatifs aussi bien à des projets de villas qu'à de grands hôtels (Hôtel Royal, Hôtel de la Plage et du Golf à La Baule, etc.), des décors intérieurs (escaliers, boiseries, etc.), du mobilier (style art déco), des monuments funéraires, des édifices publics (hôtel des postes, hôtel de ville, etc.) ou des édifices religieux (église du Sacré-Cœur, temple protestant, etc.). La production de Datessen concerne majoritairement la côte d'Amour et la côte morbihannaise.



Dessin de la tea room du Grand hôtel (La Baule) par l'architecte Datessen - 1932  
ADLA, fonds Datessen

## Des fonds iconographiques

Les archives ne se limite pas uniquement à l'archive écrite et de nombreux fonds conservés sont composées de documents figurés, au premier rang desquels on trouve les cartes postales, sources riches et précieuses où les paquebots sont fréquemment représentés.

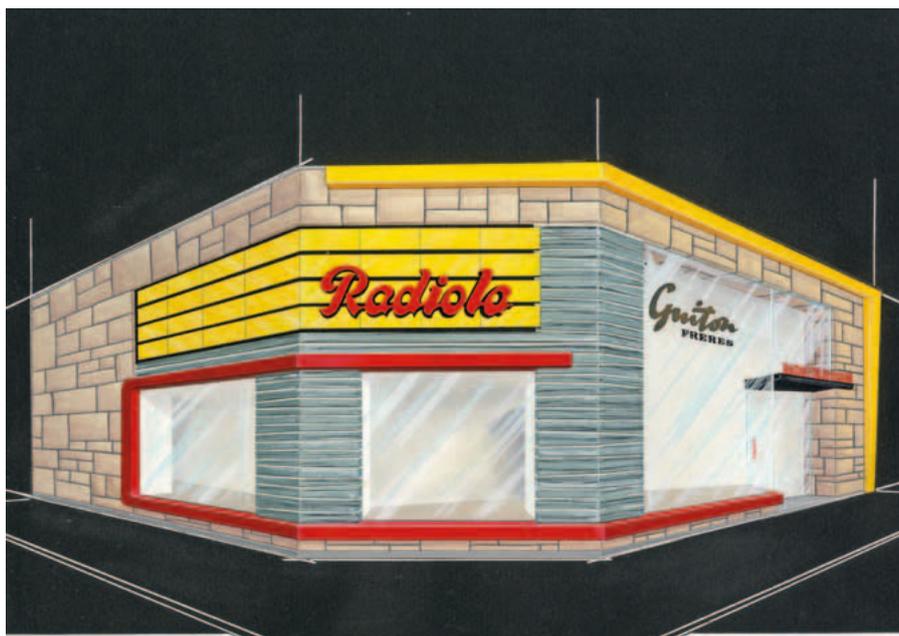
Le fonds Raymond Augustin est récemment entré aux Archives départementales ; il regroupe un important ensemble de 883 tirages photographiques sur le paquebot *France*, certains inédits dans le département, conservé en quatre albums thématiques : construction et lancement du navire, croisière inaugurale et arrivée à New-York, personnalités et décoration intérieure... Photographe officiel de *France*, ils sont accompagnés d'un important lot de documents : billets, invitations, brochures, plans, communiqués de presse, articles de journaux, lettres, revues sur la construction, la mise en service et les premières croisières du dernier des mythiques transatlantiques. Cet ensemble iconographique complète les collections des Archives sur l'histoire maritime et la construction navale dans le département.



Photographie du paquebot *France* par Raymond Augustin - 1957-1962  
ADLA, fonds Raymond Augustin

## Des fonds de décorateur

Les fonds du type de celui de Mottais-Frères - Ateliers de Tabago sont plus rares du fait de leur spécificité mais pas totalement absents, à l'image du fonds Boudet, décorateur de Saint-Nazaire spécialisé dans les boutiques et restaurants dans les années 1960. Pierre Boudet est originaire de la Sarthe, il est domicilié à Saint-Nazaire à Belle Fontaine dans la villa Fleurs d'Ajonc où il commence son exploitation de décorateur-installateur sous la raison sociale Ocea le 1<sup>er</sup> septembre 1965. À compter du 25 mars 1968, il transfère son activité à Savenay au passage à niveau de la gare pour un court laps de temps car son commerce disparaît dès le mois de juin 1969. Peu renseigné et ne comportant aucun documents d'archives écrits, le fonds n'en demeure pas moins intéressant et très similaire à celui de Mottais Frères dans sa finalité. Il offre des descriptifs de boutiques clairement identifiables à Nantes, mais surtout sur la côte d'Amour.



Étude pour le magasin de radio Guiton Frères à Nantes par l'architecte-décorateur Pierre Boudet  
années 1960 - ADLA, fonds Boudet

## Exposition présentée par les Archives départementales - Département de Loire-Atlantique

Commissariat scientifique : Morgan Le Leuch

Scénographie : Gaëtan Allin / S.A.G.A. - Conception graphique : Laurent Dupuis, Estampes

Mobilier : Raphaël Aubrun Architecte

Partenariat Scientifique : Écomusée de Saint-Nazaire (Tiphaine Yvon, Maryse Collet)

Collaboration : Jean Pierre Boué, Patrick Boulanger, Dorian Dallongeville, Alain David, Hervé Deiss, Thérèse Dumont, René Estienne, Christophe Eyssartier, M. Faverot, Patrick Foutel, Florence Harre, Alain Héruault, Sébastien Jubeau, Alain Lenglard, Jean Paul Loirat, Pauline Maillard, Jean Moulin, Claire Poirion, Françoise Siriex.

Catalogue : Jean-François Caraës, Morgan Le Leuch, Alain Le Ficher / Photographies : Alain Belin

## Sources des documents exposés

Institutions : Archives départementales de Loire-Atlantique, Archives municipales d'Angers, Archives municipales de Saint-Nazaire, association French Lines du Havre, chambre de commerce et d'industrie de Marseille, Écomusée de Saint-Nazaire, musée des Années 30 (Paris), musée Dobrée-Grand Patrimoine de Loire-Atlantique, musée du Maillé-Brézé, musée de la marine de Mindin, service historique de la Défense (Châtelleraut, Lorient).

# Informations pratiques

## Horaires d'ouverture

- Lundi, mercredi, jeudi et vendredi : 9 - 17 h.
- Mardi : 13 h 30 - 19 h (13 h 30 - 17 h en période de vacances scolaires).
- Dimanche de 14 h 30 à 18 h.
- Fermeture samedi et jours fériés. Fermeture exceptionnelle les dimanches 3 et 10 novembre.

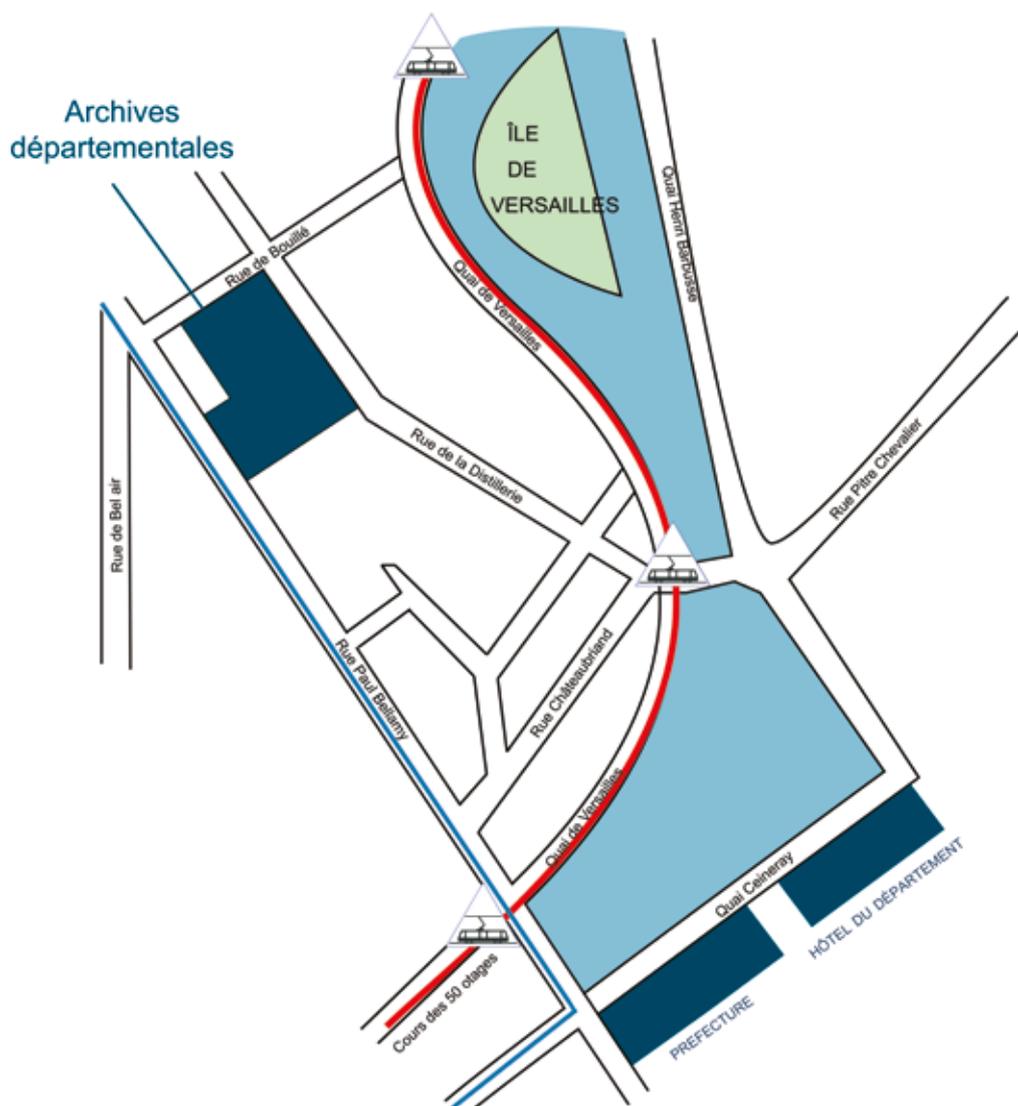
Visite commentée le mercredi et le dimanche à 15 h.

Visite commentée pour les groupes et pour les scolaires sur rendez-vous.

Renseignements et réservations : [archives.culturel@loire-atlantique.fr](mailto:archives.culturel@loire-atlantique.fr) ou 02 51 72 93 20.

## Accès

- Bus 12 - Bus 23 - Bus C2 : arrêt **Bel Air**
- Tram ligne 2 (Gare de Pont Rousseau / Orvault- Grand Val) : arrêt **Saint-Mihiel**
- Tram ligne 3 (Neustrie / Marcel Paul) : arrêt **Viarne**



Département de Loire-Atlantique  
Direction Culture  
Archives départementales  
6 rue de Bouillé - BP 23505 - 44035 Nantes cedex 1  
Tél. 02 51 72 93 20 - Fax : 02 40 20 26 91  
Courriel : [archives@loire-atlantique.fr](mailto:archives@loire-atlantique.fr) - Site internet : [archives.loire-atlantique.fr](http://archives.loire-atlantique.fr)