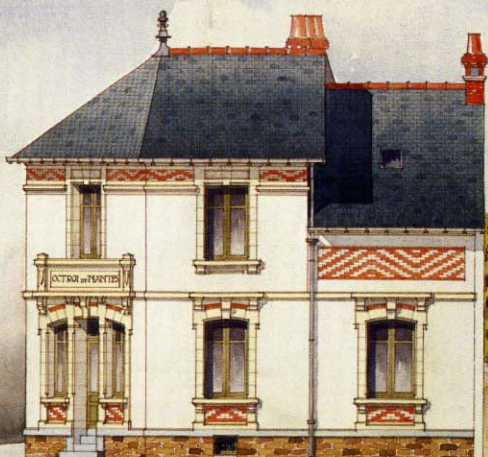


# PROJET DE CONSTRUCTION D'UN BUREAU D'OCTROI

RUE DE RENNES



PLAN COUPE (DÉTAIL)



FAÇADE RUE DE RENNES

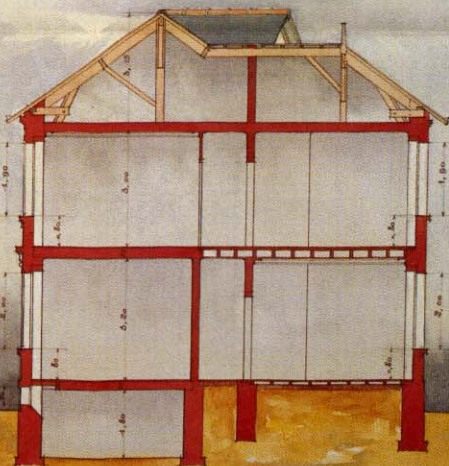
## LONGchamp, CENT ANS

ARCHIVES MUNICIPALES

DE NANTES



FAÇADE CHEMIN DES FRAÎNES



COUPE

Dessiné par L. Orioli sur les plans de M. B. C. et d'après les archives de la Ville de Nantes.

L. ORIOU

# ***LONGCHAMP, CENT ANS***

*Documents réunis et commentés  
par les Archives municipales de Nantes*

## SOMMAIRE

Un petit pan de mur jaune inspira Marcel Proust. A Longchamp, c'est un vestige du mur d'enceinte du vélodrome qui éveille la curiosité et soulève des interrogations. Au-delà du mur, une école sexagénaire s'offre une seconde jeunesse, dans sa nouvelle robe jaune. Et puis voici qu'on redécouvre un plan de construction de l'octroi, oeuvre picturale autant qu'architecturale, avec son aquarelle de gris, de bleu, de jaune. Ajoutons gentillesse, disponibilité et enthousiasme de tout un quartier pour rebâtir son histoire, et nous voici prêts à parcourir une petite centaine d'années qui expliquent bien des choses.

Avec les remerciements des Archives municipales de Nantes pour tous ceux qui ont contribué à leurs recherches.

# SOMMAIRE

## **LE VELODROME**

Pages 3 à 6

## **L'ÉCOLE**

Pages 7 à 11

## **L'URBANISATION**

Pages 12 à 15

## **LES HABITANTS**

Pages 16 à 19

## **L'ENTREPRISE**

Pages 20 à 23

## **L'OCTROI**

Pages 24 à 27

## **SOURCES**

Page 28

# LE VELODROME

Héritière du célérifère (1790) et de la draisienne (1818), la bicyclette triomphe dans la France de la Belle Epoque. Confidentiel en 1870, ce moyen de transport économique et populaire compte déjà près de deux millions d'adeptes en 1906, constituant des associations vélocipédiques enthousiastes et dynamiques, comme le Véloce Club Savenaisien, le Club des Cyclistes de Nantes, le Sport Vélocipédique Nantais, qui sillonnent les routes du département, composant alors avec le poids des machines, l'état de la chaussée, et parfois l'hostilité du monde rural.

Aussi, malgré le succès grandissant des épreuves sur route (premier Bordeaux-Paris en 1891, premier Tour de France en 1903, et plus modestement Nantes-Sautron-Nantes, 16,6 km, en 1896), les avantages d'une piste fermée expliquent l'extraordinaire essor des vélodromes à la fin du XIXe siècle. De quatre en 1889, il s'en compte près de trois cents dix ans plus tard. C'est dans cette ferveur communicative que se situe l'inauguration du vélodrome de Longchamp, le 17 août 1897 à cinq heures du soir.

Succédant à la piste en terre du vélodrome de Beauséjour, celui de Longchamp soutient alors la comparaison avec le Parc des Princes de Paris, inauguré la même année, ou encore avec les meilleures pistes anglaises. La presse locale salue unanimement les fruits des efforts d'un passionné, Eugène Chéreau, marchand de cycles, rue de Strasbourg, lui-même fervent adepte de la "Petite Reine" au sein du Véloce Sport Nantais qui a su faire construire une superbe piste de quatre cents mètres en ciment, très roulante aux dires des coureurs, avec des virages relevés, doublée d'une piste intérieure en terre de trois cent trente trois mètres pour les débutants.

Une pelouse pour poser les machines, des cabines de repos pour les coureurs et surtout des tribunes pouvant accueillir plus de quatre mille personnes, venues parfois avec le tramway de la route de Rennes, achèvent d'en faire une magnifique réalisation, digne de recevoir les plus grands champions internationaux de l'époque lors des courses du dimanche pascal. C'est ainsi que les gloires nationales Poulain et Jacquelin ont vu leurs noms associés à la voirie du quartier.

En 1911, la piste de Longchamp accueille pour la dernière fois le Grand prix du Conseil municipal. Supplanté par le parc des sports du Champ de Mars, inauguré en 1912, le vélodrome cesse toute activité avec la Grande Guerre. Il se meurt tout doucement, ses tribunes tombant en ruine, les jeunes du quartier y trouvant alors un terrain de jeu à la mesure de leur imagination. Une fidèle habitante du quartier a le souvenir d'un champ en 1930, dans lequel se trouve un âne...

Le vaste terrain inutilisé appartient alors pour partie à Madame Lecomte, demeurant boulevard Lelasseur, alors que les élus locaux songent à la construction d'une grande école neuve dans le quartier.

# COSTUMES CYCLISTES

POUR DAMES & MESSIEURS

Tricots en tous genres  
**JERSEYS et CHANDAILS**  
Pour Dames, Messieurs et Enfants

**CHAPEAUX et CASQUETTES**

Maillots et Calottes  
Pour Courses

**CEINTURES CYCLISTES**

**BAS DE LAINE**  
**BAS DE FIL**  
**BAS DE SOIE**  
**BAS DE COTON**

Pèlerines caoutchouc

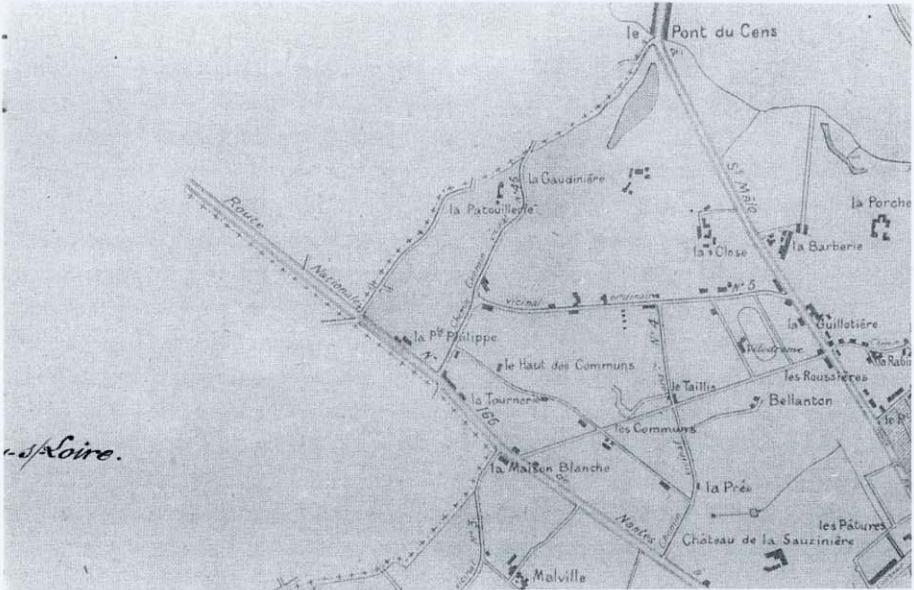
Gants spéciaux pr Cyclistes

**CHEMISES DE FIANÇELLE**  
Nouveauté

**ADJUTTES** (text describing various items and prices)

**CEINTURES** (text describing various items and prices)

**ADJUTTES** (text describing various items and prices)



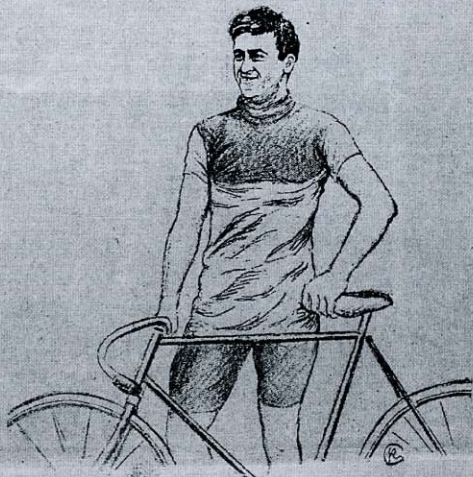
\* Publicité extraite du journal "Le Populaire", 9 avril 1897. Archives municipales de Nantes, Presse 5/20

\* Plan d'ensemble du quartier de Longchamp, 1902. Archives municipales de Nantes, D3 C2 d1

CYCLES AUTOMOBILES PEUGEOT  
Automobiles Motocycles  
DE DION-BOUTON

**E. DURAND**  
7, Quai Brancas

GARAGE, RÉPARATIONS, LOCATIONS  
Rue Thurot  
SOUTS-SOLS DE LA BOUVÉ



JACQUELIN

### Une Interview de Jacquelin

« Un jeune sportsman de nos ans, membre du *l'ouest Sport Nantais*, et qui, à ce titre, assistait dimanche soir à la distribution des prix de la magnifique réunion de Longchamp, a pu causer longuement avec Jacquelin et son manager. Il a bien voulu rédiger, à l'intention de *l'Ouest-Sportif*, les lignes suivantes qui sont la reproduction fidèle de sa conversation avec notre brillant champion français. »

Parmi ceux qui, dimanche dernier, ont applaudi avec joie un splendide triomphe du champion Jacquelin, combien eussent-ils été heureux de connaître l'opinion du célèbre sprinter sur sa magnifique course de dimanche dernier.

Plus heureux qu'un grand nombre j'ai eu le plaisir de m'entretenir avec Jacquelin durant la distribution des prix.

Pendant que le vainqueur allait au milieu des ovations recevoir la superbe attribution du Conseil municipal, son manager et ami me le présentait en quelques mots :

— Jacquelin, me dit-il, est un grand enfant qui a toujours besoin de bons conseils ; cœur loyal et généreux ; lui le favori,

l'idole du public qui fréquente les pistes parisiennes, est peu « gobé » (disons le mot) par les autres coureurs, car ennemi de toute entente et de tout trac il n'est vraiment heureux d'une victoire que lorsque la course a été courue et gagnée régulièrement.

Une observation qui a sa valeur, Jacquelin semble suivre très sévèrement son régime d'entraînement ; car sa seule boisson a été un verre de lait pur, il n'a point touché à sa coupe de champagne.

Mais la distribution des prix a touché à sa fin et Jacquelin revient près de son manager épuisé.

Notre piste lui a beaucoup plu :

— Elle est excellente à tous points de vue m'a-t-il déclaré : 400 mètres pour moi, voilà la bonne dimension, 333 mètres encore c'est peu fait.

Pour nous autres sprinters, le Parc des Princes est trop grand ; pour moi je me trouve perdu sur cet immense vélodrome.

Le circuit Nantais est très roulant et les virages savamment relevés ; aujourd'hui j'ai été présenté à votre piste, elle m'a beaucoup plu, j'espère revenir lui faire visite de temps à autre.

— Nous aurons donc le plaisir de vous revoir ?

— Vous pouvez compter sur moi, me répond l'ex-pionnier, je serai souvent des vôtres.

Comme je lui demande son opinion sur sa course, il me fait cette déclaration :

« Je suis enchanté de ma journée que, je crois, marque pour moi le retour de ma forme et des beaux jours de 1896. La course qui m'a plu davantage a été ma demi finale. Certes, sur 400 mètres je me croyais incapable de remonter aussi brillamment, l'un après l'autre, des hommes de la valeur de Vanoni et Domain.

« Quant à ma finale elle m'a prouvé que je possédais toujours mon démarrage cause de tant de victoires.

« Le public Nantais m'a d'ailleurs fait une ovation que je n'oublierai pas de sitôt, et je vous assure que j'aurais été bien heureux d'entendre la *Marseillaise* se mêler à ses acclamations.

« La course de tandems m'a prouvé qu'à Nantes il existe une excellente équipe (Divet-Bernard) à laquelle il manque encore un peu de tactique pour être parfaite.

— Et Grogna ?

— Pour être coureur, nous dit Jacquelin, il faut trois choses : des jambes, de la tête et de l'énergie. Grogna, l'homme le plus vite qui ait jamais existé (Morin mis à part) manque un peu de tête, c'est la cause de ses nombreuses défaites.

Et comme je suis vraiment insatiable de renseignements, je lui demande encore :

« Vous êtes le seul champion Français devant représenter nos couleurs dans cette saison qui s'ouvre plus brillante que jamais. Attiré par les magnifiques allocations qui leurs sont offertes, les coureurs étrangers afflueront en nombre dans la capitale. Du trio célèbre, Morin, Jacquelin-Bonillon, il ne reste plus que vous. Vous sentez-vous en forme et capable de défendre avec honneur nos couleurs ? »

Avec une amabilité que rien n'égale, le populaire champion nous répond :

« En ce moment je suis une préparation spéciale en vue des épreuves du Grand Prix Municipal et de l'Exposition. D'ici-là, j'espère encore m'améliorer et être en état de répondre aux compétitions de l'étranger, et ainsi que le drapeau tricolore a fait, vainqueur, le tour du monde, le maillot tricolore fera, vainqueur, le tour de la piste municipale les 21 juin et 17 septembre prochains. »

Et tandis qu'il prononce ces paroles, les yeux du pionnier s'animent d'une extraordinaire leur d'énergie ; on croirait qu'il voit dans un rêve les Tommaselli, les Meyers, sous son effort puissant, cependant que le maillot tricolore passe sous une avalanche de vivats et d'enthousiasme. Car Jacquelin porte des couleurs françaises, et ces couleurs sont, bien portées.

BUL O'Row.

Vins fins et Liqueurs

CAVE CENTRALE

10, Rue Jean-Jacques

NANTES

AUX  
**FINS GOURMETS**  
SPECIALITÉ DE VINS DE TABLE A DOMICILE

DÉPÔT DU  
GUIGNOLET POULAIN  
ET DU  
Triple-Sec Poulain

Article extrait de "L'Ouest sportif et l'Entracte", 19 mai 1900.  
Jacquelin, grand champion cycliste de la fin du XIXème siècle, vainqueur de la grande course pascale du vélodrome de Longchamp en 1900 et 1902.  
Archives municipales de Nantes, R3 C2 d7

A DEUX HEURES  
**DÉFILÉ OBLIGATOIRE**

Pour les Gougeurs

**PREMIERE COURSE**  
**INTERREGIONALE**

(Bicyclettes)

*Réservee aux Coureurs des régions de l'Ouest et de l'Atlantique  
(voir note)*

**Distance : 2.000 mètres**

1<sup>er</sup> PRIX : 80 francs. — 2<sup>e</sup> PRIX : 50 francs. —  
3<sup>e</sup> PRIX : 30 francs. — 4<sup>e</sup> PRIX : 20 francs.

**DEUXIEME COURSE**  
**CHAMPIONNAT DE L'ATLANTIQUE**

(Aux bicyclettes)

*Réservee aux Coureurs de la région de l'Atlantique (voir note)*

**Distance : 1.000 mètres**

1<sup>er</sup> PRIX : Médaille de Vermeil, offerte par  
l'U. V. F. et Objet d'Art, offert par le V.-S. N.,  
valeur approximative 40 francs. — 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> PRIX :  
Objets d'Art, offerts par le V.-S. N., valeur  
approximative 30, 20 et 10 francs.  
Droit d'Entrée : 2 francs

**TROISIEME COURSE**

**GRAND PRIX DE LA VILLE DE NANTES**

(TROISIEME ANNEE)

Internationale (Bicyclette) — Distance : 1.200 mètres

1<sup>er</sup> PRIX : 500 francs offerts par le Conseil Municipal de Nantes. — 2<sup>e</sup> PRIX : 300 francs  
offerts par le Conseil Municipal de Nantes. — 3<sup>e</sup> PRIX : 200 francs. — 4<sup>e</sup> PRIX : 100 francs,  
offerts par le V.-S. N.

**QUATRIEME COURSE**

**COURSE DE PRIMES**

*Réservee aux partants de l'Internationale,  
non classés dans la Finale.*

**Distance : 4.000 mètres (10 tours)**

4 primes de 5 francs aux 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> tours  
PRIMES FINALES: 15 francs au 1<sup>er</sup>; 10 francs au 2<sup>e</sup>;  
5 francs au 3<sup>e</sup>.

**CINQUIEME COURSE**

**2<sup>ME</sup> INTERNATIONALE**

*Réservee aux gagnants des Séries du Grand Prix,  
non classés dans la Finale.*

**Distance : 2.000 mètres**

1<sup>er</sup> PRIX : 100 francs. — 2<sup>e</sup> PRIX : 50 francs.  
— 3<sup>e</sup> PRIX : 30 francs. — 4<sup>e</sup> PRIX :  
20 francs.

**SIXIEME COURSE**

**PRIX du CONSEIL GÉNÉRAL de la Loire-Inférieure**

(PREMIERE ANNEE)

(Internationale - Tandem) — Distance : 2.000 mètres

1<sup>er</sup> PRIX : 200 francs offerts par le Conseil Général de la Loire-Inférieure. — 2<sup>e</sup> PRIX :  
120 francs. — 3<sup>e</sup> PRIX : 80 francs, offerts par le V.-S. N.



\* Programme des grandes courses vélocipédiques organisées sur le vélodrome de Longchamp, le dimanche 27 avril 1902. Archives municipales de Nantes, R3 C2 d7  
\* Départ de course au Petit Chantilly, organisée par Alexandre Goupil, [Années Trente].  
Collection Jossic



# L'ÉCOLE

Il existait depuis 1919 à Talence des baraquements en bois servant d'école communale jusqu'au certificat d'études, avec des classes de vingt-huit à trente élèves. Le poêle à bois allumé à quatre heures, les tables communes, les toilettes en plein air, correspondaient à des conceptions d'un autre âge.

Le quartier s'urbanise rapidement. La population d'élèves nantais en primaire augmente régulièrement : neuf mille en 1925, treize mille en 1931. Pour la municipalité radicale dirigée alors par le maire Cassegrain, il existe un besoin urgent de construire plusieurs groupes scolaires. Longchamp sera l'un d'eux.

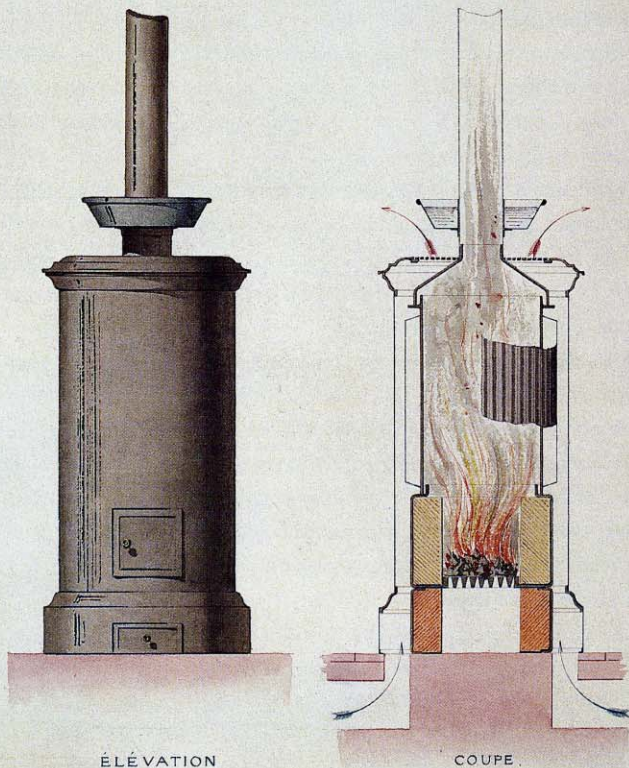
La première difficulté consiste en l'acquisition d'un terrain à un prix raisonnable en ces temps de crise économique. Après avoir écarté certaines solutions coûteuses à Talence et à la Perverie, ce sont les terrains de l'ancien vélodrome de Longchamp, soit 8500m<sup>2</sup>, qui sont acquis en 1931. Le premier projet prévoyait la construction de deux écoles de part et d'autre de la toute nouvelle avenue du Vélodrome.

Inspirés des nouveaux groupes scolaires parisiens Ferdinand Buisson et Paul Doumer, les plans sont approuvés en août 1933, les devis en janvier 1934. La grande maison parisienne Delagrave remporte le concours pour la fourniture des mobiliers scolaires, avec le type "Ville de Paris", et équipe ainsi le plus grand groupe scolaire de Nantes fort de ses vingt classes dont deux classes enfantines (soit dix de garçons dans Longchamp I, dix de filles dans Longchamp II). L'importance des effectifs prévus, quarante deux à quarante cinq élèves par classe, montre la nécessité d'une telle construction. L'inauguration a lieu par un frileux jour de mars 1936, en présence du maire, Auguste Pageot.

En 1946, une école de préapprentissage, installée dans un baraquement, est inaugurée à l'emplacement de l'actuel gymnase, rue de Diane. Son objectif est alors d'inculquer des notions dans diverses activités professionnelles, au travers de travaux manuels dès le stade des études primaires.

Le collège de Talence ouvert en 1961 permet aux enfants du quartier de poursuivre leurs études secondaires à proximité, tandis que la mixité s'instaure enfin en 1970. La construction d'autres écoles accompagne l'urbanisation du quartier. En 1972, c'est l'ouverture de la Mulotière, en 1981, celle de l'école maternelle de la Barberie suivie en 1984 par celle de l'école primaire. Devant la baisse des effectifs, Longchamp I et Longchamp II se regroupent pour ne plus former très récemment qu'un établissement scolaire de dix classes primaires.

Les quatre nouvelles salles de cantine scolaire, le ravalement des bâtiments, la mise en conformité avec les nouvelles normes de sécurité contribuent à rendre une nouvelle jeunesse à l'édifice.



ÉLÉVATION

COUPE.



Laballe de g. 10 p. 111

**Poêle en fonte enfermé dans une double enveloppe en tôle : 3 litres d'eau versés dans un vase circulaire en zinc, autour du tuyau de fumée, permettent de saturer l'air de vapeur d'eau. Prix de l'appareil construit de 1875 à 1878 : 200 francs. Archives municipales de Nantes, 1036W9**



VILLE de NANTES.  
 -:-:-:-  
 SERVICE d'ARCHITECTURE.

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN GROUPE SCOLAIRES  
 à LONGCHAMP.

-:-:-:-:-  
 RAPPORT de l'ARCHITECTE.



Le Groupe scolaire installé provisoirement dans la propriété de Talence, rue de Rennes, est beaucoup trop petit pour recevoir tous les enfants de ce quartier. Devant l'impossibilité d'améliorer et de développer l'école dans cet emplacement, l'Administration Municipale a décidé la création d'un groupe définitif dans les environs immédiats.

L'ancien vélodrome de Longchamp, situé à très courte distance, ayant précisément été loti et mis en vente, l'Administration Municipale a jugé que ce terrain convenait parfaitement pour le but recherché.

La parcelle visée permettrait en effet la création d'un groupe scolaire. L'exposition des bâtiments scolaires projetés (Est et Ouest) y serait excellente. En outre, ce terrain ne comporte aucune construction et est le seul réunissant ces conditions, qui puisse se trouver dans les environs immédiats.

DESCRIPTION DU PROJET.

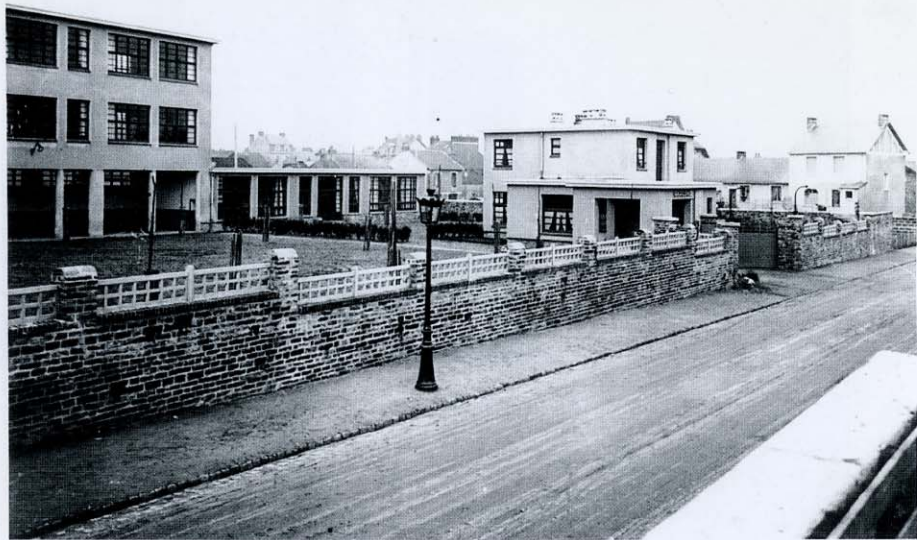
La surface du terrain occupé par le groupe sera d'environ 8.440 m<sup>2</sup>.  
 L'école est conçue pour un développement de 10 classes par école.

La première étape comprendra 10 classes pour l'Ecole de Filles et 8 classes pour l'Ecole de Garçons. La construction de l'ossature de 2 classes pour les Garçons est également comprise.

- Il est prévu en outre :
- Les deux logements de Concierge au rez-de-chaussée, comprenant chacun 3 pièces.
  - Les logements du Directeur et de la Directrice au premier étage, comprenant chacun 5 pièces.
  - Les bureaux du Directeur et de la Directrice.
  - Un petit vestiaire par classe.
  - Les préaux ouverts.
  - Les privés et les urinoirs.
  - Un préau fermé central et commun aux deux écoles pouvant servir de réfectoire.
  - Un local y adjoint servant de cuisine et d'office pour la cantine.
  - Des bains-douches dont l'installation sera réservée provisoirement.

\* Inauguration du groupe scolaire de Longchamp, en présence de Messieurs Auguste Pageot, maire de Nantes, Chevillard, adjoint délégué à l'Enseignement primaire, Mathurel, préfet, Blancho, maire de Saint-Nazaire, Bodin, inspecteur d'Académie, et de nombreuses autres personnalités, 1er mars 1936. Archives municipales de Nantes, 13 Fi 2173

\* Projet de construction d'un groupe scolaire à Longchamp : rapport présenté par l'architecte, "Les dépenses d'après le devis s'élèveront à 3774000F". Archives municipales de Nantes, M4 C29 d3



9. - Travailler dans ce joli cadre devient un véritable plaisir

\* Vue d'ensemble du groupe scolaire de Longchamp, 1936. Archives municipales de Nantes, 13 Fi 2166

\* Groupe scolaire de Longchamp, Cours supérieur des filles, 1936. Collection Jossic

# MOBILIERS SCOLAIRES

PERFECTIONNES  
SYSTEMES E. NISUS, DELAGRAVE, VERDY  
BREVETES S. G. D. G.  
EXPOSES AUX EXPOSITIONS OFFICIELLES



## Matériel d'Enseignement

APPAREILS ET PRODUITS POUR L'ENSEIGNEMENT  
DE LA PRATIQUE, DE LA GEOMETRIE  
ET DE CHIMIE, MATHEMATIQUES

Fournitures Générales  
pour Ecoles

Directeur : F. VERDY

EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

MÉDAILLE D'OR

La plus haute récompense accordée au  
Mobilier Scolaire

USINES SPECIALES  
LA CROISSANTE, par St Leger (Indre-et-Loire)  
VILLEFRANCAISE-DE-BRETAGNE (Mayenne)  
PARIS, 100 Rue de Valenciennes

Les EXPÉDITIONS se font soit de Paris, soit directement  
des Usines, selon les modèles et la nature des objets.

USINES UNIVERSELLES  
DELAGRAVE-PARIS 00  
100 rue de Valenciennes  
PARIS 100  
Coulé Châs. Pote. Paris-Indre  
Eclairage Commerce Industrie



Monsieur,

Nous nous permettons de vous adresser notre  
nouveau Catalogue de Mobilier Scolaire et  
Matériel d'Enseignement, en vue des projets de  
construction d'écoles ou de création de classes  
dont vous êtes chargé.

L'ancienneté de notre maison, spécialiste et créatrice de  
moblier scolaire : systèmes Nisius, Delagrave, Verdy, etc...  
l'importance de notre fabrication, l'outillage perfectionné de  
notre usine, les approvisionnements considérables de bois de  
premier choix dont nous disposons nous permettent de fournir  
rapidement des mobiliers irréprochables, tant au point de vue  
de leur conformité aux prescriptions ministérielles sur l'Hy-  
giène que de leur construction.

Nos mobiliers sont en usage dans un très grand nombre  
d'Ecoles et nous pourrions vous fournir, dans votre Région même,  
toutes les références que vous voudrez bien nous demander.

Nous attirons spécialement votre attention sur notre nou-  
velle fabrication de métales métalliques de conception moderne,  
élégants, pratiques et offrant le maximum de garanties de soli-  
dité.

Nous vous adresserons même, si vous en manifestez le désir,  
une de ces tables comme modèle afin de vous permettre de vous  
rendre compte " de visu " des qualités de notre fabrication.

En outre, nous sommes à votre disposition pour tous ren-  
seignements dont vous auriez besoin et pour vous établir, à nos  
meilleures conditions suivant l'importance de la fourniture, un  
devis, sans frais ni engagement de votre part.

Vous auriez à nous envoyer seulement toutes indications  
utiles concernant le nombre et la taille des élèves et une liste  
détaillée des meubles et du matériel nécessaires, etc...

Dans l'espoir que vous voudrez bien vous souvenir de nos  
propositions au moment de meubler vos classes, veuillez agréer,  
Monsieur, l'expression de nos sentiments les plus distingués  
et dévoués.

*Delagrave*  
1935

P.-S. - Si même, en raison de l'importance de la fourni-  
ture à faire, vous aviez le désir de voir notre Représentant  
chargé spécialement du Mobilier Scolaire, nous vous l'enverrions  
à la date que vous nous fixeriez.

Proposition de matériel par la Librairie Delagrave, 1935. Archives municipales de Nantes,  
M4 C29 d1

# L'URBANISATION

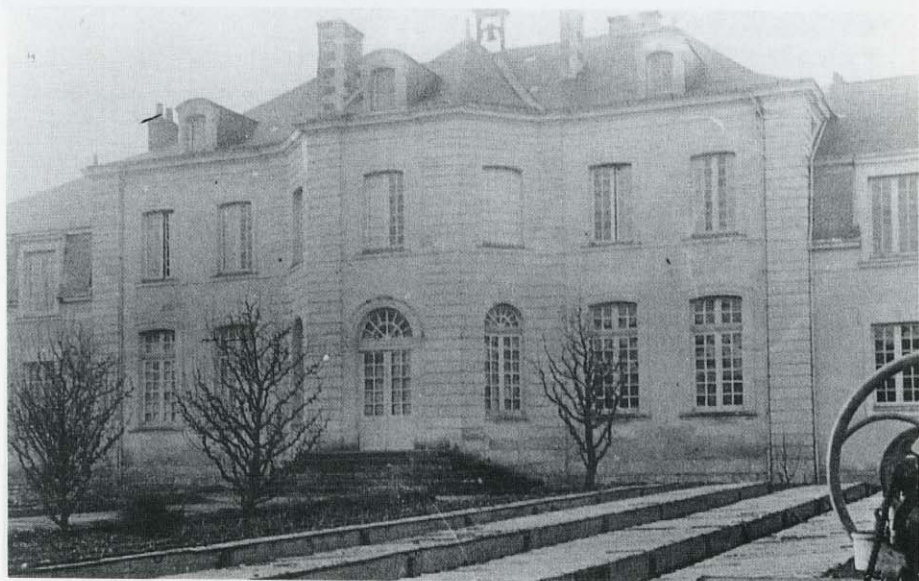
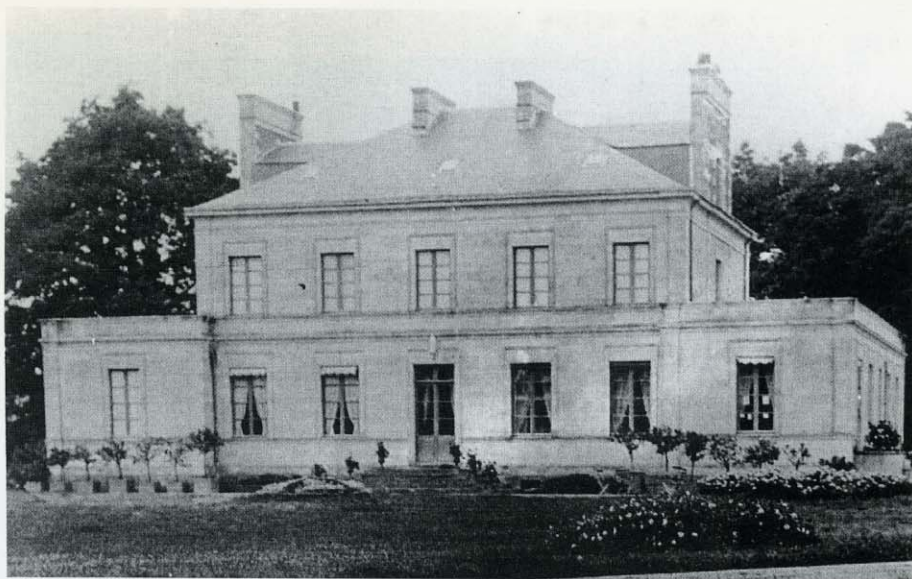
Le plan géométrique de 1877 souligne la timidité de l'urbanisation vers le nord de la ville : au-delà du boulevard de ceinture déjà dénommé boulevard Lasseur s'étendent des espaces champêtres et hameaux dont les noms, les Pâtures, le Taillis, le Chêne vert, la Porcherie, la Tournerie, le Pin attestent bien la vocation agricole. La terre est alors souvent propriété de châteaux : la Gaudinière, la Close, la Mulotière et bien sûr la Sauzinière, grand domaine foncier de 320 hectares, s'étendent entre la route de Nantes à Audierne et celle de Bordeaux à Saint-Malo, jusqu'à l'actuelle rue Hector Berlioz, alors chemin de petite communication n° 5.

La mort du Baron Charles Guillaume Le Lasseur en 1884 constitue un événement décisif dans l'urbanisation du quartier. Les quatre enfants, accaparés par leurs affaires parisiennes, aliènent la terre de la Sauzinière, en de nombreuses parcelles. C'est ainsi qu'au tournant du siècle, quelques habitations le plus souvent modestes sont construites sur le chemin vicinal ordinaire n° 112, aujourd'hui boulevard de Longchamp. Près du château de la Sauzinière, visible en passant rue de la Gourmette, s'édifie en 1912 le séminaire transformé en 1917 en hôpital de guerre par les Américains. Le boulevard percé en 1912 porte leur nom dès décembre 1918. Le tissu urbain reste assez lâche : une cinquantaine de maisons sont recensées sur le boulevard de Longchamp en 1922. De nombreux jardins potagers, des tenues maraîchères maintiennent une activité primaire significative.

De l'autre côté de la route de Rennes, le lotissement du Bocage, décidé en 1913, entre l'avenue Saint Louis et l'avenue Massenet n'est guère avancé.

De nouveaux axes de circulation, situés à la périphérie de la ville sont des voies privées. Le boulevard de Longchamp n'échappe pas à cette règle, son entretien est laissé aux bons soins des deux syndicats de riverains que sépare la rue de la Gaudinière. Si l'ombre des platanes vient protéger le promeneur en été, la mauvaise saison malmène l'empierrement de la rue en y creusant des ornières, que certains riverains comblent d'ailleurs avec des détritiques en tout genre. La deuxième section surtout, comprise entre la Gaudinière et la route de Rennes, devient impraticable. Aussi, après de longues tractations entre les riverains et la mairie, est-il décidé de classer le boulevard dans le domaine communal en 1925. L'éclairage, au gaz jusqu'au début des années 30, le service de nettoyage ou encore le "tout à l'égout", inscriront définitivement le boulevard dans la modernité.

En 1928, la loi Loucheur, en offrant des prêts à des taux attractifs pour la construction d'immeubles sociaux, accélère un processus d'urbanisation, qui s'étend aux rues transversales après guerre. Les tenues maraîchères laissent la place à des maisons individuelles voire à des ensembles collectifs au tout début des années soixante-dix, tels les Jardins de Longchamp en 1973. Les bords du Cens autrefois délaissés donnent aussi lieu à de vastes opérations immobilières. La ferme de la Mulotière disparaît avec ses champs de blé et les perdrix, tandis que les tenues maraîchères s'effacent sur les collines du Cens.

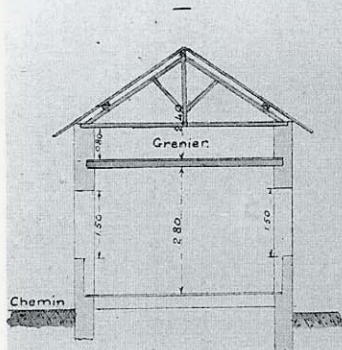


**\* Château de Talence, depuis 1865 maison de campagne des évêques de Nantes, en souvenir du Collège de Bordeaux**

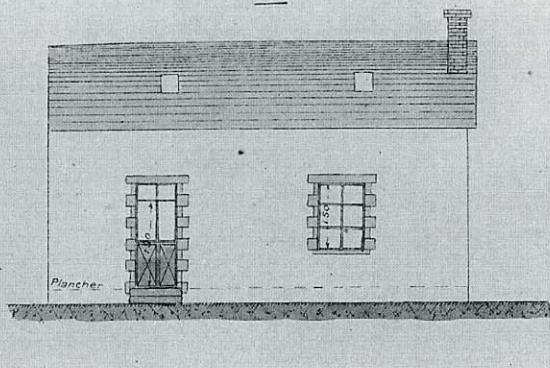
**\* Château de la Barberie. Son nom vient de Raoul Barbe (aveux de 1370). Il devient maison de campagne du Grand Séminaire au XIXème siècle  
Collection Paroisse de Saint Félix**



Coupe.



Façade jardin.



- \* Entrée du lotissement Le Boccage, décidé en 1913, rue des Fraises et rue de Rennes. Collection Jossic
- \* Plan d'une maison à construire, chemin de Longchamp, 1921. Archives municipales de Nantes, O1/95



Nantes, le 10 Novembre 1951

Mairie de Nantes

12 NOV 1951

N° 5589

Monsieur ROCHER  
23, Brd de Longchamp à NANTES

à

Monsieur le Maire de Nantes

Veille  
Assainissement  
N° 5589  
Reçu le 12/11/51

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance la situation suivante:

J'habite un petit hôtel particulier 23, Brd de Longchamp à Nantes. Cette maison se trouve située dans le bas de la côte du boulevard. En face le n° 25 contigu à ma maison se trouve une bouche d'égout. Or, cette bouche d'égout est nettement insuffisante pour absorber la totalité de l'eau qui s'écoule en cas d'averse du haut du boulevard et des avenues avoisinantes jusque devant chez moi.

En outre, avec la chute des feuilles l'orifice en est bouché la plupart du temps si bien que l'eau - franchissant le trottoir pourtant large - s'écoule jusque dans mon sous-sol.

Je me suis trouvé à plusieurs reprises obligé de me lever en pleine nuit et d'aller (trempé jusqu'aux genoux) déboucher l'égout, pour éviter une inondation complète de ma maison.

Je vous saurais gré de vouloir bien prendre les mesures qui s'imposent, car mon âge ne me permettra pas en plein hiver de me livrer à ce genre de sport l...

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma très distinguée considération.

*R. Rocher*

Lettre d'un propriétaire du boulevard de Longchamp relative aux problèmes d'écoulement des eaux, 1951. Archives municipales de Nantes, O1 1985

## LES HABITANTS

La liste des propriétaires de la première section de Longchamp, située entre le chemin de la Gaudinière et la route de Vannes, permet d'appréhender la composition sociale du quartier dans l'entre-deux-guerres. C'est une population plutôt modeste composée de fonctionnaires (police municipale, employé de l'octroi, receveur des contributions indirectes) et de jardiniers. Quelques rentiers ne doivent pas faire illusion : il s'agit de personnes âgées qui se sont constitué un modeste pécule après leur cessation d'activité (les bienfaits de la sécurité sociale ne se feront sentir qu'à partir d'octobre 1945).

Si pendant l'entre-deux-guerres quelques maisons bourgeoises se font parvenir chaque mois le panier "contenant oeufs, poulets et autres produits de leur ferme", la plupart des habitants de ce quartier calme et paisible se ravitaillent exclusivement dans les commerces situés près de l'octroi. On constate que les activités commerciales perdurent alors que les propriétaires se succèdent. Ainsi en est-il des deux boucheries Davoine et Le Privier, ou encore de la pâtisserie Boutier, qui avant la Seconde guerre mondiale, confectionnait des chaussons aux pommes pour le bal du quartier, qui avait lieu au beau milieu du carrefour, au son du phonographe. Les rares automobiles se contentaient de klaxonner pour annoncer leur passage, couvrant ainsi les paroles de "La fille du Bédouin". Parmi les changements les plus notables, on note l'ouverture de la supérette en 1975, sur l'emplacement de l'établissement Odion, marchand de charbon, ou encore la disparition de la boulangerie Dugast remplacée par le sigle Caisse d'Epargne à l'automne 1977.

C'est un canon allemand pointé en bas du café des Fraises en direction de la route de Rennes, et cinq à six fantassins qui marquent pour les habitants l'Occupation et si, lors des deux vagues de bombardements de septembre 1943, le quartier Sainte Thérèse est douloureusement frappé, les dégâts n'atteignent pas toutefois l'ampleur observée dans le centre-ville de Nantes et dans son port.

Après guerre, une grande volonté de redressement anime, ici comme ailleurs, les habitants du quartier. Nous entrons dans la période des Trente glorieuses, synonyme d'un enrichissement généralisé bien illustré par l'essor de la voiture individuelle : 2 millions de voitures en 1952, 28 millions aujourd'hui. Aussi disparaît en février 1958 le tramway du Pont du Cens. Les feux tricolores remplacent le klaxon pour le franchissement des carrefours et les vendeurs de cycles deviennent garagistes : c'était le cas dès 1922 d'Eugène Chéreau, 129 route de Rennes (ancienne numérotation), le même qui avait fait construire le vélodrome en 1897.

La soirée de l'Amicale de Longchamp, la course cycliste annuelle, l'animation commerciale perpétuent ce dynamisme et cette identité du quartier.



**Vue aérienne du quartier de Longchamp en 1956 : la route de Rennes, le boulevard de Longchamp bordé de platanes, l'école de Longchamp, l'entreprise Drouin, le château de Talence,.... Archives municipales de Nantes, 3 Fi 1620**



\* Route de Rennes vers 1900  
\* Route de Rennes au Pont du Cens, après 1910  
Collection Lemoine

### 3. - Coiffes de Nantes. - La Bonne

A son bras le panier où se voit " la légumes",  
La petite bohème en " tenue de valeurs"  
sous la coiffe nantaise a, selon la coutume,  
dissimulé l'état de ses beaux cheveux lourds.  
SAM.



Collection A. Thuret, Nantes

Collection Musée du Château des Ducs, Inv. 981.2.517

# L'ENTREPRISE

Longchamp n'est pas Chantenay. Ici point de grosses entreprises où travaillent des centaines d'ouvriers. Le paysage industriel est discret : l'entreprise de cartes postales Artaud, avenue de la Close, la fabrique de chaussures Gilet, près du boulevard de Longchamp, sont de belles réussites, employant chacune une cinquantaine de personnes dans les années soixante ; elles se fondent plus qu'elles ne s'imposent dans un paysage essentiellement artisanal.

Il en va différemment de l'entreprise Drouin, située rue de Rennes, au coin de l'avenue de Longchamp. Par l'importance de la superficie occupée, le nombre relativement élevé de ses employés (près de deux cents), le caractère national voire international de son activité, l'entreprise Drouin semble indissociable de l'évolution du quartier.

L'épopée des trois frères Drouin commence avant la première guerre mondiale. Leur activité consiste alors à livrer la farine de leur minoterie aux différents boulangers à l'aide d'un cheval attelé à une charrette. L'arrivée des Américains et surtout de leurs camions va donner un coup de fouet décisif à une activité quelque peu traditionnelle. Après guerre, les frères Drouin rachètent des camions militaires américains qui viennent remplacer avantageusement le cheval dans la livraison. Rapidement cependant, le commerce local est délaissé au profit de transports à plus longue distance. Ainsi s'ouvre la ligne La Baule-Nantes-Paris au début des années vingt.

Avec l'installation de bancs dans certains camions, l'activité excursion connaît aussi un vigoureux essor. Le mariage à Sucé-sur-Erdre remporte un vif succès. Le remplacement des camions par des cars adaptés à cet usage permet des sorties de plus en plus lointaines.

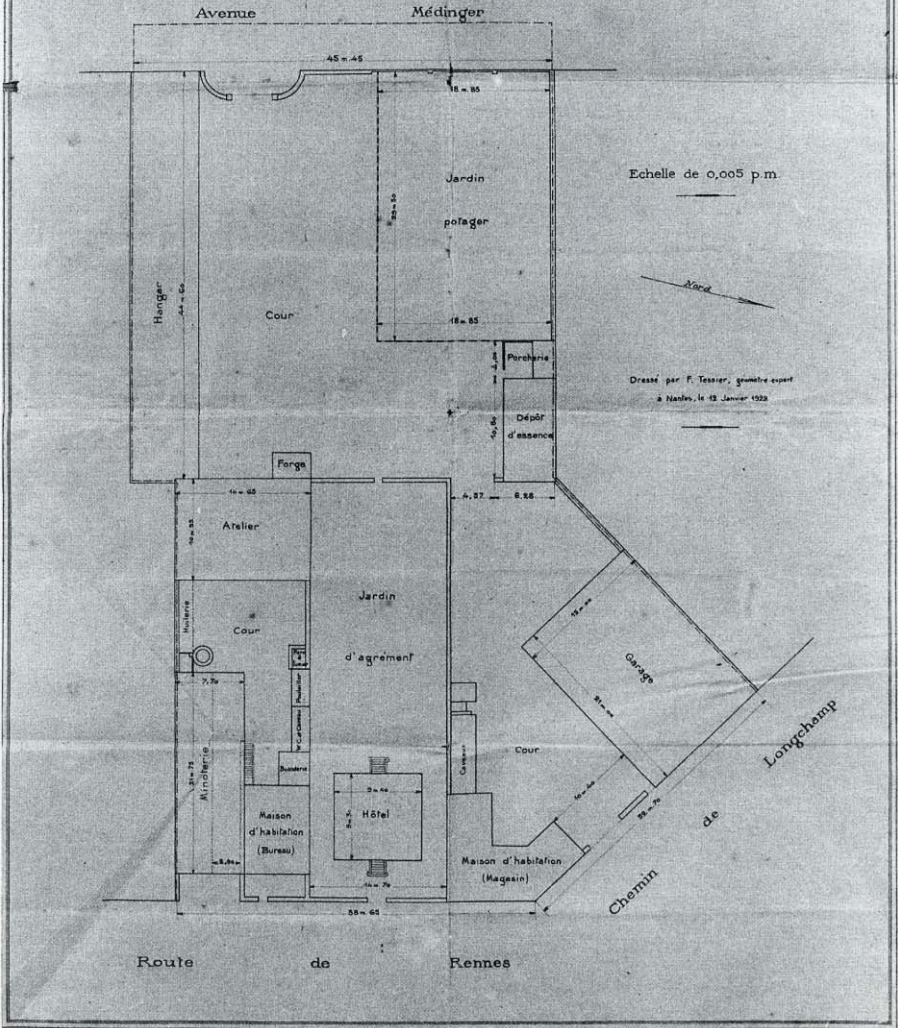
L'activité déménagement se développe surtout après 1945, quand la mobilité des Français s'affirme davantage et que les charrettes traditionnelles ne suffisent plus. C'est aussi l'âge d'or des lignes régulières de cars et des gares routières, l'ouverture de la première ligne Nantes-Rennes et bientôt des liaisons jusqu'en Suisse. L'essor du ramassage scolaire, correspondant à la création des collèges, ainsi que celui du ramassage ouvrier, à partir des années soixante, génèrent une grande activité qui compense largement le déclin progressif des lignes régulières au profit de la voiture individuelle.

Au début des années soixante-dix, les Transports Drouin à Nantes comptent 350 véhicules, cars d'excursions et de lignes régulières, 25 véhicules de déménagement, 40 camions de messagerie rapide. L'implantation principale se trouve à Longchamp, tandis que se concentre rue Boulay-Paty un grand entrepôt de cars.

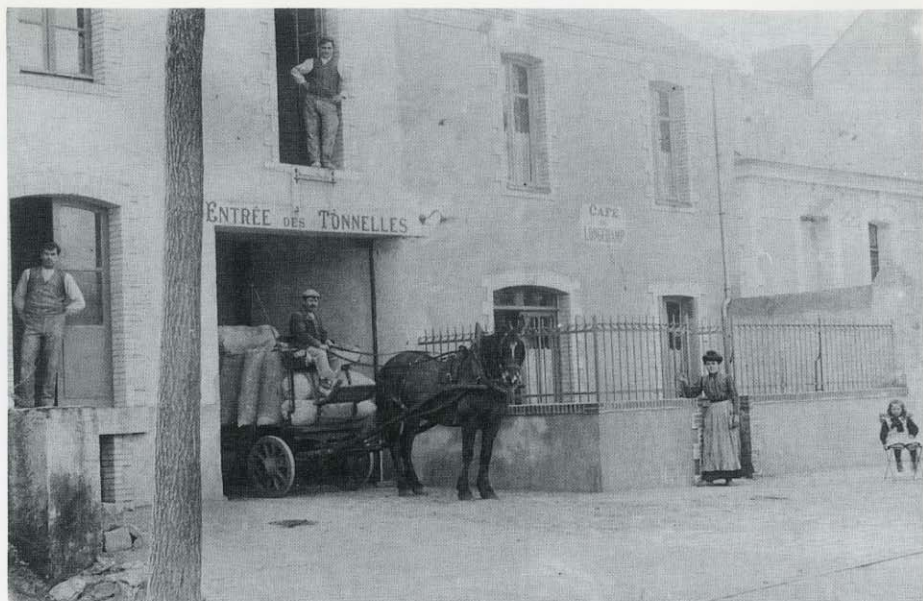
Une conjoncture économique plus difficile, l'essor de la voiture et une concurrence accrue obligent l'entreprise à une redistribution de son activité vers la messagerie rapide et le transport à la demande, et à une réduction sensible de ses effectifs à Longchamp dans les années 1980-1985. La vente de l'activité car en 1989 s'accompagne la même année de celle d'une partie du terrain pour la construction d'un immeuble moderne.

VILLE DE NANTES

PLAN DES IMMEUBLES DE M. DROUÏN



Plan des immeubles de M. Drouin, dressé le 12 janvier 1922. Collection Drouin



\* Sortie de la minoterie au début de la première guerre mondiale  
\* Châssis De Dion-Bouton, construit en 1913 ; la carrosserie est modifiée en 1925. Ce véhicule est affecté en priorité au transport des élèves de l'institution du Sacré Coeur. Photographie prise devant les grilles du Château de la Gaudinière.  
Collection Drouin





\* Véhicule de déménagement des années Trente de marque Somua.  
\* L'essor de transports en commun (1er car Chausson vers 1946-1947)  
Collection Drouin

# L'OCTROI

L'octroi était une taxe perçue au profit des communes, sur l'introduction dans un certain périmètre des produits destinés à la consommation locale. Cet impôt existait à Rome ; il avait été institué en France dès le XIII<sup>ème</sup> siècle, codifié par les lois de 1814 et 1816.

Accompagnant l'extension urbaine, le périmètre de l'octroi est adopté par le Conseil municipal en avril 1911. Le boulevard de Longchamp sert alors de limite, tandis qu'un nouveau bureau est construit en 1912 en remplacement de celui qui se trouve à l'actuel Rond-Point de Rennes. A l'extrémité du boulevard, un autre octroi, à l'emplacement de l'actuel bar-hôtel "Le Longchamp", prolonge le périmètre. L'activité de l'octroi est parsemée d'anecdotes, telle celle de cette malheureuse fermière surprise par un octroyen embusqué rue des Friches, alors qu'elle tentait un passage frauduleux avec son panier par la rue de la Gaudinière. Pour éviter ce genre de désagrément à leurs clients, certains commerçants s'abonnent à partir des années trente, pour une somme forfaitaire, correspondant à l'introduction dans le périmètre de marchandises taxées.

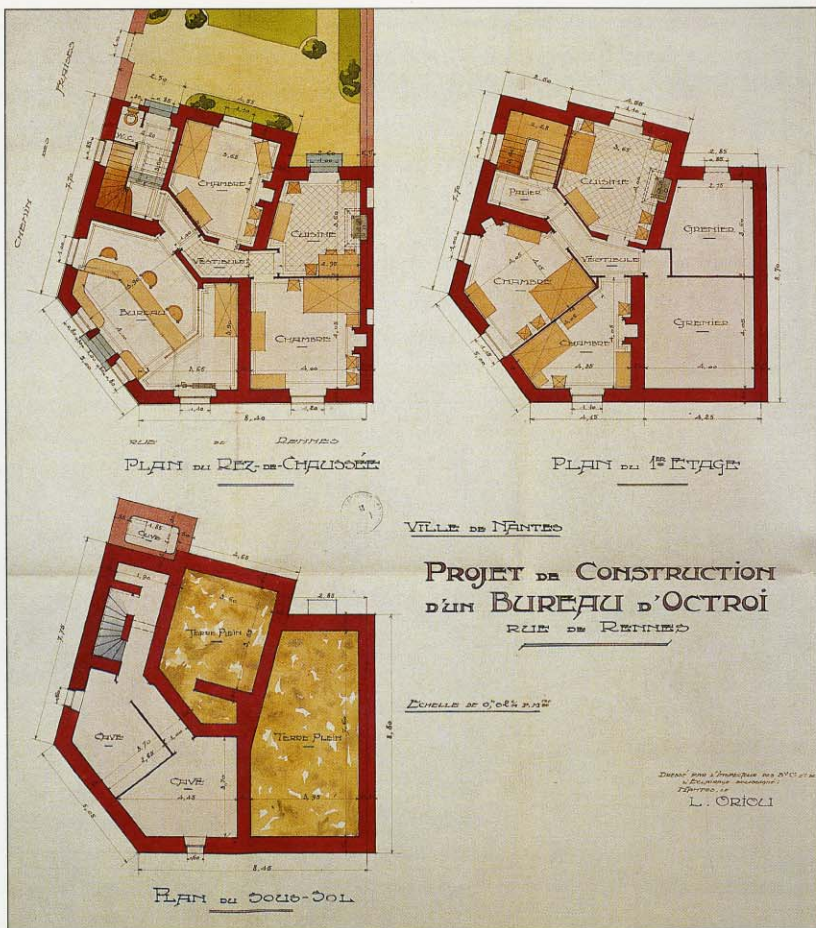
L'octroi est donc un impôt particulièrement impopulaire dans la population du quartier, source de nombreuses vexations, de retards les jours de marché. La municipalité accepte toutes ces récriminations tant que les droits d'octroi constituent une part significative des ressources budgétaires, soit en moyenne 20% jusqu'en 1919. On assiste ensuite à une érosion des recettes d'octroi (10% du budget) ainsi qu'à une augmentation des frais de perception. L'octroi ne se justifie plus, c'est la conclusion de quelques élus socialistes, lors de la séance du conseil municipal du 12 juillet 1928, sous le mandat Moitié.

Mais la suppression n'est pas encore à l'ordre du jour, car se pose le problème du licenciement des 230 employés de l'octroi dont 4 ou 5 pour Longchamp. Aussi décide-t-on de réduire le nombre des produits taxés et particulièrement en excluant les articles facilement dissimulables comme les oeufs, le beurre, les volailles ou les châtaignes. Le nombre des employés de l'octroi se trouve par là-même réduit. La grande bascule installée devant l'octroi va donc continuer la pesée des charrettes de cidre qui entrent en ville et on ouvrira la barrière moyennant quelques sous. L'Occupation, et le contrôle des marchandises imposé par les Allemands, celui des viandes en particulier, prolongera la vie de l'octroi jusqu'à la Libération.

Sa suppression à la fin de la guerre, observée d'ailleurs dans nombre de communes françaises, sera définitivement entérinée par la réforme fiscale de 1948. Rapidement cependant, la taxe locale, taxe indirecte sur les ventes au détail et les prestations de services viendra remplacer la taxe d'octroi.



**Plan délimitant le périmètre de l'octroi décidé en avril 1911 : 29 bureaux d'octroi, celui de la route de Rennes étant le 16ème ; 230 personnes travaillent pour ce service en 1928.**  
Archives municipales de Nantes, L2 Octroi



Projet de construction d'un bureau d'octroi, rue de Rennes, 1911. Plan aquarellé.  
Archives municipales de Nantes, 1 Fi 594

N° 264.

SERVICE GÉNÉRAL, N° 126.

(Avril 1913.)

Nous soussignés  
employés des Contributions indirectes à la résidence de \_\_\_\_\_ agissant  
en vertu de l'article 237 de la loi du 28 avril 1816, requérons M. \_\_\_\_\_  
de nous assister dans la visite que nous  
nous proposons de faire chez le sieur \_\_\_\_\_  
d'après Bordre qui nous en a été donné par M. \_\_\_\_\_  
des Contributions indirectes à \_\_\_\_\_ et que nous avons exhibé.  
A \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_ mil neuf cent

L'an mil neuf cent *quarante deux* le *enze* février à \_\_\_\_\_ heure  
du \_\_\_\_\_ à la requête du Conseiller d'Etat, Directeur général des Contributions indirectes,  
dont le bureau central est à Paris, rue de Rivoli, hôtel du Ministère des finances, et du maire de  
la commune de \_\_\_\_\_ demeurant, rue \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ pour  
suites et diligences de M. *Fontjeu*, directeur des Contributions indirectes  
pour le département de *Loire Inf*, demeurant à *Nantes*  
rue *d'Alger* n° \_\_\_\_\_ qui élit domicile pour les suites du présent

*même* rue, *même* numéro  
Nous soussignés *Dubau Pierre et Guyot Marcel*  
employés *d'Octroi de la ville de Nantes et*  
*démorant* \_\_\_\_\_, ayant  
serment en justice, et porteurs de nos commissions,

CERTIFIONS que le *sept* février à *20* heure du

*Etant dans l'exercice de nos fonctions chemin de la Gave*  
*mière, nous ne veni de l'octroieur une voiture automobile*  
*ayant demandé au conducteur s'il n'avait rien*  
*à déclarer à l'Octroi il nous a répondu avoir*  
*de la viande de porc procédant à notre vérification*  
*nous avons trouvé un litre d'eau vie à 53 clogis*  
*à lui donné par son beau père nous a t. il dit*  
*Mons l. avons fait de nous déclarer son identité*  
*Il s'agit de Monsieur*

*à Nantes. Nous avons confisqué la*  
*et prévenue M. \_\_\_\_\_ qu'il était en contrain*  
*tray avec les règlements des Contributions Indirectes*

Contravention infligée pour infraction à la réglementation des Contributions indirectes :  
confiscation de la marchandise pour garantie de l'amende, 1941. Archives municipales de  
Nantes, L2 Octroi

## SOURCES

### LE VELODROME

- HUBSCHER (R.), "Les temps héroïques du vélo", *L'Histoire*, n° 174, juin 1994.  
GERBOLD (P.), "La petite reine en France, du Second Empire aux années 1930", *L'Information historique*, n° 148, 1986.  
HOLT (R.), "La bicyclette, la bourgeoisie et la découverte de la France rurale (1880-1914)", *Sport-Histoire*, n°1, 1988.

#### Aux Archives municipales :

- Presse 5/21, Le Populaire, jeudi 19 août 1897  
Presse 5/30, Le Populaire, mardi 29 avril 1902  
Presse 5/39, Le Populaire, mardi 3 juillet 1906  
R3 C2 d7, Sociétés sportives, 1789-1946

### L'ÉCOLE

#### Aux Archives municipales :

- Presse 2/32, L'Echo de la Loire, 18 janvier 1935  
Presse 5/98, Le Populaire, 2 mars 1936  
Presse 5/98, Le Populaire, 19 juin 1936  
M4 C29 et C30, Groupe scolaire de Longchamp

### L'URBANISATION

#### Aux Archives municipales :

- O1 884-885, 1985, dossiers de voirie, Longchamp

### LES HABITANTS

- BOURGEON (Jean), JOST (Michel), "Un dernier tour en ville : un Nantais de la Belle Epoque aux Cinquante otages", L'Albaron, 1991.

- INSEE, "Population par communes de 1801 à 1968, département de la Loire-Atlantique.

### L'OCTROI

- GUENEGO (N.), "Le Conseil municipal de Nantes (1919-1939)

#### Aux Archives municipales :

- L2 Revenus et charges de la commune : octrois  
M1/486 Bureau d'octroi, route de Rennes