

Les bombardements

NANTES BOMBARDÉE

Les Allemands arrivent à Nantes le 19 juin 1940, l'état de siège est proclamé et l'occupation allemande devient effective en Loire-Inférieure. Dès 1939, Nantes connaît les premières alertes aériennes puis les bombardements s'intensifient à partir de 1942. En effet, les raids alliés se multiplient, visant principalement les voies de communications et les villes dans le but d'affaiblir le potentiel allemand.

Ainsi, le 16 septembre 1943, retentit à Nantes la 321^{ème} alerte.

À 15h35, les sirènes se font entendre. À 16h, environ 150 avions américains survolent l'agglomération nantaise : une première vague se dirige vers la gare de triage, une deuxième vers la Roche-Maurice et la dernière vers le boulevard des Anglais. Pendant un quart d'heure, six zones seront bombardées : le centre, Roche-Maurice, Malville, le Port, les Brasseries de la Meuse et l'Hôtel-Dieu. Le centre ville est gravement touché : de nombreux incendies se sont déclarés et il semble impossible de pouvoir circonscrire le sinistre. En effet, des conduites d'eau ont été brisées et d'autres coupées afin d'éviter d'inonder des caves où des malheureux sont murés.

À peine Nantes a-t-elle le temps d'enterrer ses victimes que la ville est de nouveau touchée : une semaine plus tard deux bombardements vont encore frapper la cité.

Le 23 septembre, à 9h14, l'alerte est donnée. Cette fois-ci, se sont la gare de l'Etat, les chantiers navals, le quartier Sainte-Anne, les quais, Chantenay qui sont touchés. À 18h45 on apprend de nouveau que des avions se dirigent vers Nantes. Ils bombardent ce qui n'était déjà que des décombres mais en débordant plus à l'Est vers Saint-Donatien. Le feu se déclenche rue de la Paix, Decré s'effondre, le Temple Protestant, la clinique Saint-François et des maisons place François II sont touchés. L'alerte prend fin vers 20h mais les immeubles flamberont pendant trois jours.

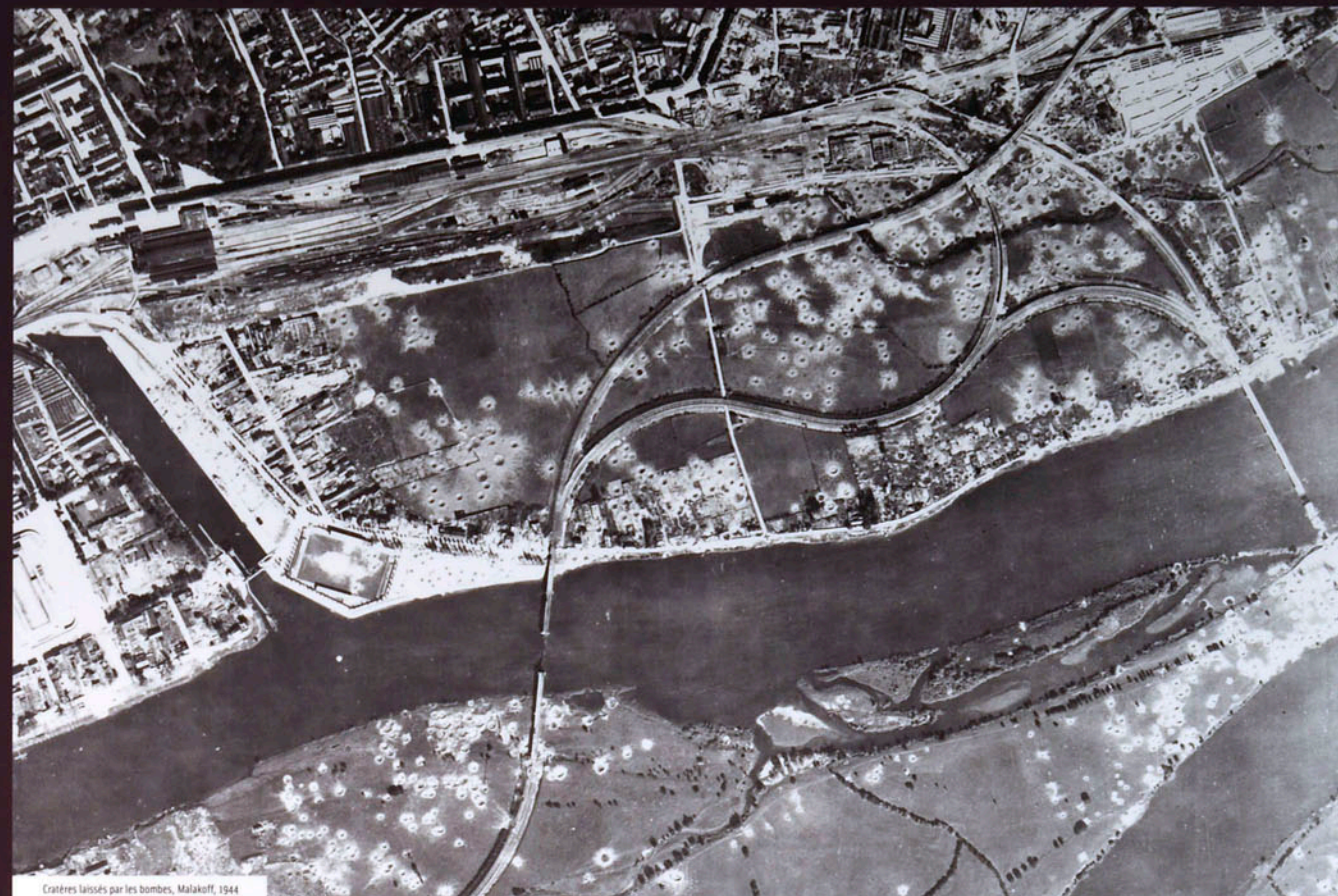
Les bombardements de l'année 1944 (de mai à août surtout) seront également dévastateurs. La gare de l'Etat, Malakoff, Doulon, le Champ de Mars, le quartier de la Vertais et la Cathédrale – jusque là épargnée – sont touchés, l'Usine des eaux de la Roche est détruite. De toutes les attaques que la ville a subi, celles de septembre 1943 constitueront un véritable traumatisme et deviendront la date symbole de l'ensemble des bombardements. Il s'agit des premiers bombardements massifs sur la ville et surtout sur le centre très animé l'après-midi du 16 septembre.

Depuis le début de la guerre, beaucoup d'alertes n'avaient pas été suivies d'attaques aériennes, l'incrédulité et la lassitude des Nantais les ont conduit à ne pas se rendre dans les abris ou trop tard.



Immeubles détruits rue Paré, septembre 1943.

"L'alerte prend fin vers 20h mais les immeubles flamberont pendant trois jours."



Cratères laissés par les bombes, Malakoff, 1944



Immeubles détruits place de l'Écluse, septembre 1943

Les bombardements

BILAN

Les Américains entrent dans Nantes le 12 août 1944 : les destructions sont nombreuses, la circulation désastreuse, il n'y a plus ni d'eau, ni de gaz, le port est anéanti et l'activité nulle.

Pour les seuls bombardements de 1943 :

- 515 hectares sont ravagés,
- 700 immeubles totalement détruits,
- 1300 partiellement sinistrés mais dont le dérasement s'imposerait,
- 2000 sont à réparer.

Toutes les constructions qui se trouvaient dans des zones d'éclatement ont leurs cloisons ébranlées, leurs vitres brisées, leurs toitures abîmées. Tout comme bon nombre de constructions dans les quartiers proches soumis au souffle des bombes explosives. Près de 60 voies de communication sont encombrées par les éboulements. Le déblaiement, limité aux seules voies publiques, absorbera plus de 40.000.000F. Malgré la présence immédiate des équipes de la Défense Passive et de la Croix Rouge pour aider au sauvetage des victimes puis l'arrivée de renforts de départements voisins entre autres, le bilan humain sera très lourd.

1 463 personnes ont été tuées et 2 500 blessées lors de ces deux journées.

Le Musée des Beaux-Arts est transformé en chapelle ardente où les familles de disparus tentent d'identifier les leurs. Du 18 septembre au 29 octobre, les Nantais assistent aux cortèges funèbres et aux enterrements célébrés dans les églises épargnées comme la Cathédrale, Saint-Félix, Sainte-Croix, Saint-Clément ou encore Saint-Thérèse.

Les 16 bombardements qui suivirent présentent au total :

- 502 maisons détruites,
- 810 inhabitables,
- 194 morts,
- 242 blessés.

Enfin, les deux dernières semaines d'occupation coûteront cher à la ville puisque les Allemands, dans leur débâcle, font sauter les ponts et détruisent les installations portuaires :

- 47 brèches dans les quais,
- 6 grands ponts rompus ou disloqués.

*"Le Musée
des Beaux-Arts
est transformé
en chapelle ardente
où les familles de
disparus tentent
d'identifier les leurs."*



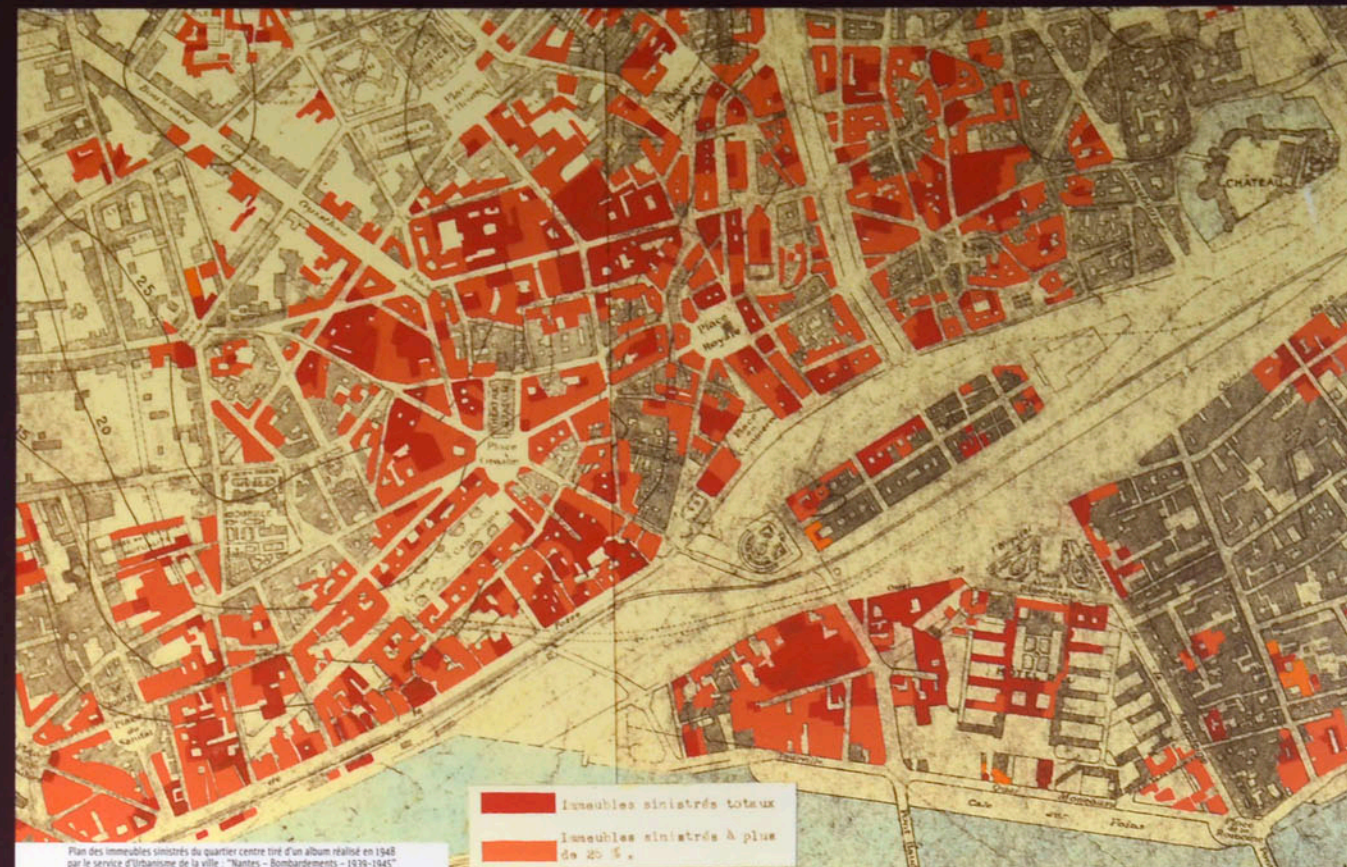
Port de la Madeleine en partie détruit, septembre 1943



Immeubles détruits rue de l'Arche Sèche, septembre 1943



Procession religieuse à l'occasion de l'enterrement des victimes des bombardements, rue Georges Clémenceau. Deux services funèbres seront nécessaires, un premier à 14h30 et le deuxième à 17h



Plan des immeubles sinistrés du quartier centre tiré d'un album réalisé en 1948 par le service d'urbanisme de la ville : "Nantes - Bombardements - 1939-1945"



Immeubles détruits au carrefour de la rue Boileau et de la rue du Chapeau Rouge, septembre 1943

La reconstruction

LE PLAN DE RECONSTRUCTION ET D'AMÉNAGEMENT

Le 4 novembre 1943, Nantes est déclarée sinistrée, la ville est alors tenue d'élaborer un projet de reconstruction et d'aménagement.

Dans un premier temps, ce sont les services techniques de la municipalité qui en sont officiellement chargés par contrat du 9 mars 1944. Cependant, ces derniers s'étaient mis à l'étude dès octobre 1943, reprenant le plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement d'avant-guerre. Ce plan avait été imposé aux villes de plus de 10 000 habitants par la loi Cornudet de 1919. Le 16 novembre 1944, le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) est créé avec à sa tête Raoul Dautry, ancien président du Secours National.

Le nouveau ministère décide alors de désigner, pour chaque grande ville sinistrée, des architectes extérieurs qui deviendront par la suite architectes en chef de la reconstruction.

Le MRU remercie donc les services techniques de la mairie et nomme Michel Roux-Spitz (Architecte en chef des Bâtiments civils et palais nationaux, premier Grand Prix de Rome en 1920), architecte en chef de la reconstruction du canton de Nantes le 29 mars 1945. Il est assisté par Noël. Cependant, tous les architectes nantais participeront à la reconstruction de leur ville, certains en tant que chefs d'équipes, d'autres en tant qu'architectes d'opération. Dans l'ensemble, le plan de Roux-Spitz reprendra les grandes lignes de celui des services de la ville.

Le 13 mai 1945, le plan directeur est adopté par le conseil municipal

En décembre 1945, le futur plan est présenté aux Nantais dans le cadre d'une exposition au musée des Beaux-Arts. Le 8 février 1946, le Conseil Municipal émet un avis favorable à la prise en considération du projet. Le 12 août, les Ministères de la Reconstruction, des Finances, et de l'Intérieur signent un arrêté approuvant cet avis. Du 16 au 28 juin 1947, les Nantais sont officiellement invités à venir examiner le dossier en vue de l'enquête publique. Leurs observations ont été reçues du 26 au 28 juin. Les résultats définitifs de l'enquête étant connus, le Conseil Municipal a approuvé définitivement le plan dans sa séance du 18 juillet 1947.

Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme adopte le plan le 27 août 1948

LE CONTRE-PROJET CHÉREAU

Au début de l'année 1946, un contre-projet intitulé "Suggestion pour un plan de transformation de la ville de Nantes et de l'agglomération industrielle de la basse Loire" est adressé à monsieur Philippot.

Il s'agit d'un projet élaboré par un avocat nantais, Maître Gabriel Chéreau, projet qui voulait appliquer à la ville les idées des CIAM, de la Charte d'Athènes et donc de Le Corbusier avec qui il entretenait une correspondance régulière. En effet, Le Corbusier accepte de réfléchir au futur de la ville mais sans jamais intervenir officiellement.

L'idée maîtresse des réflexions de Chéreau est que Nantes doit revenir à son destin, Nantes a été et doit redevenir un grand port. De plus, la ville doit être reconstruite et repensée en cité moderne séparant les quatre fonctions de l'urbanisme : habiter, travailler, se recréer, circuler. La ville s'organiserait donc selon le schéma suivant :

- Le centre des affaires : consacrée aux administrations publiques et privées, elle doit se trouver au croisement des grandes artères routières, à la pointe ouest de l'île Gloriette par exemple. Cette cité comportera un gratte-ciel unique pour l'ensemble des bureaux et les quelques 10.000 travailleurs, mais aussi un port automobile, un immeuble pour la chambre de commerce et un pour les services judiciaires.
- Le quartier du commerce et de l'artisanat restera à sa place, à savoir sur les quais, les quartiers Calvaire, Graslin, Place Royale, du Change et Pilori.
- La petite industrie non insalubre doit rester en ville, sur la Prairie au duc et celle d'Aval.
- Les quartiers résidentiels s'inscrivent, au Nord, dans le demi-cercle des boulevards extérieurs, au Sud et à l'Ouest, en larges bandes le long de la Loire. Les habitations nouvelles seront construites en ville radieuse et en priorité sur des hauteurs.
- La ville linéaire accueillera la grosse industrie et s'établira en Basse-Loire. Les foyers de travailleurs seront répartis en cités résidentielles.

Pour faciliter les trajets entre lieu d'habitation et lieu de travail, il faudra construire en hauteur. Le gain d'espace libre au sol permettra alors de créer des voies de pénétration et des grandes artères rectilignes. De plus, les piétons seront séparés des voitures, ils circuleront sur deux niveaux différents, les voies de grandes circulations étant surélevées. Malgré l'intérêt exprimé par le maire, le plan sera totalement écarté au profit de celui de Roux-Spitz jugé plus réaliste.

— Le Conseil Municipal approuve les premières mesures de reconstruction de la ville :

"Le nouveau ministère décide alors de désigner, pour chaque grande ville sinistrée, des architectes extérieurs qui deviendront par la suite architectes en chef de la reconstruction."

"Malgré l'intérêt exprimé par le maire, le plan sera totalement écarté au profit de celui de Roux-Spitz jugé plus réaliste."

La Croix-Rouge Française fera

Dans huit jours, le Conseil Municipal doit approuver le plan Roux-Spitz légèrement modifié.

Le plan de reconstruction de la Ville devant le Conseil Municipal

Les hospices empruntent 50 millions
On décide la création d'une école maternelle et d'un centre de préapprentissage

Suivant les dispositions du décret de standardisation, avec rattachement aux bombardements, le Con-

NANTES et sa banlieue

NANTES VA RÉPARER SES RUINES

Le nouveau plan de reconstruction fera de notre Cité une ville moderne, aux voies larges et éclairées

Nantes, au lendemain de la guerre, songea à réparer ses ruines. Un plan d'ensemble, elles sont des plus heureuses et doivent faire de notre Cité une ville moderne, aux voies larges et éclairées.

la grande voie, 30 mètres de large, qui, par Pilleux (où elle est actuellement commencée) ira jusqu'à la Croix-

BIENTOT des taxis à Nantes

Nous sommes en mesure d'annoncer — sans modifications de dernière heure — que vingt-cinq chauffeurs de taxi pourraient opérer d'ici une quinzaine de jours environ, sur la place d'Armes, affectée spécialement aux services de taxis, ils pourraient, on le conçoit, aisément, faciliter grandement les transports voyageurs. Ajoutons que le prix kilo-

Un ensemble homogène agréable et rationnel

C'est ce qu'envisage le projet de M^r Roux-Spitz

Donc, M. Roux-Spitz abandonne le tracé rectiligne de la voie qui laisserait hors alignement des terrains en triangle qui se précipitent mal à l'aménagement d'une cité. Il utilise d'une manière optimale les espaces libres. Par une composition très heureuse, M. Roux-Spitz sépare les circulations intérieures et les jardins.

dans des circuits réservés aux véhicules. Les bâtiments sont orientés de manière à offrir leur façade principale vers le Sud. Les proportions des espaces libres intérieurs ont été étudiées très attentivement. La cité forme donc un ensemble très homogène, agréable et rationnel. Sans nul doute, cette formule est extrêmement séduisante.

Pour ce qui est de la rue des Hauts-Pavés, le balancement de la courbe en est agréable ; plus souple qu'un tracé rectiligne, la circulation et l'aspect n'y perdent donc rien.

UNE CITÉ COMPLÈTE

En résumé, seul le projet Roux-Spitz permet d'édifier une cité

complète, agencée suivant une composition très moderne et susceptible de servir d'exemple à nos bâtisseurs. Le Conseil municipal a donné son accord à cette réalisation sous réserve que l'Etat s'engage à poursuivre par ses propres moyens les expropriations et évictions nécessaires. Et aussi à régler l'intégralité du projet, en deux étapes. Le premier comprendra la construction des I.S.A.I. intérieurs ; la seconde, l'élargissement de la rue des Hauts-Pavés et la construction d'immeubles neufs suivant le nouvel alignement. Cette seconde étape permettra évidemment la disparition des maisons actuelles.

Toutes les tables étaient occupées, des bouchers en blouse à carreau, des ma-

quignons en toile bleue, des paysans en petites vestes, tout un monde de grippe-

« Remarquable »

a dit

de l'Exposition d'Urbanisme M. DAUTRY, ministre de la Reconstruction, qui a longuement examiné le plan du futur Nantes

MM. Roux-Spitz et Noël

architectes-urbanistes

indiquent les grandes lignes du plan de reconstruction de notre ville

Une étape importante vient d'être franchie : l'adoption, par le Conseil municipal, d'un nouveau plan de reconstruction de la ville.

La reconstruction

LE PLAN DE ROUX-SPITZ

Finalement, le plan ne change pas dans ses lignes fondamentales et principes directeurs entre les premières études de 1944 et l'approbation de 1948. Roux-Spitz a voulu donner à la ville un nouveau visage devant répondre aux nouveaux besoins de la société comme l'utilisation croissante de la voiture individuelle.

Ainsi, le schéma directeur de la ville de Nantes proposait l'élargissement des rues du centre ville afin de faire aboutir toutes les grandes artères au cœur de la ville.

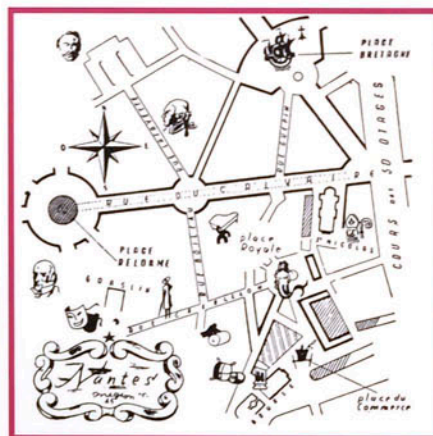
La création de trois grands axes de circulation constitue le schéma général des circulations et des courants locaux, il s'agit de la rue du Calvaire, du quartier du Marchix et du quai de la Fosse. Trois axes orientés Est-Ouest et reliés entre eux par des voies dites de traverse.

La destruction quasi totale de la rue du Calvaire permettait son élargissement sans souci d'expropriation et donc de coût trop élevé. Les bâtiments endommagés de la place Bretagne ne seront pas reconstruits, l'espace libre sera utilisé pour créer une place plus importante afin de dégager les bâtiments administratifs prévus sur son pourtour. D'autre part, la question du réaménagement du quartier insalubre du Marchix a été étudiée puisque la lutte contre le taudis était une des préoccupations majeures de la reconstruction.

Les modifications ont été apportées en fonction du caractère de la ville héritée au XVIII^{ème} siècle et de nombreux immeubles ont été reconstruits selon leur façade originale comme ceux du cours Cambronne, de la place Royale ou encore du quai de la Fosse.

Il y aura deux grands changements cependant : l'abandon de la percée Chanzy-Ceineray et la reconstruction de l'Hôtel-Dieu à son ancien emplacement.

La première opération importante de voirie : la liaison Pont de la Madeleine-Pont de Pirmil fut réalisée au début des années cinquante et au début des années soixante, la reconstruction du centre est quasiment terminée. On se rend compte alors que le plan a été un plan de reconstruction plus que d'aménagement.



Plan paru le 4 décembre 1945 dans l'Avenir de l'Ouest faisant apparaître les profondes modifications du centre ville et notamment de la rue du Calvaire et des places Delorme et Bretagne.

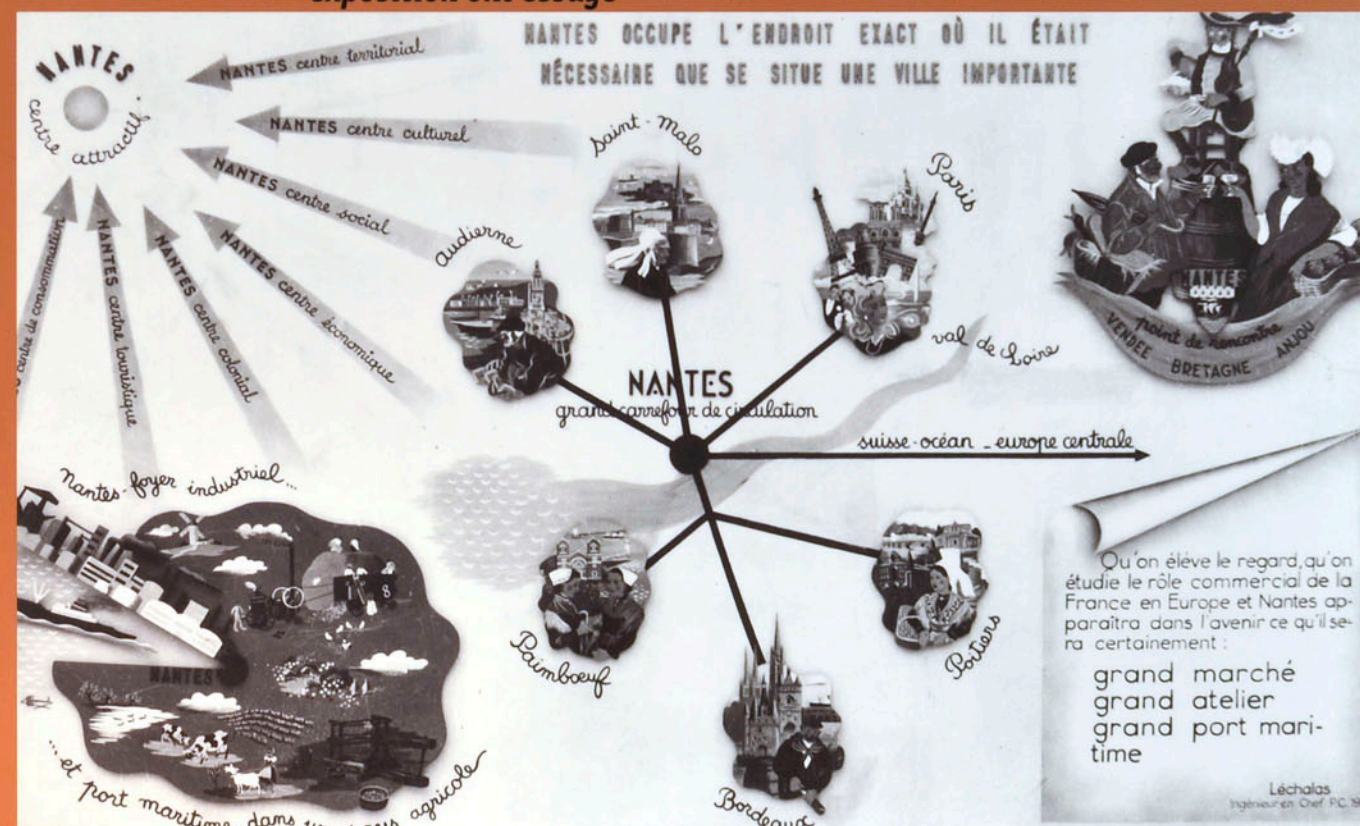
On se rend compte
alors que le plan
a été un plan
de reconstruction
plus que
d'aménagement.



Plan de reconstruction et d'aménagement, 1945 : en rose figurent les îlots sinistrés à reconstruire

L'EXPOSITION DU MUSÉE DES BEAUX-ARTS

Les Nantais manifestèrent plus d'approbations que de critiques et la majeure partie des correspondants fit preuve d'objectivité et de bon sens. Toutes les lettres, sans exceptions, ont été lues et étudiées par les urbanistes et la commission des grands travaux. Cette dernière rédige un mémoire des retouches à apporter au plan, retouches acceptées par MM. Roux-Spitz et Noël.





Le relogement

BARAQUEMENTS D'HABITATION

Suite aux bombardements de septembre 1944, 20.000 cartes de sinistrés ont été distribuées. La première réaction des Nantais face aux bombardements fut l'exode massif vers les campagnes. Cependant, une annonce de la préfecture oblige le retour des personnes indispensables à la vie de la cité et des enfants de plus de 14 ans. Ceci pose des problèmes de relogement pour ceux qui n'ont pas trouvé refuge chez de la famille ou des amis.

Dans un premier temps, la municipalité va procéder à la réquisition d'habitations inoccupées ou insuffisamment occupées.

Dès octobre 1943, il a été fait appel à la solidarité des propriétaires Nantais. Ces derniers ne feront pas preuve d'empressement, à tel point que l'on parle de sanctions en cas de refus d'obtempérer. De plus, certains propriétaires qui hébergent des sinistrés en profitent pour leur faire payer des loyers exorbitants.

Ainsi, mi décembre 1944, 4600 demandes de logements sont toujours en attente aux services municipaux.

Au même moment, la presse commence à se faire l'écho du mécontentement des sinistrés : ils ont du mal à obtenir des bons, les allocations qui leur sont attribuées ont du retard et les formalités administratives sont trop complexes. Par ailleurs, il est reproché aux administrations d'occuper des bâtiments qui pourraient servir d'habitations. Les baraquements vont alors être la réponse à une situation d'une dramatique urgence. Fin août 1945, les premières baraques sont édifiées puis les installations se multiplient partout où cela est possible : boulevards, anciens quais, espaces publics parcs privés, terrains loués ou réquisitionnés (avec ou sans indemnisation) par les municipalités, en accord avec les préfets. On en retrouve donc rue Lehuodé, rue Jeanne d'Arc, cours de la République, Bd Gaston Serpette, Bd Bénoni Goullin, Bd Gabriel Lauriol, rue de la Prairie d'Aval, rue de l'Hermitage...

En 1947, la mairie annonce que 5585 familles ont été relogées soit par réquisition, soit dans des baraquements.

De véritables cités sont créées : celle du Chêne des Anglais (construite au début des années cinquante afin de reloger 195 familles sinistrées), de Saint Jacques ou encore du Grand Blottereau. En effet, une partie du parc est occupée par des baraquements que la ville a reçu dès 1946. Comme la plupart des baraquements ils sont en bois, la toiture est réalisée en Fibrociment ou en carton bitumé et ce dans un souci d'économie parallèlement au manque de matériaux (tôle et ardoises notamment).

En principe, ils sont fabriqués selon des normes de surface, d'équipement sommaire et de confort minimum (eau courante, installations électriques, peinture, toilettes). Ils sont attribués en priorité aux sinistrés bien sûr, mais aussi aux familles nombreuses, aux anciens combattants et prisonniers de guerre ou encore aux habitants des logements à démolir pour cause d'insalubrité ou de réaménagement.

Les baraquements ont 1 à 6 pièces (de 9m² à 90m²) et sont attribués en fonction de la taille des familles. Cependant, 12 personnes sont parfois logées dans 3 pièces (39m²) ou encore 4 personnes dans 1 pièce de 9 m². De plus, les conditions de vie sont parfois alarmantes : mauvaise isolation, trous dans la toiture, sols en terre battue...

Peu à peu, les baraquements seront démolis et, au début des années soixante, la destruction des derniers baraquements du Grand Blottereau et du Chêne des Anglais s'impose. Ce n'est qu'au début des années soixante dix que disparaîtront ceux du Grand Blottereau, le provisoire a duré pour ceux qui n'avaient pas les moyens économiques d'accéder à un logement en HLM. Les derniers habitants de la cité seront relogés à la ZUP de St Herblain, en HLM au Pin Sec, aux Dervallières ou encore à la Petite Sensitive



Cité du Chêne des Anglais (s-d).
Avec le Grand Blottereau, elle constitue l'une des plus grosses cités
puisqu'en 1955 elle regroupe près de 1000 personnes.



Baraquements d'habitations



Baraquements du centre d'hébergement du Grand Blottereau, 1953.
La ville va utiliser des baraques de bois érigées dans le parc par les
Américains en 1947 pour reloger les sinistrés après la seconde guerre mondiale.
Elle y installe en 1948, d'autres baraquements qu'elle reçoit du MRU

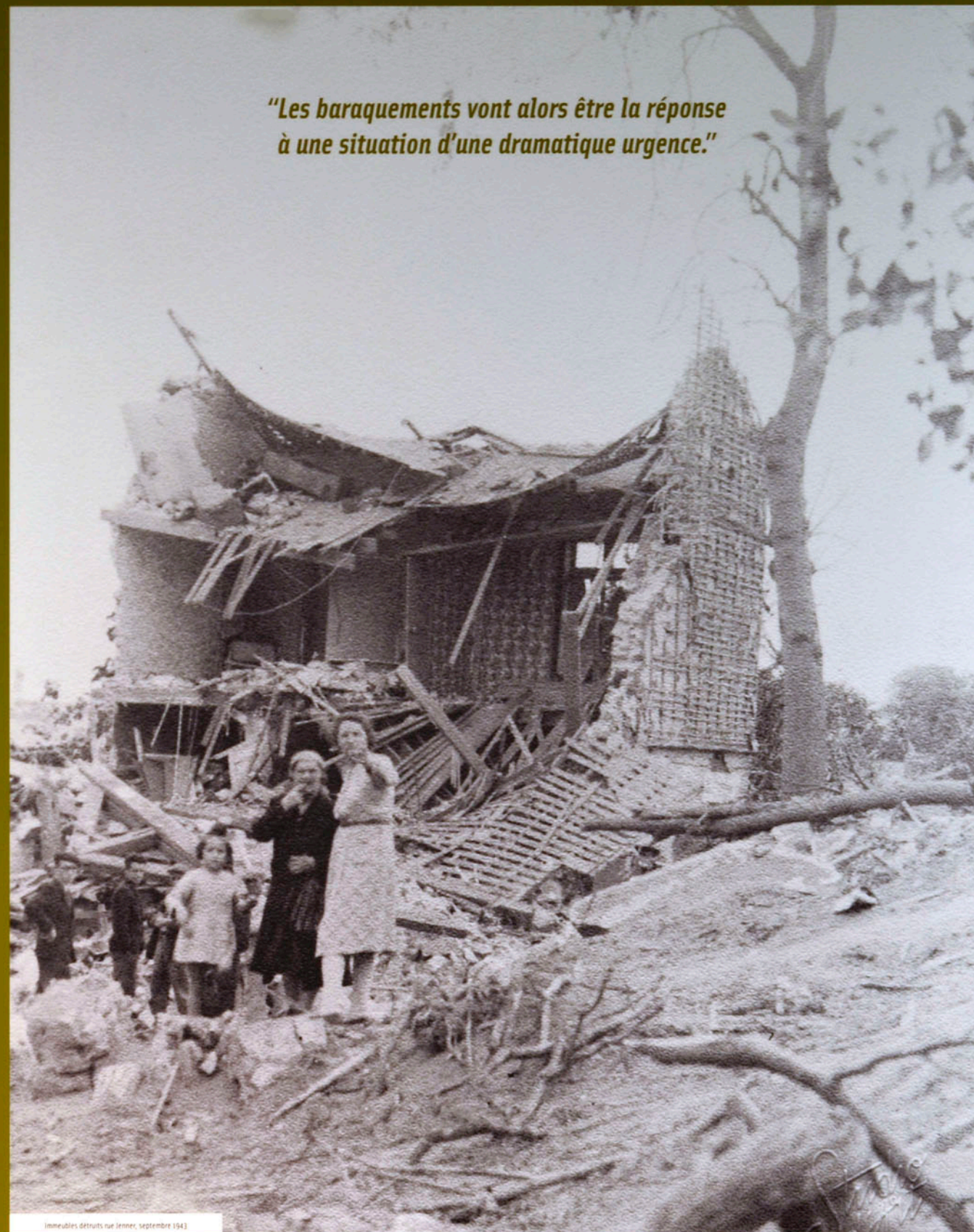


St Jacques (s-d).
La ville décide dès 1948 d'utiliser un terrain qu'elle avait acquis en vue
de l'extension du cimetière Saint Jacques.



Baraquements place Paul Doumer (s-d)

*"Les baraquements vont alors être la réponse
à une situation d'une dramatique urgence."*



Immeubles détruits rue Jenner, septembre 1943



Le relogement

BARAQUEMENTS COMMERCIAUX

Au lendemain des bombardements, 600 commerçants sont à reloger. En effet, les rues touchées dans le centre ville étaient extrêmement commerçantes :

rue de la Marne, rue Crébillon, rue de la Barillerie, rue d'Orléans, rue du Calvaire, place Royale

On y trouvait les grands magasins nantais : Decré, Prisunic, la Belle Jardinière, les Galeries Lafayette, le Grand Bon Marché... Les pertes de stocks de marchandises furent alors considérables.

Le 23 septembre, Decré s'embrase

le magasin construit en 1931 par Henri Sauvage succombe, les charpentes métalliques se sont effondrées au bout de 30 mn d'incendie. Cependant, 8 jours plus tard, un magasin est aménagé par des moyens de fortune dans les anciennes réserves épargnées rue de Briord. En 1945, un baraquement provisoire relie la rue de la Marne au magasin de la rue de Briord. Les premiers travaux de reconstruction menés par l'architecte Friésé débiteront en avril 1947.

Dès le 25 septembre 1943, le préfet exige que les commerçants rouvrent sous peine de voir leurs marchandises réquisitionnées afin de les distribuer à la population et ce, sans indemnité.

Ceux qui ont de la place doivent partager leur boutique avec des commerçants sinistrés. 160 d'entre eux seront installés dans les 19 magasins du marché de Feltre, dans les bâtiments semi-provisoires quai du Port-Maillard, en face du château, cours Franklin Roosevelt et dans les 70 baraquements installés sur la voirie publique. La plupart des commerçants de la rue du Calvaire furent installés sur le cours Franklin Roosevelt. Il existe deux types de baraquements : ceux en bois (cours St-Pierre et Bd Guist'hau), ceux en dur (cours St-André et Cambronne, Franklin et quai Brancas).

Au 31 décembre 1945, on estime à 49 le nombre de baraquements utilisés par les commerçants.

En 1947, la plupart d'entre eux ont retrouvé leurs anciens locaux. En 1966, les derniers baraquements du cours Kennedy et Franklin Roosevelt sont démontés. Le réaménagement de la rue du Calvaire terminé au début des années soixante permettra la réinstallation de nombreux commerçants.

La place des Volontaires de la défense Passive a été réalisée dans le but de créer un véritable centre commercial. Un immeuble entier à l'angle des rues Lafayette et de la nouvelle rue de Budapest est dédié au commerce et ne comporte aucun logement : il abritera le magasin Prisunic.

"Un immeuble entier à l'angle des rues Lafayette et de la nouvelle rue de Budapest est dédié au commerce et ne comporte aucun logement : il abritera le magasin Prisunic."



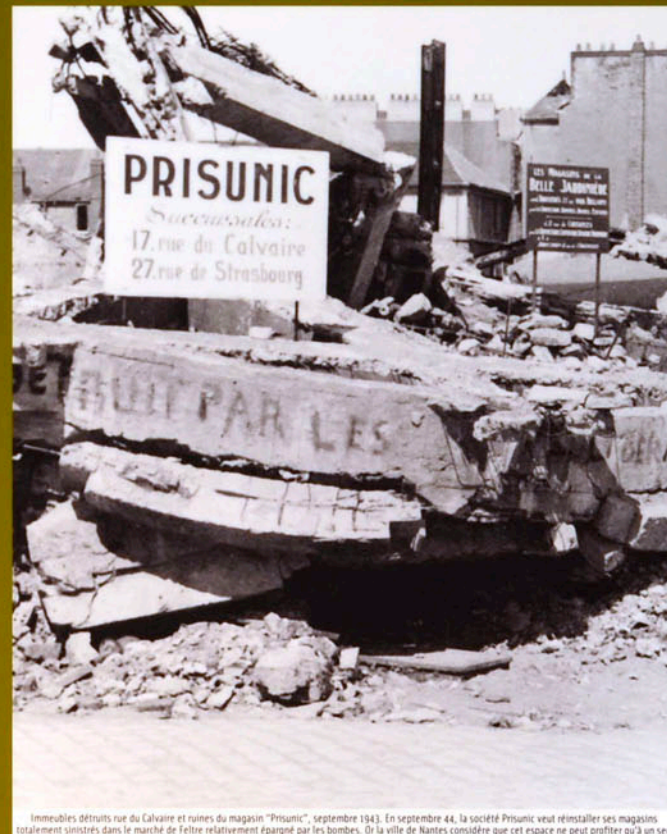
Les baraquements des cours Saint-Pierre et Saint-André ont été inaugurés fin décembre 1945.



Construction de baraquements provisoires, après les bombardements, Boulevard Guist'hau.



Vue du magasin Decré détruit rue de la Marne, septembre 1943. En 1931 avait été inauguré le magasin le plus moderne d'Europe : 7 étages de glaces et de poutrelles métalliques ! Trois bombes l'ont atteint mais aucune victime parmi le personnel ne fut à déplorer le 23 septembre.



Immeubles détruits rue du Calvaire et ruines du magasin "Prisunic", septembre 1943. En septembre 44, la société Prisunic veut réinstaller ses magasins totalement sinistrés dans le marché de Feltre relativement épargné par les bombes. Or la ville de Nantes considère que cet espace ne peut profiter qu'à un seul et préfère privilégier la construction de magasins baraquements à l'intérieur du marché afin d'y reloger les commerçants sinistrés de la rue du Calvaire.



Magasin Decré reconstruit. Les travaux proprement dits débutent le 8 avril 1948. Le 23 septembre 1949 la première tranche des magasins reconstruits est inaugurée mais ce n'est qu'en 1955 que la construction sera totalement achevée.



Place des Volontaires de la Défense Passive : magasin Prisunic.



Le relogement

LE RELOGEMENT DÉFINITIF

En 1946, il faut réparer avant tout. Les immeubles sinistrés partiellement (+ de 400) sont réparés à un rythme soutenu contrairement à ceux inachevés ou détruits totalement, demeurant de longues années sans intervention.

Mais pour Roux-Spitz, en même temps que l'on édifie des baraques et que l'on répare l'immédiat, il faudrait construire en dur et en définitif suivant des plans types, standardisés, avec des tracés orthogonaux. De plus, il faut parer à la crise du logement qui avait commencé dans les années trente.

Hygiène et modernité sont les mots d'ordre de l'après-guerre : il faut faire mieux, plus clair, plus sain.

Ainsi, dès 1947, est lancé le groupe des Hauts-Pavés situé entre le cimetière Miséricorde et le redressement de la rue des Hauts-Pavés. Réalisée dans le cadre des constructions d'État, il s'agit de la première opération d'ISAI de Nantes: Immeuble Sans Affectation Individuelle proposé aux sinistrés en échange de leur part de dommage de guerre. Les immeubles comprennent trois étages sur rez-de-chaussée et les appartements comprennent trois ou quatre pièces. La distribution utilise la présence d'un mur de refend séparant la cuisine des chambres, de la salle de bain et des W.C accessibles grâce à un dégagement. Salles de séjour et cuisine donnent sur les jardins tandis que les chambres et pièces sanitaires donnent sur les voies de desserte. Les façades sont en moellons de granit rose, les cadres de baies, bandeaux, auvents et perrons en béton bouchardé. La couverture est réalisée en toiture-terrasse. Toute la plomberie a été préfabriquée et l'équipement intérieur conçu pour donner à la ménagère les plus grandes facilités dans son travail quotidien. Les immeubles sont chauffés par un système collectif et un certain nombre de cheminées ont été prévues pour permettre le chauffage individuel si nécessaire. Les immeubles sont orientés Est-Ouest, des jardins, des terrains de jeux et des garages ont été prévus. Initialement, des boutiques prenaient place au rez-de-chaussée mais ce projet ne se réalisera pas.

En 1952, la première des deux tranches de travaux comprenant 164 logements soit environ 600 habitants est achevée.

À la fin des années quarante, Roux-Spitz construit également deux autres cités: Gaston Serpette et le Grand Clos. En 1948, la ville décide d'affecter les créances de dommages de guerre provenant d'immeubles communaux détruits à l'édification de logements économiques. Les années cinquante voient alors se multiplier la construction cités:

- Baboneau (99 logements)
- La Michaudière (29 familles)
- La Pilotière (58 logements)
- Pitre-Chevalier (67 logements)
- Moulin des Carmes (118 logements)...

Dans un même temps, sont érigées des cités HLM en coopération avec l'Office Public Municipal d'Habitations à Loyer Modéré:

- La Contrie (210 logements)
- Bd des Anglais (182 logements)
- Chemin des Agénêts (200 logements)...

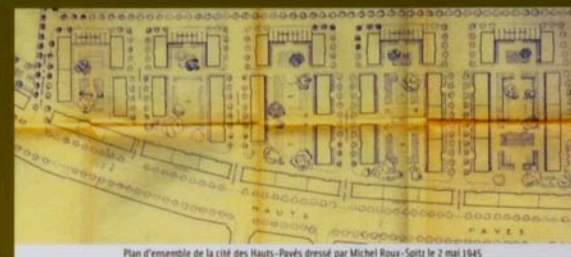
En 1954-55, la crise du logement fait toujours rage, il est alors décidé de construire des cités d'urgence: deux terrains sont désignés pour édifier les cellules types (32 à 34 m², 2 pièces principales...), l'un à la Géraudière et l'autre au Port-Durand. Ces cités ne devront être que provisoires, en attendant que les locataires aient trouvé un autre logement.

Un autre problème se pose également: reloger les expropriés des opérations d'urbanisme.

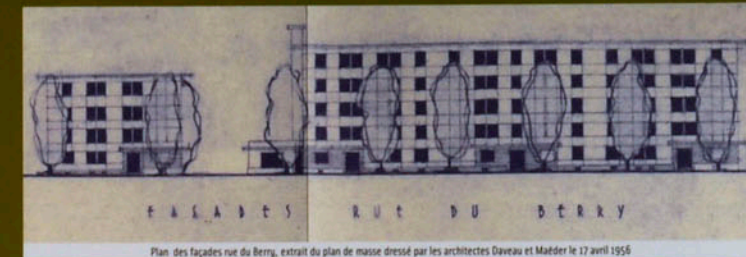
La population du Marchix, par exemple, sera relogée sur deux terrains éloignés du centre: au Pin Sec et à la Lande où sont prévus 300 logements. L'architecte Friès propose des plans très simples, utilisant un couloir central distribuant chaque pièce de dimensions restreintes et autonomes.

Ce n'est qu'à la fin des années cinquante que sont lancés les grands chantiers d'envergure comme les Dervallières (300 logements par an pendant 5 ans) ou encore la Boissière (450 logements répartis dans 6 immeubles).

"Il s'agit de la première opération d'ISAI de Nantes: Immeuble Sans Affectation Individuelle proposé aux sinistrés en échange de leur part de dommage de guerre."



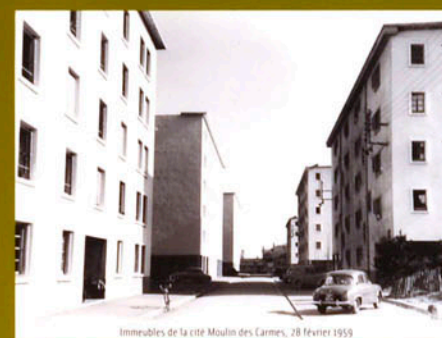
Plan d'ensemble de la cité des Hauts-Pavés dressé par Michel Roux-Spitz le 2 mai 1945



Plan des façades rue du Berry, extrait du plan de masse dressé par les architectes Daveau et Maeder le 17 avril 1956



Immeubles de la cité de la rue du Poitou, février 1958



Immeubles de la cité Moulin des Carmes, 28 février 1959



Construction de la cité du Grand Clos, 31 juillet 1947. La première pierre a été posée le 10 mars 1946, le projet initial prévoyait 125 maisons individuelles soit 350 logements mais 159 maisons, (318 logements) seulement furent adjudgées et donc construites.



Immeubles de la cité du Pin Sec, 26 février 1959

Bâtiments & édifices

LES ECOLES

Dès mars 1944, le plan de "démarrage" prévoit un programme particulier concernant les établissements scolaires. Il s'agit d'une part d'édifier des baraques provisoires en remplacement des écoles totalement détruites et d'autre part de réparer les bâtiments scolaires endommagés soit par les bombardements soit par l'armée d'occupation.

Lors de la séance du 25 septembre 1944, le Conseil municipal émet un vœu tendant à obtenir la réouverture des écoles "considérant qu'un certain nombre d'enfants et de jeunes gens d'âge scolaire sont actuellement de retour à Nantes avec leurs familles et tout en conseillant aux parents de laisser le plus possible les petits enfants à la campagne et pensant qu'il importe, malgré les difficultés qu'une telle mesure est susceptible d'engendrer, de faciliter à ces jeunes élèves la reprise de leurs études interrompues pour certains depuis trop longtemps et de les arracher aux dangers de l'oisiveté ainsi qu'à ceux de la rue".

Les conditions de vie étant encore précaires à Nantes et la population, repliée après les bombardements de septembre 1943, étant encore peu rentrée la municipalité est consciente que "cette ouverture aurait pour conséquence d'inciter les réfugiés à rentrer à Nantes pour permettre à leurs enfants de reprendre leurs études, dans leurs classes habituelles, et que ces rentrées, si elles devaient se traduire par un afflux important de personnes risqueraient d'accroître les difficultés de l'approvisionnement général et du relogement familial".

Le projet "Ecoles" initié le 26 septembre 1946 comporte trois phases:

- l'aménagement des locaux existants
- la construction de baraques ou d'éléments préfabriqués
- le programme d'avenir qui prévoit les extensions liées à une nouvelle répartition de la population et les futures constructions que nécessitera l'augmentation de la population nantaise (200265 habitants en 1946 et 222790 en 1954).

La construction de baraques

Les écoles détruites sont tout d'abord logées provisoirement dans des bâtiments disponibles: l'école du Chêne d'Aron à l'école de commerce dans un baraque de 100m² square de la Monnaie, 3 classes de l'école de la Prairie d'Aval dans une villa de la Prairie d'amont (en amont du pont de Pirmil) et le reste des élèves à l'école religieuse de la Madeleine, 50 des 200 élèves des écoles de la rue de Beauséjour et de la rue de la Faïencerie dans l'école du quai Hoche surpeuplée, le reste des effectifs dans l'école Sainte-Croix et l'école de la Madeleine.

Puis à partir de 1947 elles vont être installées dans des baraques pré-fabriquées béton.

L'école du Chêne d'Aron nécessite 7 baraques répartis comme suit

- 4 baraques de 140 m² pour les classes
- 1 baraque de 91 m² pour la conciergerie
- 2 baraques de 116 m² et 162 m² comme préau
- L'école de la rue de Beauséjour s'installe elle dans 5 baraques
- 2 baraques de 210 m² pouvant accueillir 6 classes
- 1 baraque de 140 m² pour 2 classes
- 1 baraque de 74 m² pour la conciergerie
- 1 préau de 329 m²

Certains établissements scolaires sont même installés dans des baraques en périphérie nantaise, le collège moderne de jeunes filles au château de la Guillaonnais à Basse-Goulaine et les lycées Clémenceau et Ghist'hau au château de la Berthelotière à Orvault.

Le programme d'avenir:

Il prévoit la construction de 12 écoles maternelles, de 8 groupes scolaires, de 7 écoles primaires et 4 agrandissements soit 31 nouvelles écoles pour pouvoir accueillir la population scolaire en augmentation 11 637 élèves en octobre 1945, 13003 en octobre 1946 et 14810 en avril 1947. Les années 1950 verront se construire nombre d'écoles, l'école du Chêne d'Aron sort de terre en 1957 et l'école de la rue de Beauséjour déplacée devient le groupe scolaire Gustave Roch.

ECOLES TOUCHÉES PAR LES BOMBARDEMENTS

Ecole de garçons rue Beauséjour	.....	DÉTRUITE	16 et 23 septembre 1943
Ecole du Chêne d'Aron	.....	DÉTRUITE	16 et 23 septembre 1943
Ecole de garçons rue du Moulin	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	septembre 1943
Ecole de filles rue Saint-André	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Ecole de filles rue Guilbourg de Lézins	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Ecole de garçons rue de la Faïencerie	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	16 septembre 1943
Ecole de filles rue Evariste Lamiot	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	septembre 1943
Ecole de filles place des Garennes	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Ecole de filles rue Didier Severin	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	septembre 1943
Ecole maternelle rue Joseph Blanchard	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Ecole de filles et de maternelle rue E. Pénard	.....	ENDOMMAGÉE	septembre 1943 et 2 juillet 1944
Ecole de garçons place des Garennes	.....	ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Ecole de filles rue Harrogu	.....	ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Ecole de filles rue du Bocage	.....	ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Ecole quai Hoche	.....	ENDOMMAGÉE	septembre 1943
Groupe scolaire de la Contrie	.....	ENDOMMAGÉE	16 septembre 1943
Ecole de filles de la Prairie d'Aval	.....	DÉTRUITE	8 mai, 7, 8 et 15 juin, 16 juillet 1944
Ecole Louis Millet	.....	ENDOMMAGÉE	6 et 7 juin 1944
Ecole de la Jonellière	.....	ENDOMMAGÉE	1944
Collège moderne de garçons rue de Bel Air	.....	ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Collège moderne de filles rue Louis Blanc	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Collège technique avenue de Launay	.....	ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Ecole pratique de jeunes filles (Vial)	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	septembre 1943
Petit lycée de garçons rue du Général Meunier	.....	ENDOMMAGÉE	septembre 1943
Lycée de jeunes filles Guist'hau	.....	ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Lycée Clémenceau	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	23 septembre 1943
Ecole de droit	.....	DÉTRUITE	septembre 1943
Ecole de médecine	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	16 septembre 1943
Ecole des Beaux-Arts	.....	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE	septembre 1943
Conservatoire de musique	.....	ENDOMMAGÉE	septembre 1943



Ecole de la rue Beauséjour (actuelle rue Alexandre Fourmy) Construite en 1869 par l'architecte Gaillard, elle fut complètement détruite par les bombardements des 16 et 23 septembre 1943



Ecole de la rue de Beauséjour 26 juin 1947



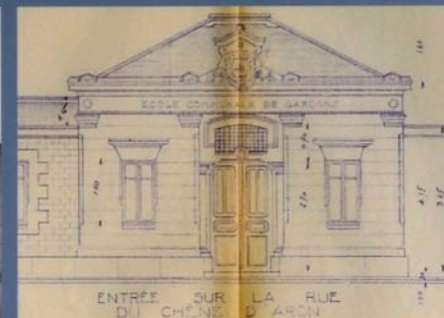
Construction de l'école de filles du boulevard Gustave Roch juin 1956



Ecole du Chêne d'Aron, construite en 1879, elle fut réquisitionnée par l'armée allemande le 7 juin 1941 et bombardée les 16 et 13 septembre 1943. Installée en 1947 dans des baraques, elle fut reconstruite plus grande en 1957 comprenant une école de garçons de 9 classes et une école maternelle de 3 classes.



Ecole du Chêne d'Aron en 1947



Ecole du Chêne d'Aron

...pensant qu'il importe, de faciliter à ces jeunes élèves la reprise de leurs études interrompues pour certains depuis trop longtemps et de les arracher aux dangers de l'oisiveté ainsi qu'à ceux de la rue".



Ecole de la Prairie d'Aval totalement détruite par plusieurs bombardements en 1944

Bâtiments & édifices

L'HOTEL-DIEU

Principal hôpital de Nantes depuis son inauguration le 15 décembre 1863, l'Hôtel-Dieu fut presque entièrement détruit lors du bombardement du 16 septembre 1943. Outre les importantes pertes humaines, 60 % des bâtiments sont inutilisables et irréparables, quant au matériel sanitaire il est en grande partie enseveli sous les décombres. Parallèlement plusieurs cliniques sont elles aussi lourdement touchées comme Saint-François d'Amboise totalement détruite.

Heureusement épargné l'Hospice général Saint-Jacques a permis de replier toute l'organisation sanitaire restante avec une capacité opératoire diminuée de moitié face à l'afflux de centaines de blessés. Joutant l'Hôtel-Dieu, l'école de Médecine est elle aussi en grande partie sinistrée. Les bureaux, la bibliothèque, le laboratoire de physique, l'amphithéâtre de chimie, la salle des balances et la salle d'autopsie sont totalement détruits, alors que le grand amphithéâtre, la salle de dissection et les autres laboratoires ne sont que partiellement touchés.

Rapidement l'opportunité de la reconstruction de l'Hôtel-Dieu fut discutée

Dans sa délibération du 16 mars 1944, la municipalité se déclare hostile à cette reconstruction in situ préférant la réorganisation et le développement de Saint-Jacques, sous réserve d'héberger hors de Nantes la moitié des patients de l'Hospice général (aliénés, enfants de l'assistance et tuberculeux) ; les bâtiments intacts de l'Hôtel-Dieu accueillant désormais un hôpital de consultations et de soins d'urgence.

Une deuxième solution, écartée à l'origine par la municipalité, fit son chemin...

Il s'agissait de construire un nouvel hôpital non pas sur son emplacement d'origine mais sur un terrain en bordure de la route de Vannes au lieu-dit le Bignon. L'aspect "sain" du site fut mis en avant face à "la situation de l'Hôtel-Dieu, en plein centre ville, à moins de 800 mètres des établissements portuaires et des usines de la Prairie-au-duc, situation anachronique, malsaine et dangereuse :

- anachronique, car toute possibilité d'extension suffisante dans un quartier où les acquisitions immobilières sont fort onéreuses y était rigoureusement refusée ;
- malsaine, car les poussières de la ville, les fumées des usines chassées par les vents d'ouest dominants, les multiples bruits d'une circulation trépidante, pouvaient pénétrer librement dans une enceinte où l'air pur et le silence sont infiniment recommandables ;
- dangereuse, hélas ! les événements de septembre en ont administré la preuve la plus convaincante."

Le 21 mars 1945 le Memorandum Cadenat énonça l'avis formulé par la Commission des Hospices, désireuse de voir se reconstruire l'hôpital sur l'île Gloriette. Encore hostile à ce projet, la municipalité envisageait désormais l'érection du nouvel établissement sur le site du Bignon.

En février 1947, alors que le corps médical se positionne pour le centre ville, mettant en avant la facilité d'accès tant pour les médecins que pour les patients et leurs familles, la Ville valide la reconstruction de l'Hôtel-Dieu en hôpital central sur l'île Gloriette, le Bignon accueillant ultérieurement un hôpital de district.

En 1949, Michel Roux-Spitz architecte en chef et ses adjoints Pierre Joëssel, J. Postel-Vinay et Yves Liberge présentent le projet d'un bâtiment nouveau de type "dit rayonnant", comprenant des ailes axées autour d'un corps central.

A ce bloc central recevant 772 lits, venaient s'adjoindre des services annexes comme le service Mère-enfant.

Le projet de Roux-Spitz était prévu pour permettre un futur agrandissement : les fondations et le renforcement de l'ossature supportant l'extension des ailes latérales et la surélévation de certaines parties.

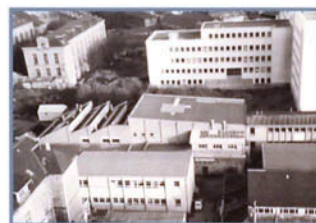
Soumis à enquête publique entre le 27 mars et le 8 avril 1950, le projet fut largement critiqué par Joseph Caillaud.

Ardent défenseur du Bignon, ce dernier, après un long travail documentaire et argumentaire déposa ses observations. Il critiqua le principe de la reconstruction in situ, la solution d'un bâtiment en hauteur au point de vue sécurité. Il estimait que la solution pavillonnaire retenue pour le projet du Bignon donnait plus de garantie. Il dénonça aussi le contraste entre "l'énorme façade plate du futur Hôtel-Dieu" et les façades XVIII^{ème} de Feydeau.

Malgré ces critiques la construction du nouveau centre hospitalier régional démarra en avril 1951 et accueillit son premier patient en 1964, les travaux ayant pris du retard suite au décès de Michel Roux-Spitz le 14 juillet 1957.

L'école de médecine fut provisoirement installée dans une école d'attente quai Moncoussu et dans des baraques attendant la construction de l'amphithéâtre Laënnec en 1957 et des bâtiments définitifs en 1966.

En 1949,
Michel Roux-Spitz
architecte en chef
et ses adjoints
Pierre Joëssel,
J. Postel-Vinay
et Yves Liberge
présentent le projet
d'un bâtiment
nouveau de type
"dit rayonnant",
comportant des
ailes axées autour
d'un corps central.



Ecole de médecine provisoire 18 novembre 1965



L'Hôtel Dieu après le bombardement du 16 septembre 1943



Ecole de médecine Amphithéâtre de chimie



Hôpital Beilleville - Malgré les dégâts subis par les bâtiments, le matériel sanitaire, chirurgical, de radio et de couchage était majoritairement intact, si bien que l'hôpital put redémarrer rapidement, installé provisoirement dans une maison bourgeoise rue César Franck, avant d'être réhabilité.



Projet du situation du nouvel Hôtel-Dieu sur le site du Bignon, route de Vannes



Construction du nouvel hôpital 4 mai 1960

Bâtiments & édifices

EDIFICES RELIGIEUX

Dans la "liste des monuments historiques et artistiques, bâtiments, églises, écoles détruits ou détériorés lors des récents bombardements aériens" en date du 1^{er} octobre 1943 apparaissent plusieurs édifices cultuels.

Fin 1943, la priorité pour la Ville, en accord avec les prêtres et les architectes des paroisses, fut de mettre hors d'eau les bâtiments, en utilisant les matériaux disponibles : feuilles de carton et feutre bitumé.

Lors des conseils municipaux des 8 février et 31 juillet 1946, la municipalité demanda à l'Etat de régler la totalité des dépenses de réparation des édifices cultuels sinistrés, édifices dont la propriété avait été remise d'office à la commune par la loi du 13 avril 1908. L'Etat ne voulant envisager l'attribution de participations financières supérieures à celles prévues soit au maximum 60%, la municipalité dut aviser les prêtres des diverses paroisses que la dépense excédant la subvention partielle de l'Etat resterait à la charge du clergé et de la communauté des fidèles.

La Ville ayant seule qualité à revendiquer la participation de l'Etat pour la reconstruction et pour ne pas risquer un retard dans le dépôt des dossiers de dommages de guerre, dossiers instruits à l'origine par les paroisses, elle se chargea d'effectuer le dépôt global des dossiers avant la date limite fixée au 31 juillet 1946.

Cependant, considérant l'affectation spéciale des édifices cultuels, la municipalité jugea bon de laisser une certaine initiative aux prêtres dans la conception et la conduite des travaux de restauration et autorisa donc les curés des différentes paroisses à la représenter dans toutes les démarches auprès du Ministère de la Reconstruction.

En 1948, la municipalité approuva la liste des architectes proposés par les paroisses afin de suivre la restauration ou la reconstruction comme pour l'église Ste-Madeleine.

La restauration de la basilique Saint-Nicolas

Construite à partir de 1844, inaugurée le 25 décembre 1854, la basilique Saint-Nicolas fut lourdement touchée par trois bombes le 16 septembre 1943. Par chance une seule bombe explosa soufflant la couverture, détruisant la moitié de la grande nef et la totalité des collatéraux Est.

Les travaux de reconstruction, menés de 1947 à 1953, furent dirigés par l'architecte Georges Ganuchaud et les travaux de gros œuvres confiés à l'entreprise nantaise Grossin. Mais il fallut attendre 1960 pour voir la pose de nouveaux vitraux et 1963 pour l'installation du grand orgue. Le précédent très touché avait fait l'objet d'un projet de restauration, cependant jugé comme élément somptuaire il fut exclu du bénéfice des indemnités pour dommage de guerre et on préféra le remplacer.

Un nouveau temple protestant

Œuvre de l'architecte Driollet, le temple protestant fut construit en 1855 sur la place de Gigant, actuelle place de l'Edit de Nantes. Totalement détruit lors du bombardement du 23 septembre 1943, il fut remplacé provisoirement par un baraquement installé place Edouard Normand.

Dès le 20 juillet 1948, le pasteur Raoul Duval proposa d'édifier le nouveau temple sur cette même place, sur le terrain resté libre depuis l'incendie du théâtre de la Renaissance en 1912. L'ancien emplacement, place de l'Edit de Nantes, était devenu insuffisant par suite de l'élargissement prévu de la rue de Gigant.

En 1956, le nouveau temple fut effectivement construit sur la place Edouard Normand par l'architecte Victoire Durand-Gassel-Friese après avoir été un moment projeté sur un terrain proposé par la Ville dans le cadre de l'opération du Marchix, terrain situé en bordure de la route de Vannes prolongée, à l'arrière de la Maison du peuple.

ÉDIFICES RELIGIEUX TOUCHÉS PAR LES BOMBARDEMENTS

Temple protestant	DÉTRUIT
Eglise St-Nicolas	SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGÉE
Eglise St-Louis	LÉGÈREMENT ENDOMMAGÉE
Eglise Ste-Anne	LÉGÈREMENT ENDOMMAGÉE
Eglise St-Jacques	LÉGÈREMENT ENDOMMAGÉE
Cathédrale	LÉGÈREMENT ENDOMMAGÉE
Ste-Madeleine	LÉGÈREMENT ENDOMMAGÉE
Notre-Dame de Toutes-Aides	LÉGÈREMENT ENDOMMAGÉE



Église Saint Nicolas en restauration 25 mars 1950



La cathédrale



Saint-Nicolas

Fin 1943, la priorité pour la Ville, en accord avec les prêtres et les architectes des paroisses, fut de mettre hors d'eau les bâtiments, en utilisant les matériaux disponibles : feuilles de carton et feutre bitumé.



La cathédrale



Le temple protestant



Projet d'un nouveau temple route de Vannes



ÉGLISE RÉFORMÉE DE NANTES
PROJET POUR UN TEMPLE ÉDOUARD NORMAND



Le nouveau temple en 1959

Bâtiments & édifices

IMMEUBLES HISTORIQUES ET PUBLICS

Le Palais de la Bourse

Le palais de la Bourse, dont la construction, commencée en 1790 sur les plans de Cruxy se termina finalement en 1815, demeura propriété communale jusqu'en 1937. Il fut cédé gratuitement à la Chambre de Commerce le 25 février 1937, à charge pour elle d'en conserver la destination et d'y maintenir le Tribunal de commerce et ses services. Sinistré en juin 1944 et bien qu'inscrit à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques, le bâtiment fut l'objet de nombreuses discussions quant au bien fondé de sa reconstruction et si reconstruction de sa future affectation. En 1948 la Chambre de Commerce et la Ville discutèrent d'une possible rétrocession à cette dernière. En effet, la Chambre de Commerce, propriétaire de l'édifice, qui hébergeait le Tribunal de commerce, la Bourse du Commerce et le Syndicat d'initiative envisagea une cession à la Ville ou au Conseil Général suite au projet d'installation de ses services et du tribunal à l'Hôtel Deurbroucq. Par conséquent, la coûteuse reconstruction était pour moitié à la charge du nouveau propriétaire, l'autre moitié étant financée par le M.R.U. au titre des dommages de guerre et par le Ministère des Beaux-Arts en tant que monument historique. La Ville déclina l'offre, le coût et les contraintes architecturales du bâtiment limitant les affectations scolaires envisagées. Auparavant, la Ville avait envisagé plus favorablement la cession non pas du bâtiment mais du terrain d'emprise de ce dernier en cas de non reconstruction : "Le Palais de la Bourse occupe un emplacement de 1700 m² sur l'une des places les plus importantes de Nantes. Son caractère historique était certes plus intéressant jusqu'en 1943. Peut-on dire qu'il l'a conservé depuis lors ? L'état dans lequel il se trouve actuellement permet d'en douter, puisque seuls trois côtés de l'édifice sont encore debout. Il conviendrait de prendre contact avec l'Administration des Monuments historiques pour connaître ses exigences. Personnellement, nous pensons qu'il y aurait sans doute possibilité de faire abandonner à cette administration toute idée de reconstitution. Si cela était, l'offre de la Chambre de Commerce ne serait pas à rejeter a priori. La Ville recevrait gratuitement un emplacement central qu'elle pourrait utiliser à son choix : soit à l'agrandissement de la place du Commerce, soit à la construction de l'un des instituts d'enseignement supérieur prévus dans un proche avenir". Finalement la Chambre de Commerce conserva le bâtiment et décida de la reconstruction, d'autant que l'obligation de respecter les proportions d'origine ne concernait que l'extérieur du monument, toute latitude étant laissée pour l'adaptation des installations intérieures permettant ainsi à la Chambre de Commerce d'installer plus confortablement ses services et ceux de la Bourse. Le Tribunal de Commerce fut déplacé à l'Hôtel Deurbroucq. Les travaux démarrèrent en 1948 pour s'achever en 1953. Le 5 janvier 1949, "la Prudence" et "la Ville" les deux dernières statues rescapées sur les dix qui surmontaient la colonnade de la façade place de la Bourse, furent descendues de leur socle afin d'être mises à l'abri le temps des travaux. En 1951, la Chambre de Commerce donna à la Ville les quatre colonnes à chapiteau corinthien situées dans la grande salle de la bourse pour servir "sous forme de ruines grecques" à l'embellissement d'un parc ou même d'un stade. Deux se brisèrent au démontage quant aux deux autres, elles furent transportées dans la cour de l'Hôtel Rosmadec, en attendant une future réutilisation.

L'Hôtel des Postes

Situé quai Brancas, il fut touché par les bombardements de septembre 1943 et du 15 juillet 1944. Le mémoire explicatif du 28 mai dresse l'état des dégâts subis : "Les dégâts subis sont très importants, bien que cet édifice n'a reçu aucun coup direct, mais de nombreuses bombes sont tombées à proximité. L'effet de souffle a causé des dégâts importants à la maçonnerie qui porte la trace de nombreux éclats. En outre, plusieurs entrepieds d'ouverture ainsi que les plates-bandes sont à reprendre ou à refaire ainsi qu'une partie des corniches. La plus grande partie des menuiseries tant extérieures qu'intérieures ont été arrachées et détériorées ; les vitres des portes, fenêtres et cloisons vitrées sont brisées presque en totalité, de très nombreux plafonds et cloisons sont à refaire. La couverture et la charpente ont également souffert. Il est à noter que les installations électriques et le chauffage central ont besoin d'être entièrement revus." Dès 1943 les P.T.T. demandèrent en premier lieu une mise hors d'eau du bâtiment. On obstrua les fenêtres avec des châssis de bois et du vitreux afin d'assurer un abris précaire aux employés. Le projet d'une nouvelle poste place Bretagne condamne le bâtiment du quai Brancas désormais voué à la démolition. Le Plan d'aménagement et de reconstruction de 1945 prévoit un jardin sur son emplacement, projet soutenu par M. Roux-Spitz, aussi architecte du nouvel hôtel des postes place Bretagne. Cependant la construction de ce dernier étant encore loin, la Municipalité décida de remettre en état l'ancien bâtiment afin d'assurer le service public. Le manque de matériaux, verre cathédrale et mastic notamment ralentissent les travaux. Un incendie en décembre 1947 oblige la Poste à occuper différents locaux (guichets annexes aux halles centrales du Champs de Mars) et baraques (cours Cambronne). Régulièrement de nouveaux travaux maintiennent en état le bâtiment et permettent la continuité du service en attendant la livraison du nouvel hôtel des postes. Malgré tout la ruine menace la sécurité des usagers. Il sera fermé définitivement en 1963 après transfert des services place Bretagne. Démoli, il a laissé la place au square Fleuriot de l'Angle.



L'Hôtel des Postes et le quai Brancas - septembre 1943



L'HÔTEL DEURBROUCQ

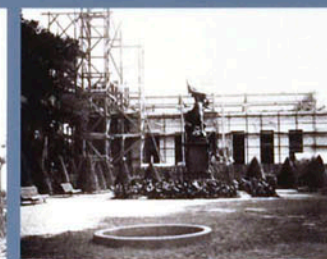
Construit vers 1765 par Dominique Deurbroucq négociant et juge consulaire d'origine hollandaise, il fut sinistré en septembre 1943. Rapidement reconstruit, avec une seule différence conséquente : l'oubli des grandes cheminées, il deviendra en 1954 le siège du Tribunal de commerce, après que la Ville ait renoncé à l'acheter. La municipalité nantaise avait projeté de l'acquérir pour y installer, comme mentionné au plan d'aménagement, un établissement d'enseignement supérieur tel que l'Institut supérieur de droit (l'école de droit ayant été détruite en 1943), mais l'installation d'une école ou d'un service public nécessitait des remaniements intérieurs considérables et coûteux.



La Bourse en 1944



Reconstruction de la Bourse 26 juillet 1949



"La Prudence" et "la Ville" les deux dernières statues rescapées sur les dix qui surmontaient la colonnade de la façade place de la Bourse, furent descendues de leur socle afin d'être mises à l'abri le temps des travaux...

Bâtiments & édifices

L'USINE DE L'EAU DE LA ROCHE

Mise en service en 1899, lors du déplacement de la prise d'eau en Loire, l'usine élévatrice de la Roche est capable de refouler quotidiennement 20.000 m³ d'eau et d'assurer l'alimentation des quartiers les plus hauts de la ville. Certaines machines, installées dès l'ouverture de l'usine, fonctionneront jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

L'usine est touchée une première fois par les bombardements du 16 septembre 1943. Quatre heures après le début du raid aérien, les réservoirs sont complètement vides et près de 50.000 m³ d'eau sont écoulés dans les égouts. L'usine est complètement détruite lors des attaques aériennes de mai et juin 1944. Sur les 28 bassins filtrants, il n'en reste que quatre en état d'exploitation. 18 bassins sont entièrement détruits tandis que 6 autres le sont entre 25 % et 70 %.

Les habitants sont invités à l'utiliser qu'après ébullition ou stérilisation. La population est ravitaillée par des camions citernes alimentés par les réservoirs de la Contrie, restés intacts.

On compte 300 ruptures du réseau dont les trois conduites maitresses de refoulement. Les services techniques se mettent aussitôt au travail : treize stations de pompage provisoires sont installées sur tout le territoire de la commune. Malheureusement, une distribution électrique irrégulière ne permet pas de maintenir une efficacité permanente. Pourtant, en août 1944, une distribution d'eau brute est assurée dans toute la ville. Pendant huit mois, Nantes restera soumise à ce régime. Un mois plus tard, la Ville entreprend les premiers travaux de "reconstitution". On commence par la réfection du canal d'amenée d'eau de la Loire au relais élévatoire et la remise en état de quatre bassins filtrants. Cinq réservoirs sont mis en place afin de prévoir toute nouvelle rupture de canalisation. Dès le début de l'année 1945, le personnel de l'usine restaure son outil de travail et installe, dans les ruines même des salles de pompes, des groupes électriques provisoires de pompage qui permettent la remise en service d'une partie des anciennes installations.

En avril 1945, les Nantais, habitant au nord de la Loire, peuvent enfin recevoir de l'eau potable.

À partir de juillet 1945, la Ville envisage un programme pluriannuel. Il débute par une première série de travaux :
- suppression du relais élévatoire et des bassins de floculation et leur remplacement par un canal de grande section entre la Loire et l'usine ;
- concentration dans l'usine même de tous les groupes de pompage avec électrification de l'usine ;
- remise en état du deuxième groupe de bassins filtrants, achèvement des deux tranches de dégrossisseurs-préfiltres qui permettront d'augmenter la vitesse de filtration et d'obtenir le même résultat qu'avant guerre avec une surface moitié moindre.

L'année 1946 sera marquée par la mise en adjudication des travaux de reconstruction du bâtiment de l'usine et de ceux du premier groupe de bassins filtrants. L'achèvement des travaux est prévu pour la fin de l'année 1947. L'ensemble des travaux est estimé à 160 millions de francs. Sur ce chiffre, 58 millions ont été déjà engagés pour les premières réparations d'urgence en 1944 et en 1945 ; 50 millions seront nécessaires en 1946 tandis que 52 millions doivent être prévus pour l'année 1947. L'état, par l'intermédiaire du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, subventionne à 100 % les travaux provisoires et à 80 % les travaux définitifs. Toutefois, le calcul de l'état reprend la situation existante d'avant-guerre. La Ville vote donc un budget de 32 millions en mars 1946 pour compenser les infrastructures nouvelles. En décembre 1950, la Ville décide la construction du bâtiment destiné à l'habitation du personnel de maîtrise de l'usine (logements du chef d'usine et des deux contremaîtres). Le marché revient à l'entreprise Cazentre le 1er mars 1951. La même société reçoit, en juillet 1951, le marché pour la construction de la conciergerie et le bureau-laboratoire de l'usine.

Au total, la reconstruction de l'usine élévatrice de la Roche aura coûté 300 millions de francs à l'état. En 1953, de nouveaux pré-filtres permettent de débiter 20.000 m³ d'eau par jour, portant la capacité des installations à 80.000 m³ quotidiens. Entre 1947 et 1952, 42.941 mètres de canalisations ont été posées, faisant passer de 394 à 437 kilomètres la longueur totale du réseau.



Photo destruction 2 (13/1525) : Au-delà de la destruction des bâtiments, l'usine de la Roche comptera cinq employés "morts en services commandés". Bien que protégés dans un abri anti-aérien construit en 1940, ils périrent sous le souffle d'une bombe venue s'écraser dans la paroi où se trouvait la porte d'entrée.

Quatre heures après le début du raid aérien, les réservoirs sont complètement vides et près de 50.000 m³ d'eau sont écoulés dans les égouts.

MAIRIE DE NANTES

Avis Important à la Population

SERVICE D'EAU

Lors de la remise en service des conduites d'eau de la Ville, l'eau distribuée devra être considérée comme **"NON POTABLE"** jusqu'à nouvel avis. Cette eau ne devra être utilisée pour la boisson, qu'après purification soit par l'ébullition pendant cinq minutes, soit, à défaut, par un procédé chimique.

Tous les établissements tels que : Hôtels, Restaurants, Cafés, Canteines, Industries, etc., devront apposer sur leurs robinets d'eau une pancarte portant la mention **"EAU NON POTABLE"**.

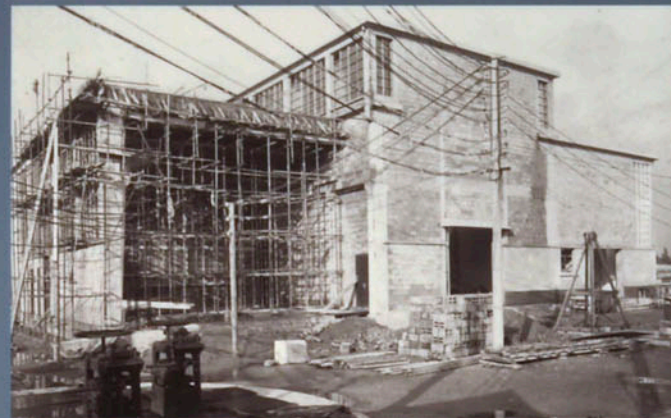
Il est rappelé que les solutions chlorées titrées destinées à la stérilisation des eaux, sont distribuées gratuitement dans toutes les pharmacies. L'eau doit être consommée après un contact de trois heures avec deux gouttes de solution chlorée.

PAR LETRE D'AVIS

NANTES, le 15 Juin 1946.



Décidée en 1892, l'usine de la Roche s'inscrit dans le rachat par la Ville de Nantes de la concession de l'eau, détenue alors par la Compagnie Générale des Eaux. Pour devenir complètement autonome, la Ville transfère la prise d'eau en Loire qui mène à l'usine de Richebourg pour l'installer près du pont de Vendée.



Usine de la Roche - Neefs 1, 2 et 3 : le bâtiment principal, divisé en trois travées, regroupe l'ancienne machine élévatrice, le groupe électro-pompes et le groupe électrogène de secours. Un bâtiment secondaire est prévu pour abriter le poste de transformation de courant, un atelier pour l'entretien, le contrôle et la réparation du matériel, les chaudières du chauffage central, des douches et enfin une salle de repos pour le personnel.



Si les bombardements de septembre 1943 touchent légèrement l'usine, ceux de mai et juin 1944 sont beaucoup plus dévastateurs. Pour remplacer l'équipement détruit, on utilise le bateau-refouleur des Ponts et Chaussées. Celui-ci fonctionnera jusqu'au 11 août 1944, jour où il est dynamité par les Allemands.



Usine de la Roche, 1952 : la reconstruction de l'usine a permis le branchement de 3.000 nouveaux abonnés, notamment ceux des cités du Bout des Pavés, du Grand Clos, de la Crémétterie ou encore celle des Hauts Pavés. En même temps, Nantes prend en charge les réseaux de Sainte-Luce, de Thouaré et de Saint-Herblain.

VILLE DE NANTES
SERVICE DES EAUX
USINE DE LA ROCHE

PRÉSENTÉ PAR LES ET CHABAL
AOUT 1947

Vu pour être
ARRÊTÉ au Maire

Pour le Maire
L'adjoint délégué

T.D. - 4^e B.
Vu
NANTES, le 17 AOUT 1948

Pour le Préfet
Le Conseiller de Préfecture délégué

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Équipement
et des Travaux Publics

La reconstruction des bâtiments de l'usine élévatrice de la Roche est entièrement financée par l'état au titre des Dommages de guerre. La mise à concours est publiée en juin 1947 et c'est l'entreprise Chabal qui en devient lauréate. Le chantier prend fin en 1950. Le local du personnel de maîtrise, la conciergerie et le bureau laboratoire seront opérationnels en 1953.

Centre ville

LA RUE DU CALVAIRE

Artère commerçante très fréquentée, la rue du Calvaire a été en grande partie détruite lors du bombardement du 16 septembre 1943.

Seuls restaient debout les immeubles du bas de la rue et ceux de la rue de Feltre. Épargnés par les bombes, les quatre immeubles XIX^e siècle, frappés d'alignements par le plan de remembrement de 1949, furent sauvés de la destruction par la Ville qui s'opposa à voir disparaître des bâtiments en bon état.

Dès 1944, les services municipaux proposent un nouveau tracé urbanistique, avec déjà un élargissement de la chaussée, facilité par la démolition de nombreux immeubles sinistrés, évitant ainsi une procédure d'expropriation souvent longue et coûteuse.

Dès 1945, Michel Roux-Spitz architecte en chef de la reconstruction et son adjoint Yves Liberge architecte chargé de la rue du Calvaire travaillent sur les trois grands axes de circulation prioritaires que sont la rue du Calvaire, le Marchix et le quai de la Fosse, épine dorsale du nouveau plan de circulation, ils sont reliés entre eux par des voies de traverse existantes ou à percer, comme la future rue de Budapest.

La rue du Calvaire passe donc de 9,50 m à 25 m : 11 pour la chaussée et 7m par trottoir.

Le premier plan d'ensemble de la rue réalisé par Liberge date de janvier 1948, il sera suivi du plan d'alignement en juillet de la même année ainsi que des premier et second projets de reconstruction, la rue étant divisée en 8 îlots d'opération : l'îlot 7 concerne le haut de la rue du Calvaire au delà de la rue du Chapeau Rouge, l'îlot 15 l'angle des rues du Calvaire et Boileau, l'îlot 17 le haut de la rue du Calvaire face à l'îlot 7, l'îlot 17 B l'angle des rues du Calvaire et Lafayette, l'îlot 19 la rue du Calvaire entre la nouvelle place (place des Volontaires de la défense passive) et la rue Paré, l'îlot 19 bis l'angle des rues Lafayette et nouvelle rue (rue de Budapest), l'îlot 84 la place du Bon Pasteur et la rue de Feltre enfin, l'îlot 85 compris dans le périmètre des rues du Calvaire, Boileau, Chapeau Rouge et Contrescarpe.

Ce dernier îlot comprend 6 blocs d'immeubles. Si Liberge réalise les plans de ces bâtiments dédiés au logement et au commerce, il laisse à six confrères architectes le suivi des opérations, ainsi sont confiés par contrat :

- l'immeuble 1 (rue du Chapeau Rouge et Boileau) à Pierre Joëssel
- l'immeuble 2 (rue Boileau, place des Volontaires de la défense passive, rue du Calvaire) à Claude Devorsine
- les immeubles 3 et 4 (rue du Calvaire) à Jean Bocquien et Alexandre Landais
- l'immeuble 5 (rue du Calvaire, place du Bon Pasteur) à Georges Ganuchaud
- l'immeuble 6 (rue Contrescarpe) à Jean Maeder

En mars 1951, les travaux, autorisés par le MRU, démarrent. Les nouveaux immeubles reçoivent une double affectation appartements d'habitation aux étages et magasins au rez-de-chaussée. Le coût des travaux s'élève à 500 millions de francs pour les immeubles et à 75 millions pour l'aménagement sommaire des commerces.

La nouvelle rue du Calvaire présente un visage régulier et homogène, unité et rigueur architecturales des façades, façades juste rythmées par les marquises. Yves Liberge dans son étude "Discipline d'architecture et programme des servitudes" définit la règle applicable aux façades des immeubles bordant la rue du Calvaire, en particulier le choix des marquises plutôt que les vitrines plates. Rapidement les marquises avaient été critiquées et refusées par les commerçants car grevées d'une taxe de voirie. Ce document, approuvé le 20 août 1952 par le MRU, reste aujourd'hui encore la référence pour tous les travaux réalisés rue du Calvaire.

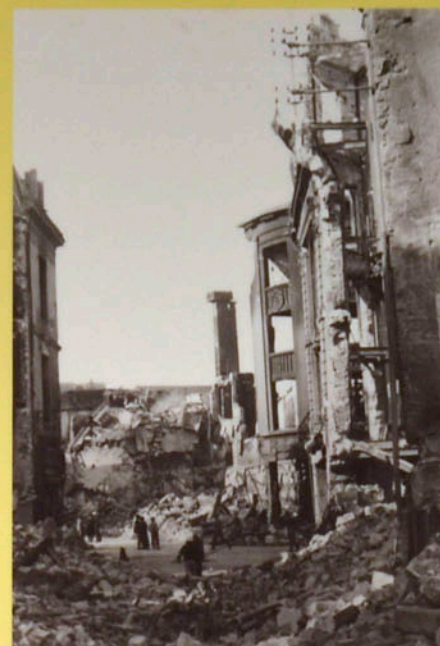
Tous les immeubles, qui longent la rue du Calvaire, ont la même architecture, comportant un sous-sol, un rez-de-chaussée avec entresol et cinq étages dont le dernier avec terrasse est en retrait.

Les immeubles en béton mesurent 23 mètres de haut, respectant ainsi le gabarit imposé par les 25 mètres de la voirie. Plusieurs matériaux recouvrent les façades : le soubassement est en granit roux d'Ille et Vilaine, l'entresol en plaques de pierre agrafées et les étages en pierre de taille reprenant ici la tradition nantaise. L'innovation viendra du choix des ouvertures, Yves Liberge inaugure à Nantes des fenêtres horizontales et métalliques à guillotine inspirées des réalisations parisiennes de Roux-Spitz.

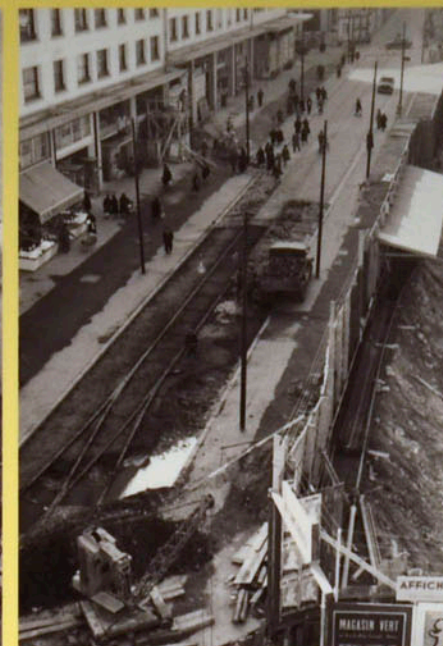
À la différence des cités de relogement en construction à la même époque à Nantes, les appartements de la rue du Calvaire sont plus vastes donc destinés à une population plus aisée.

Parallèlement les travaux de voirie, débutés en 1949, se termineront en 1958 lorsque après la rue du Calvaire en 1956, la rue de Budapest sera livrée à la circulation.

Formée par deux hémicycles, la nouvelle place des Volontaires de la défense passive a été spécialement aménagée pour le commerce et en particulier pour accueillir de grands magasins comme Prisunic, la Belle Jardinière, les Nouvelles Galeries et les Galeries Lafayette. Situé entre la rue Lafayette et la nouvelle rue de Budapest, l'immeuble de Prisunic est construit en 1952 sans fenêtres afin selon Liberge "d'ancrer la place pour éviter qu'elle ne tourne sur elle même".



La rue du Calvaire après le bombardement du 16 septembre 1943



La reconstruction de la rue du Calvaire - 9 mars 1956



13 mars 1956



9 mars 1956



la rue du Calvaire débarrassée avant les travaux - 10 août 1950



10 septembre 1956



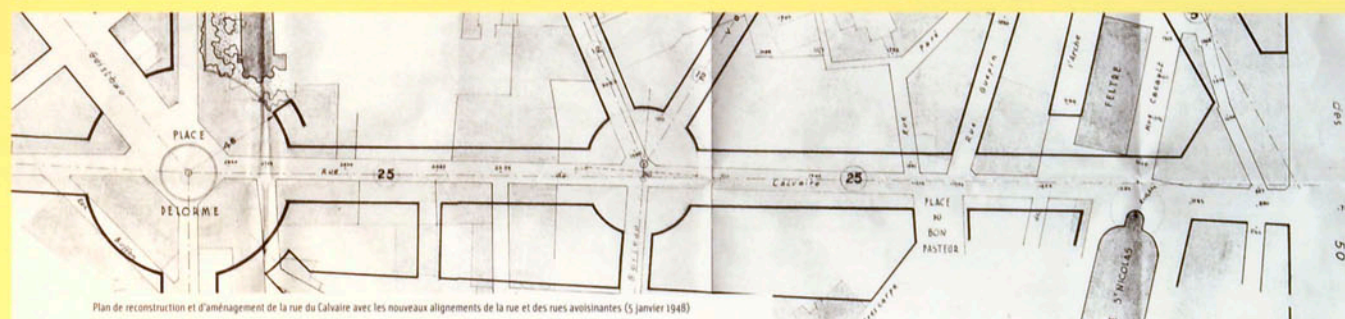
Avant-projet de l'immeuble-pont sur la rue de l'Arche Sèche. L'îlot 84 avait la particularité d'être coupé en deux par la rue de l'Arche Sèche. En 1949 Liberge exploite cette morphologie particulière en proposant la construction d'un immeuble-pont, projet confié à l'architecte Jean Bocquien. N'ayant pas reçu l'aval de la Municipalité, le projet fut abandonné au profit de deux blocs distincts et d'un espace vert pour dégager l'église Saint-Nicolas.



Immeuble des Nouvelles Galeries



Immeuble de la Belle Jardinière et la toute nouvelle rue de Budapest



Plan de reconstruction et d'aménagement de la rue du Calvaire avec les nouveaux alignements de la rue et des rues avoisinantes (5 janvier 1948)

Centre ville

LA PLACE ROYALE

En succédant à Ceineray comme architecte-voyer, Crucy poursuit le projet d'une grande place pour Nantes et l'achève en donnant à la place Royale sa forme définitive en 1788.

Dans son projet, Crucy impose un modèle d'immeubles et de façades. Chaque immeuble est constitué d'un rez-de-chaussée accueillant les boutiques, d'un entresol et de trois étages réservés au logement. Plusieurs propriétaires rajouteront des lucarnes, non prévues par Crucy, pour éclairer les combles.

La place Royale fut lourdement touchée lors du bombardement du 16 septembre 1943, qui détruisit près de la moitié de la place : tous les immeubles adossés aux rues du Couëdic et Vauban.

Rapidement la décision fut prise de reconstruire à l'identique.

La reconstruction a permis d'améliorer la circulation aussi bien des véhicules que des piétons en modifiant tout d'abord les alignements, en élargissant les trottoirs ainsi que les rues Lapeyrouse et de l'Arche sèche.

Les nouveaux immeubles désormais en béton, sont sans cour intérieure et légèrement reculés par rapport à l'ancien alignement. Les quelques différences portent sur les lucarnes, l'élargissement des fenêtres de l'entresol et l'accès aux immeubles reporté sur l'arrière (rue du Couëdic) pour privilégier les commerces côté place, sinon l'ordonnement des façades dessinées par Crucy a été respecté.

La fontaine de la place Royale

Œuvre de l'architecte Driollet et des sculpteurs Ducommun du Locle et Grootaers, la fontaine fragilisée par les destructions d'une partie de la place, fut exclue du bénéfice des dommages de guerre car considérée comme élément somptuaire.

Deux solutions s'offraient donc à la Municipalité la raser ou la réparer aux frais de la Ville pour un coût dix fois supérieur à celui de la démolition.

Mettant en avant l'importance du monument pour l'image de la place et insistant sur l'attachement des nantais à la fontaine, qui avait déjà failli disparaître en 1942 victime de la réquisition des métaux non ferreux par l'armée allemande, la Ville se lança dans une longue procédure. Cette dernière aboutira le 24 février 1960 par une sentence arbitrale de la Commission régionale des dommages de guerre qui finalement acceptera le financement de la réfection du bassin de granit mais pas des éléments sculpturaux toujours jugés comme somptuaires.

La restauration se fera en 1961 permettant à la place de garder son principal ornement.



La place Royale fut lourdement touchée lors du bombardement du 16 septembre 1943, qui détruisit près de la moitié de la place : tous les immeubles adossés aux rues du Couëdic et Vauban.



Plan du nouvel alignement de la place Royale



La place royale après le bombardement du 16 septembre 1943



La reconstruction de la place Royale



Après les échafaudages, voici enfin la place reconstruite



Centre ville

LE MARCHIX

Dès 1929, la Municipalité lance des études en vue du dégagement et de l'assainissement du quartier du Marchix "dont l'aspect et l'aménagement satisfont de moins en moins aux exigences de la vie moderne d'une grande ville".

Le Marchix comporte en effet 50 % de foyers d'insalubrité irréductible qui ont pour conséquence un nombre important de décès par maladies transmissibles en particulier par tuberculose (31 décès par an dans le quartier pour 520 pour l'ensemble de la ville). Afin de lancer ce grand projet de rénovation urbaine, projet coûteux, la Ville décide de constituer une société d'urbanisation. Le contrat signé avec M. André Picot de Moras baron d'Alligny, sous forme d'un bail emphytéotique de 65 ans sur l'ensemble des terrains à bâtir est officialisé par décret du 15 mars 1935.

"Avant de supprimer le quartier du Marchix, avant de détruire les taudis, il est de toute nécessité de construire des immeubles salubres pouvant recevoir les habitants du quartier et comme ces habitants appartiennent pour la plus grande partie, à la classe laborieuse, si ce n'est à la classe nécessiteuse de notre ville, il est indispensable que des locaux de remplacement soient offerts à des taux de loyers en rapport avec leurs ressources financières".

Le projet va donc comporter trois phases de travaux.

Tout d'abord la construction de logements à l'intention des habitants des maisons à démolir, puis l'expropriation, la démolition, la création des nouvelles voies et des réseaux d'égouts, d'eau, de gaz et d'électricité.

Enfin la construction de nouveaux immeubles sur les lieux réaménagés, ces travaux concernant trois zones : la première comprend le tracé de la nouvelle voie reliant la place Viarme à la rue des Hauts-Pavés et la construction des maisons de remplacement dans la partie située du côté de la route de Vannes, puis le tracé de la rue Léon Jamin de la place Bretagne à la place Saint-Similien et la construction des maisons en bordure de cette voie, enfin la démolition de la rue du Marchix et la construction des immeubles le long de cette voie élargie. La deuxième zone inclut la place Bretagne et la place Viarme. La troisième zone concerne la construction d'une voie parallèle à la rue du Marchix à partir de la place Bretagne et des immeubles bordant cette voie.

Le projet lancé va désormais s'accélérer. Le 25 novembre 1936, un arrêté préfectoral approuve le projet d'alignement et de nivellement, il sera complété le 23 mars 1937. Du 13 au 29 septembre 1937, a lieu l'enquête d'utilité publique en vue de l'expropriation pour cause d'insalubrité publique; 189 propriétés sont à exproprier représentant une surface de 59979 m² dont plus de 75% sont partiellement ou totalement insalubres.

Pour suivre le projet la Municipalité décide la création d'une commission municipale spéciale Marchix.

En 1939, la déclaration d'insalubrité publique est publiée.

En 1940, quatre ordonnances prononcent l'expropriation des immeubles nécessaires à l'élargissement de la voirie,

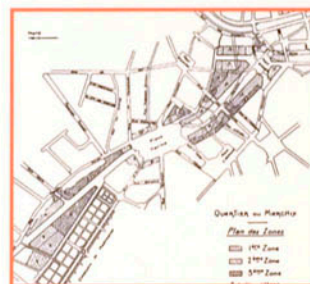
Quant aux travaux de la voie Viarme-Pelletier ils sont déclarés d'utilité publique et d'urgence par arrêté ministériel du 4 juin 1941. La même année, le 19 août est lancé la première tranche du plan d'aménagement de Nantes lié au plan général d'équipement décidé par la loi du 6 avril 1941. Cette première tranche de travaux prévus sur 10 ans permet d'intégrer l'opération Marchix avec en particulier la construction du nouvel hôtel des postes pour remplacer celui vieillissant du quai Brancas.

Lors des pourparlers avec le Secrétariat d'Etat aux communications, l'Administration supérieure des PTT écarta les deux premiers emplacements que la Ville lui proposait à savoir les terrains de l'ancienne usine à gaz désaffectée du quai des Tanneurs et les terrains de la pointe Est de l'île Feydeau à l'emplacement de l'ancienne poissonnerie, par contre elle accepta le terrain du Marchix.

Outre l'hôtel des postes, il était prévu construire l'hôtel du travail (inspection, office régional et section des assurances sociales), l'hôtel des finances (trésorerie générale et perception), une salle centrale de réunions et de concerts, un centre universitaire, une école de relèvement et de rééducation de l'enfance et un théâtre populaire destiné à remplacer le théâtre de la Renaissance détruit par un incendie en 1912.

La loi du 10 novembre 1942 approuvait les opérations suivantes : suppression des îlots insalubres du quartier du Marchix puis opérations préliminaires à la construction du futur hôtel des postes, à l'installation de locaux destinés au regroupement de services publics et à l'aménagement d'un quartier de logement provisoire et enfin opération de voirie et d'assainissement dans les quartiers du Marchix et des Hauts-Pavés.

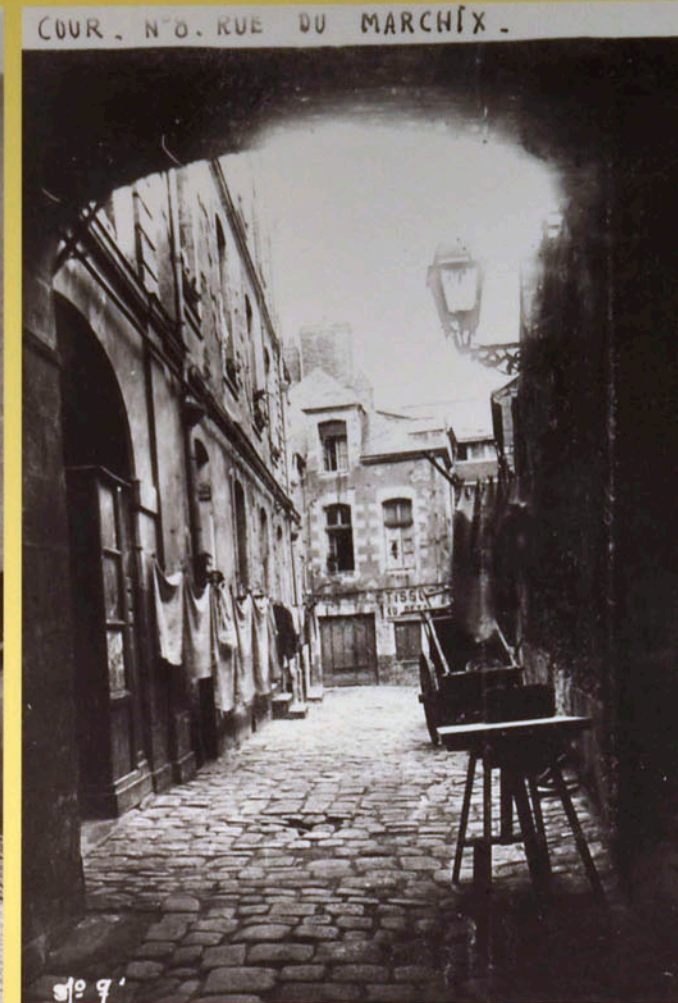
"Moderne... Marchix, est-il possible d'accoupler ces deux mots ? Non, messieurs car aucun quartier n'est comme le Marchix un défi aux principes les plus modernes de l'hygiène sociale, aucun quartier ne se rit d'avantage des mesures de protection de la santé publique, aucun autre quartier ne contient un nombre égal de taudis et de foyers insalubres...".



Plan des zones de travaux du quartier du Marchix en 1934



Le Marchix avant l'opération de rénovation urbaine



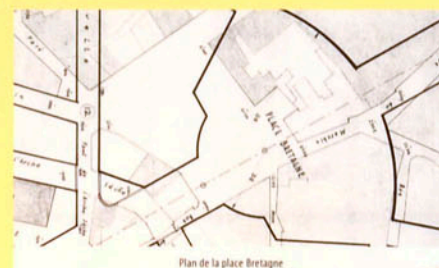
LA PLACE BRETAGNE

Les bombardements de septembre 1943 qui touchent la place Bretagne et ses environs, marque provisoirement l'arrêt de l'opération Marchix qui reprendra en 1945, incluse dans le plan de reconstruction, après résiliation à l'amiable de la convention de 1934 avec la Société d'urbanisme.

Dans le premier projet des services municipaux, le Marchix devait être relié à la place du Commerce via la rue du Calvaire par l'élargissement des rues Guépin et Contrescarpe. Une autre liaison était envisagée vers le carrefour Boileau Lafayette et le quai de la Fosse par le percement d'une nouvelle voie partant de la place Bretagne pour aboutir rue Boileau, le tracé définitif sera approuvé par le MRU en 1949 et la rue de Budapest percée en 1952.

Parallèlement, on décida de ne pas reconstruire les immeubles endommagés de la place Bretagne et d'utiliser cet espace pour créer une place plus importante et plus dégagée pour accueillir les immeubles administratifs assez imposants prévus sur son pourtour. De plus les terrains libérés des Hauts-Pavés permettent à Michel Roux-Spitz de lancer la construction de nouvelles cités pour le logement des sinistrés. Après les travaux de voirie, débute la construction des immeubles administratifs, l'hôtel des postes sera construit par tranches échelonnées entre 1950 et 1958 afin de laisser le temps à la Municipalité d'acquiescer des terrains pour construire les logements des 260 familles expropriées, familles habitant dans le futur périmètre de l'hôtel des postes. La plupart des expropriés furent relogés dans les cités des Landes et du Pin Sec.

En même temps s'élève l'immeuble de la CPAM, anciennement implanté caserne Cambronne, aligné sur le modèle de l'hôtel des postes, il est le fruit de la collaboration des architectes Liberge, Joessel et Pineau. Ces deux bâtiments sont en béton armé avec des façades revêtues de pierre reconstituée du même type que celles de la rue du Calvaire.



Plan de la place Bretagne



La place Bretagne à la fin de la reconstruction et du réaménagement



Aménagement de la voie piétonne.

Voies de communication

LE PORT ET LES QUAIS

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, le port de Nantes se classe à la sixième place des grands ports français grâce, notamment, à ses 6 kilomètres de quais et ses 93 grues. En 1937, ce sont 3.212.000 tonnes de marchandises qui transitent sur les quais nantais.

Le port subit son premier bombardement le 5 août 1941. Mais c'est à partir de juillet 1942 qu'il devient une cible privilégiée des Alliés et les destructions sont alors très importantes :

- 4 kilomètres de quais sont inutilisables ; seuls ceux de Roche Maurice sont intacts.
 - 24.000 m² de hangars sont détruits ; soit 80% des infrastructures existantes.
 - les Entrepôts et Magasins Généraux sont incendiés.
 - 126 épaves, correspondant à 120.000 tonnes, obstruent la Loire
 - 31 grues ont disparues (au lendemain de la guerre, on en retrouvera deux à l'Île de Guernesey), tandis que la plupart des autres sont plus ou moins endommagées ; seules 8 restent en état de marche.
 - Le dock flottant de 4.200 tonnes, destiné à la réparation des navires jaugeant 6 à 7.000 tonnes, est détruit.
- Ces pertes s'accompagnent du blocage du chenal de la Loire maritime au niveau de la Telindière, près du Pellerin. Pour protéger leur repli sur Saint Nazaire, les Allemands ont coulé, le 9 août 1944, neuf navires formant un véritable barrage.

Remise en état de l'outil de travail

Les Nantais n'attendent pas la libération de la Poche de Saint Nazaire pour rendre la Loire navigable. Au mois d'avril 1945, ce sont plus de 70.000 tonnes de navires qui sont remises à flot. Mais en juillet 1945, on détecte la présence de 18 mines entre Le Pellerin et Cordemais. Leur nombre est inconnu entre Le Pellerin et Nantes. On fait venir d'Angleterre un navire démineur équipé d'un détecteur de mines acoustiques, seul navire capable de neutraliser ces armes de guerre.

Pour libérer le port de ses épaves, les Chantiers de Bretagne mettent en service un ponton de 400 tonnes capable de lever des charges de 100 tonnes. En août 1946, les Ponts et Chaussées commencent le renflouement du grand dock flottant coulé devant le quai de l'Aiguillon. Les travaux prendront pratiquement un an et sa remise en service se fera en 1951.

Sur les quais, l'activité est tout aussi importante. La Chambre de Commerce, en liaison avec la Ville, entreprend la réhabilitation de son équipement. Début 1946, 20 postes à quai fonctionnent ; 50 grues sont en état de marche tandis que de nouvelles grues de 6 tonnes sont en cours de montage ; 24 autres grues de 3 et 6 tonnes sont commandées, soit au total 63 engins modernes. 12.000 m² de hangar sont reconstruits. Pour optimiser l'espace, la Ville étudie l'occupation et le nettoyage des quais, occupés parfois par des établissements insalubres. C'est dans cette optique que l'on décide l'aménagement de la nouvelle Chambre de Commerce. Prévue dans le plan de reconstruction sur le quai Saint-Louis, le projet est transféré sur son ancien emplacement, quai Ernest Renaud. Les projets, dessinés en 1959, aboutissent à l'inauguration du nouvel établissement le 3 décembre 1962. Toutefois, il faudra attendre 1970 pour que le port de Nantes retrouve un trafic équivalent à celui d'avant-guerre.

Reprise des activités portuaires

Début août 1945, le port de Saint Nazaire est rouvert au trafic maritime. Il accueille ses deux premiers cargos le 11 août. A Nantes, on passe de 30.000 à 56.850 tonnes de fret transporté par 47 navires qui accostent aux quais nantais avec notamment les cargaisons de vin d'Algérie et les primeurs du Maroc. La Société Nantaise de Consignation et de Gérance reprend l'exploitation de la ligne Nantes-La Pallice-Londres. La Chambre de Commerce multiplie ses actions vers les importateurs pour redonner vie à son port. Et les efforts sont payants. Grâce à la reconstruction des installations portuaires, le tonnage passe de 903.000 tonnes en 1945 à 1.531.000 tonnes en 1947, soit 60 % d'augmentation en douze mois, redonnant à Nantes sa 6ème place. En 1948, avec ses 250.000 tonnes de marchandises mensuelles, l'ensemble portuaire Nantes-Saint Nazaire occupe le 4ème rang national et la 2ème place pour l'importation du charbon, après les ports de Seine maritime.

La construction navale :

En septembre 1945, les Chantiers de la Loire procèdent au premier lancement d'un navire entièrement construit dans les chantiers nantais depuis la Libération. Il s'agit d'un remorqueur commandé par la Marine Nationale. Trois autres unités sont déjà en construction dans les cales. Ils seront suivis par trois chalutiers de 42 mètres de long, d'un cargo charbonnier de 3.200 tonnes et de deux navires baliseurs. En mai 1946, les Chantiers Dubigeon lance le premier sous-marin français construit après guerre tandis que le cargo "l'Anzin", premier navire commercial, est mis à l'eau le 15 octobre 1946.

*...en juillet 1945,
on détecte la
présence de
18 mines entre
Le Pellerin et
Cordemais.
Leur nombre est
inconnu entre
Le Pellerin et Nantes.*



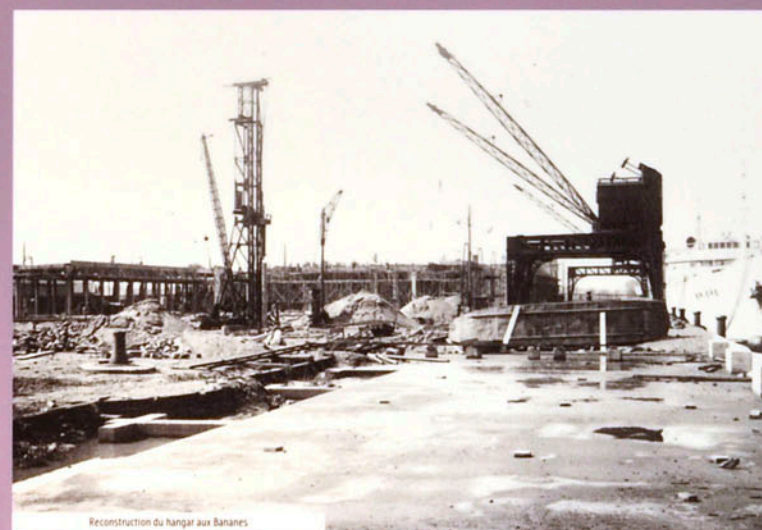
Amenagement des quais



Quai Wilson



Quai des Antilles



Reconstruction du hangar aux Bananes

HANGAR AUX BANANES

Prenant exemple des infrastructures installées à Dieppe, la Chambre de Commerce et la municipalité nantaise décident, en mars 1924, la construction d'un hangar de 200 mètres de long sur 30 de large, quai des Antilles, permettant le déchargement simultané de deux navires. Ainsi, côté Loire, entrée des régimes ; au centre, salle de triages ; et enfin, côté quai, double voie ferrée pour chargement sur wagons ainsi que sur camions. En 1934, Nantes reçoit 720.000 régimes de bananes par an ; ce chiffre passe à 1.300.000 en 1938, plaçant la ville comme second port français, après Le Havre, pour l'importation de fruits. Le développement commercial est stoppé par la guerre et ce n'est qu'en juin 1947 que le trafic des bananes est rétabli à Nantes. Un nouvel hangar est construit sur le quai des Antilles et, pour répondre à des normes d'hygiène et de conservation des fruits, la Chambre de Commerce décide de climatiser le hangar. Devant une baisse sensible des importations de Guinée, la Chambre de Commerce consolide ses relations avec les Antilles et la France d'Outre-Mer. A partir de 1963, ce sont 37.000 tonnes de bananes qui sont livrées annuellement à Nantes.

Voies de communication

LES PONTS

Depuis 1926, année qui marque le début du comblement de la Loire et de l'Erdre, la physionomie de Nantes est complètement bouleversée. Ville de passage et de franchissement de la Loire, elle voit un bon nombre de ses ponts disparaître. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, la Loire est enjambée par sept ponts :

- sur le bras nord du fleuve, il y a trois ponts : celui de la Madeleine, de 10 mètres de largeur ; le pont Haudaudine, de 8 mètres et le pont transbordeur, desservant principalement l'île Sainte-Anne et les chantiers.
- sur le bras sud, on compte un pont, le pont de Pirmil avec ses 14,5 mètres de large et ses 4 voies. Il était, avec le pont de la Mulatière de Lyon, le plus grand ouvrage de France.
- enfin, il existe 3 ponts de chemin de fer : les ponts Résal, de Pornic et de Vendée.

En 1944, suite au débarquement des Alliés en Normandie, les Allemands font sauter tous les ponts qui ne sont pas encore détruits, depuis Nantes jusqu'à Nevers. Seul le pont transbordeur échappe au dynamitage mais il était devenu inutilisable faute de courant électrique.

Les Ponts et Chaussées, chargés de leur reconstruction, vont se heurter à de multiples difficultés : les crues, les glaces en hiver, le manque de matériaux (on est obligé de chercher des clous jusqu'à Saint-Dizier). Mais grâce à la persévérance des entreprises et à leur savoir-faire, Nantes retrouve peu à peu sa physionomie d'avant guerre.

Les ponts ferroviaires

La première réalisation se concrétise dès le 24 février 1945 avec l'aménagement du pont de Pornic. Équipé d'une double voie, on décide d'en transformer une pour les camions. Le dimanche 8 avril 1945, un tablier métallique provisoire est posé sur le pont Résal. D'une longueur de 65 mètres et d'un poids de 140 tonnes, ce pont permet d'espérer une nouvelle relation ferroviaire entre le nord et le sud de la Loire. Mais le plus gros chantier reste la reconstruction du pont de Vendée. En septembre 1945, la presse est fière d'annoncer à ses lecteurs que le pont provisoire qui remplacera l'ancien pont de Vendée sera le plus long d'Europe. Celui-ci doit en effet mesurer, entre rives, 630 mètres. Deux mois plus tard, le 10 novembre 1945, 15 tabliers sur les 34 nécessaires sont déjà terminés. On espère l'achèvement des travaux pour la fin du mois et sa mise en service début décembre. Avec quelques jours de retard, le gros œuvre est terminé à la mi-décembre. Le 18, les essais officiels sont effectués avant que le pont ne soit remis au trafic ferroviaire le 20 décembre. L'achèvement de l'ouvrage permet les liaisons Nantes/Bordeaux et Nantes /La Roche-sur-Yon et apporte une contribution capitale aux relations ferroviaires entre Nantes et le Sud-Ouest.

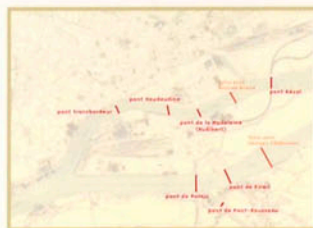
Les ponts routiers

Le 12 avril 1945, le pont de la Madeleine est rendu à la circulation. Grâce au travail des ouvriers de l'entreprise Bernard qui oeuvrent jour et nuit, c'est le premier pont réparé de Nantes. On espère retrouver rapidement les 7.000 véhicules quotidiens qui empruntaient cet axe en 1935.

17 août 1945, un an après la libération de la ville, le pont Haudaudine est remis à la circulation (travaux réalisés par les Ateliers et Chantiers de Bretagne ; ce sont les Entreprises Nantaises affiliées au Syndicat des Entrepreneurs des Travaux Publics qui exécutèrent les travaux en béton armé et le pont de métal).

Mais les Nantais attendent avec impatience l'ouverture du pont de Pirmil, seul axe reliant le nord et le sud de la ville. Et ils ont bon espoir lorsque M. Debré, Commissaire de la République, vient inaugurer la passerelle provisoire le 17 mars 1945. Malheureusement, ce pont sur pilots restera en service pendant plus de deux années. En août 1946, après plusieurs tentatives infructueuses, la travée centrale qui gisait au milieu du fleuve, est enfin renflouée. Le 10 novembre suivant, elle retrouve sa place initiale, douze mètres au-dessus de l'eau, mais il faut attendre le 27 septembre 1947 pour que le pont de Pirmil soit enfin inauguré.

Seul le pont transbordeur échappe au dynamitage mais il était devenu inutilisable faute de courant électrique.



Plan de Nantes de 1930 avec ses différents ponts. En 1920, la municipalité envisage l'ouverture de deux nouvelles voies. Le boulevard Madeleine-Pirmil (futur boulevard des Martyrs de la Résistance) et le boulevard Carnot prolongé qui entraîne la construction de deux nouveaux ponts (les futurs ponts A. Briand et G. Clemenceau construits en 1966).



Pont de Pirmil détruit. Une passerelle flottante pour piétons est mise en place en septembre 1944. Longue de 300 mètres et large de 2 mètres, elle enregistre de véritables embouteillages aux heures d'affluence, correspondant à l'embauche et à la débauche des usines.



Pont de Pirmil détruit. Une passerelle flottante pour piétons est mise en place en septembre 1944. Longue de 300 mètres et large de 2 mètres, elle enregistre de véritables embouteillages aux heures d'affluence, correspondant à l'embauche et à la débauche des usines.



Pont Haudaudine. Construit en 1878, le pont Haudaudine présente 7 arcs dont deux furent détruits. Celles-ci furent remplacées par deux arcs en acier. Après une réfection complète de la chaussée, le pont est remis à la circulation le 17 août 1945.



Pont de la Jonnelière. Cet ouvrage assure la ligne de chemin de fer Nantes-Châteaubriant. Détruit le 11 août 1944 par les Allemands, sa reconstruction commence à la fin de l'année 1946. Pour rétablir son tablier central, deux demi-cintres sont mis en place en juillet 1947. Le pont est inauguré le 3 août 1948.

Voies de communication

MODERNISER LA VOIRIE

Les voies publiques de Nantes ont été particulièrement touchées par les bombardements. Il faut commencer par les déblayer puis combler les 110 trous de bombes qui empêchent toute circulation. Les services municipaux doivent également démanteler les fortifications, les barrages anti-chars et les 1.200 mètres de tranchées abri formés par de véritables fossés.

C'est l'occasion ensuite de moderniser la voirie et d'augmenter la sécurité des usagers. Connue pour ses pavés, la Ville décide en 1946 le recouvrement des rues par de l'asphalte. Des essais sont réalisés rue d'Orléans et place Canclaux. Les résultats sont excellents mais le coût de l'opération est prohibitif. Un autre procédé est mis en œuvre consistant à un recouvrement d'une émulsion bitumeuse, ou goudron, venant remplir les interstices des pavés. Onze fois moins cher que l'asphalte, cette option présente, par rapport aux pavés, le double avantage d'assurer un meilleur roulement, notamment celui des cyclistes, et d'atténuer considérablement les bruits de la circulation. Enfin, une troisième technique sera utilisée pour d'autres rues qui seront recouvertes d'un tapis de graviers enrobés de goudron. La libération permet également la fin des travaux des cours des Cinquante Otages et Franklin Roosevelt avec l'exhaussement de l'allée des Tanneurs ; l'aménagement des carrefours rue d'Orléans et rue de la Barillerie ; et la construction des allées Penthievre, Cassard et d'Orléans. Pour réparer ses 40.000 m² de voies endommagées, la Ville va utiliser 230.000 pavés, 2.100 m³ de pierres cassées et 4.000 mètres de bordures de trottoirs.

LES GRANDS BOULEVARDS

Entre 1945 et 1947, la Ville engage un programme de construction de nouvelles voies avec, par exemple, l'ouverture d'une rue devant la cité de l'Hermitage, le prolongement de la rue Maurice-Sibille au-delà de la rue des Flandres. Parallèlement, un campagne d'exhaussement des quais est entamée pour éviter les crues de la Loire : quais Malakoff, Ferdinand-Favre, Magellan...

Mais c'est la création de nouveaux boulevards qui va transformer la physionomie de la ville. Pour répondre à une politique d'aménagement urbain, un programme très important de construction de voies nouvelles est entrepris :

- achèvement du boulevard Gaston-Serpette
- modification du profil du boulevard Gustave-Roch
- prolongement du boulevard Vincent-Gâche
- prolongement du boulevard Bénéoni-Goulin
- construction du boulevard Bougainville
- prolongement du boulevard Carnot

Mais le plus gros chantier restera certainement l'ouverture du boulevard des Martyrs Nantais de la Résistance entre le pont de la Madeleine et le pont de Pirmil. Le projet initial date de la loi du 14 mars 1919 qui impose aux villes un plan d'extension et d'embellissement. Reconnu d'utilité publique le 2 juillet 1924, les premières opérations d'expropriation ont lieu en 1926. Les procédures d'échange ou d'acquisition par la Ville des terrains vont durer jusqu'à la déclaration de guerre. En 1945, le projet est inscrit dans les grands travaux engagés sous le régime de l'ordonnance du 1^{er} mai 1945 fixés par le Ministère de l'Intérieur. Ces travaux correspondent également à la lutte contre le chômage qui se développe à Nantes par suite du manque de matériaux nécessaire à la bonne conduite des différents chantiers. L'inauguration du boulevard coïncide avec la reconstruction du pont de Pirmil. Elle a lieu le samedi 27 septembre 1947. Le maire est fier de présenter aux représentants du Ministère de la Construction ce nouveau boulevard qui remplace des voies étroites et mal percées et qui annonce la construction d'un vaste quartier de logement. Ses caractéristiques ont de quoi impressionner les autorités : 800 mètres de long, 32 mètres de large, deux chaussées de 8,50 mètres séparées par un refuge de 1,50, deux trottoirs de 6,75, un piste cyclable et des passages piétons en asphalte "revêtus d'huile de schiste teintée de couleur vive".

Pourtant, les travaux ne sont pas complètement achevés. La fourniture et la mise en place des candélabres n'ont pas été réalisées. Faute de personnel, l'Électricité de France ne peut pas assurer cette mission qui reviendra, en octobre 1947, à la Société Parisienne pour l'Industrie Électrique.

*Ses caractéristiques
ont de quoi
impressionner
les autorités :
800 mètres de long,
32 mètres de large,
deux chaussées de
8,50 mètres séparées
par un refuge de 1,50,
deux trottoirs de 6,75,
un piste cyclable
et des passages
piétons en asphalte
"revêtus d'huile
de schiste teintée
de couleur vive".*



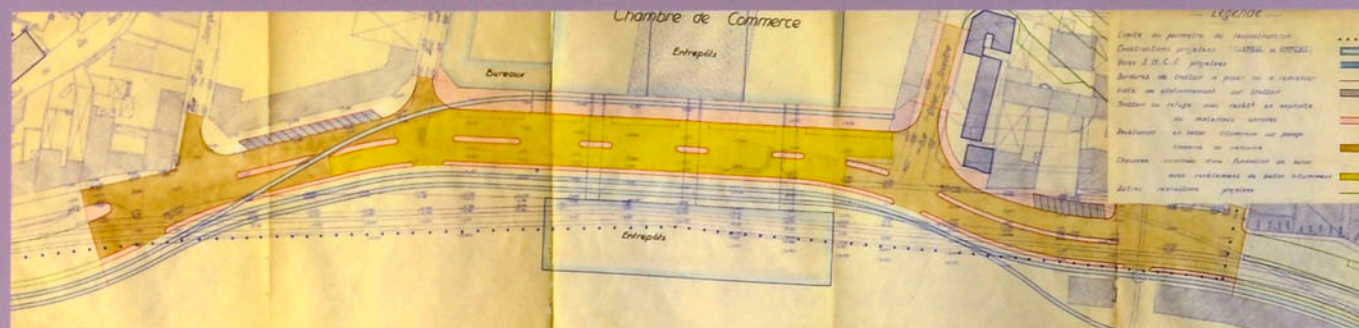
Voie Madeleine-Pirmil (futur boulevard des martyrs Nantais de la Résistance) : cette nouvelle voie est destinée à remplacer la route nationale n°23 entre les ponts de Pirmil et de la Madeleine et à améliorer les conditions de circulation trop dense dans les rues étroites de ce quartier.



boulevard Gustave-Roch, juin 1946. Le boulevard Gustave-Roch fait partie du programme fixé le 26 juillet 1945 pour la rectification ou l'élargissement des voies anciennes. Le projet prévoit deux tranches : d'abord entre les Acieries Nantaises et l'avenue Carnot puis entre l'avenue Carnot et le bras de la Madeleine.



Boulevard Vincent Gâche, août 1946. Dans le programme des "Grands travaux engagés au titre du Ministère de l'Intérieur", ce boulevard fait partie de la liste des "Réfections des chaussées empierrées non entretenues depuis 1939 et quasi-ruinées" avec notamment les boulevards Michelet, Gabriel-Lauriol, Eugène-Orléans, Pasteur...



Aménagement du quai Ernest Renaud avec la construction de la nouvelle Chambre de Commerce. Le projet prévoit une chaussée reprenant les mêmes caractéristiques que celles du quai de la Fosse (voirie de 23 mètres de large) et la création de deux bâtiments. Au nord de la chaussée, les entrepôts et les bureaux de la direction de l'outillage ; au sud de la chaussée, un hangar de 105x26 mètres relié aux entrepôts par trois "transporteurs" aériens.



Boulevard Bougainville. Commencés en 1945 mais interrompus l'année suivante, les travaux du boulevard Bougainville reprennent en octobre 1950. Il est mis à la circulation en juin 1952.



Pont de Pirmil, place Mangin et boulevard des Martyrs Nantais de la Résistance, septembre 1953. L'inauguration du boulevard des Martyrs Nantais de la Résistance est l'occasion d'offrir "aux habitants du quartier des Ponts" différentes manifestations dont une fête foraine et des courses cyclistes.



Dès l'ouverture du pont de Pirmil, le service de tramways en provenance du Pont du Cens est prolongé jusqu'au Lion d'Or et aux Trois Moulins. Les services d'autobus qui desservaient ces destinations sont supprimés.

EAU, ÉLECTRICITÉ, GAZ...

Tous les réseaux de distribution furent atteints par les bombardements. Au lendemain des attaques aériennes de septembre 1943, des distributions de pétrole et de bougies sont prévues pour les foyers démunis d'éclairage.

Afin de réduire la pénurie, la municipalité multiplie les interventions auprès du Ministère de la Production Industrielle et de la Direction du Gaz de France. Elle cherche également à assurer un ravitaillement régulier en charbon, combustible indispensable pour la production de gaz et d'électricité.

Les réseaux de gaz et d'électricité

La production de gaz dépend essentiellement de l'approvisionnement en charbon. C'est ainsi que les particuliers peuvent en bénéficier uniquement de 7 h à 7 h15 le matin ; de 10 h30 à 13 h au déjeuner et de 19 h à 20 h au dîner. A partir du 30 mai 1945, le gaz est distribué dans tout le réseau, comme avant la guerre, de 7 h à 20 h 30. Malheureusement, le charbon fourni n'est pas toujours de bonne qualité. En septembre 1945, la Ville reçoit du charbon américain qui, trop faible en calories, n'est pas fait pour la fabrication de gaz d'éclairage. En mai 1946, la Compagnie du Gaz améliore sa production de 10 % et l'augmente de 40 % quelques mois plus tard grâce à la mise en fonctionnement d'un nouveau four. En juillet de la même année, l'usine produit 79.000 m³ de gaz par jour, dépassant la production quotidienne de 1938. A partir du 29 juillet 1946, le gaz est distribué toute la journée mais connaît certaines baisses de production durant l'hiver. En décembre 1946, trois nouveaux fours sont mis en activité tandis que six autres sont prévus pour février 1947, portant la production de 96.000 m³ à 108.000 m³.

La production d'énergie électrique s'aggrave de jour en jour. Les besoins croissants des industries, la sécheresse persistante, le manque de charbon, le chauffage de beaucoup de foyers domestiques rendent la situation inquiétante. Des mesures de restriction et d'aménagement des horaires de travail sont prises pour les industries nécessitant plus de 10 kW. Des délestages de longue durée sont également prévus entre 8 h et 12 h et entre 14 h et 18 h. A partir du 21 janvier 1946, les industries sont autorisées à travailler quatre demi-journées de 5 heures et deux journées de 10 heures. Mais en octobre 1946, les délestages se produisent un jour sur deux. La situation s'aggrave en novembre avec parfois deux jours consécutifs sans courant électrique. L'éclairage des vitrines est formellement interdit et un contrôle est établi afin de repérer les infractions. A partir du 20 novembre 1946, des mesures d'assouplissement sont mises en place. En 1953, la construction de la Centrale électrique de Cheviré permettra enfin une distribution proportionnée aux besoins de la Ville.

L'éclairage public

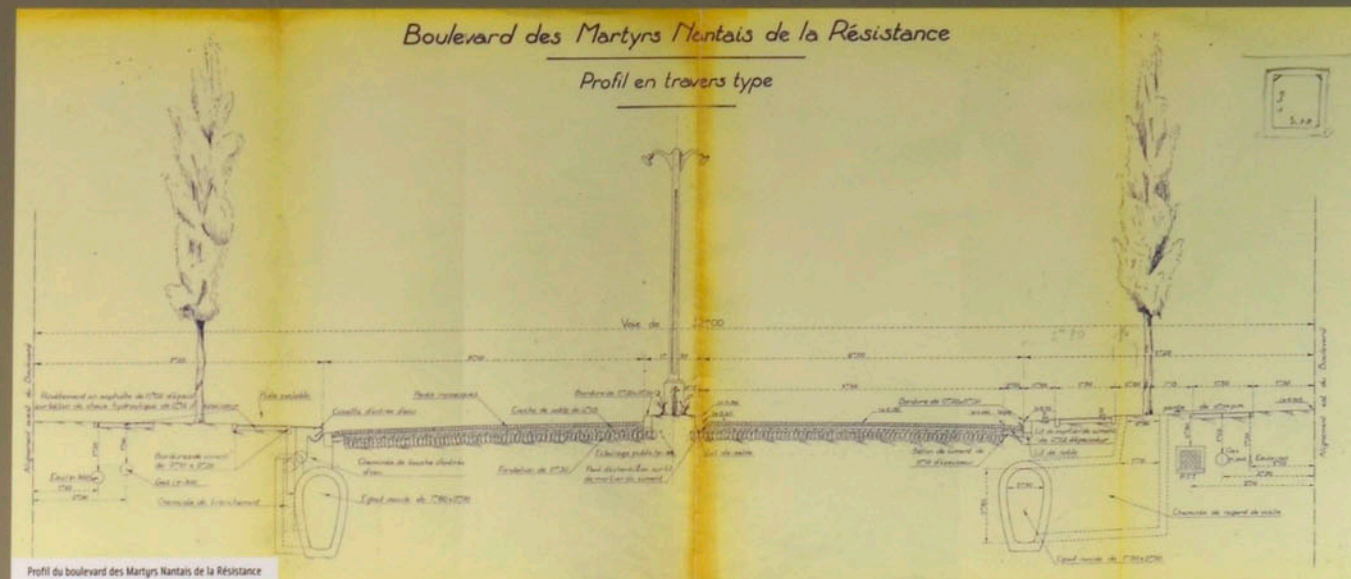
Pour satisfaire les besoins domestiques et industriels, l'éclairage public des rues n'est plus assuré systématiquement. Pourtant, dès la Libération, l'administration municipale se préoccupe de la réfection des installations endommagées afin d'être en mesure d'éclairer certaines rues à partir du moment où les consignes d'obscurcissement seront levées. La première étape consiste à réparer le réseau souterrain et aérien existant, travaux pris en charge par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme à partir de 1947. La seconde étape débute en 1949 avec l'extension du réseau. Alors qu'en 1949 on compte 1.700 foyers lumineux éclairés au gaz et 1.500 éclairés à l'électricité, on passe respectivement à 3.191 et 2.695 foyers en 1952, dépassant le niveau d'éclairage d'avant-guerre. 155 kilomètres de rues sont alors éclairées. L'effort est poursuivi les années suivantes par la substitution du gaz par l'électricité. Le projet, divisé en deux tranches programmées en 1956 et 1961, s'achève en 1966 avec un total de 18.000 points lumineux pour 400 kilomètres de rues éclairées.

L'assainissement

Le réseau d'égouts est particulièrement touché par les bombardements. 120 bombes ont mis hors d'usage plus de 5.800 mètres de canalisation dont 222 mètres de 800 mm. Dès août 1944, l'activité du service de l'assainissement se concentre sur leur remise en fonctionnement avec notamment un gros travail de dégagement des débris qui obstruent le réseau. Le 23 septembre 1946, la Ville est fière d'annoncer la remise en service de son réseau : "Nantes dispose de 23,5 km d'égouts primaires qui recueillent les eaux d'égout des branchements particuliers et les acheminent vers les égouts visitables, lesquels se jettent dans les collecteurs ; ceux-ci atteignent près de 15 km et sont rattachés à "l'émissaire" dont la longueur est voisine de 3,5 kilomètres". Depuis 1943, ce sont plus de 50 ouvriers qui se consacraient à cette tâche. A partir de 1946, la Ville profite des nouveaux travaux d'urbanisme pour intégrer les nouveaux réseaux d'égout. Sur la voie Madeleine-Pirnil (futur boulevard des Martyrs), 1.380 mètres d'égouts sont en cours d'exécution ; rue Maurice Sibille, boulevard Meunier de Querlon et rue de Clermont, les ouvriers ont percé des tranchées nécessaires à la création des canalisations de ces artères. Ce sont donc 2.140 mètres supplémentaires qui vont accroître le réseau d'assainissement. 3.670 nouveaux mètres font l'objet d'un projet, partiellement financé par le Ministère de la Reconstruction.

*En septembre 1945,
la Ville reçoit du
charbon américain
qui, trop faible en
calories, n'est pas
fait pour la
fabrication de gaz
d'éclairage.*

Nantes dispose de 23,5 km d'égouts primaires qui recueillent les eaux s'écoulant des branchements particuliers et les acheminent vers les égouts visitables, lesquels se jettent dans les collecteurs...



LES ORDURES MÉNAGÈRES ET LE NETTOIEMENT DES RUES

Dès la fin de la guerre, la Ville se penche sur les problèmes de l'hygiène publique notamment ceux de l'enlèvement des ordures ménagères et du nettoyage des rues. Depuis le traité du 31 décembre 1913, le marché était détenu par les Anciens Etablissements Paul Grandjouan. En mars 1946, la convention est dénoncée et la Ville opte pour une gestion municipale de l'enlèvement des déchets ménagers. Pour trouver des solutions adaptées à la ville, une délégation nautaise visite plusieurs villes de France et de Suisse. La conclusion de ces personnes se porte sur l'achat d'un matériel moderne et économique. La commission préconise également l'usage de "boîtes à ordures fermées" et, pour veiller à cette nouvelle directive, la Ville crée une équipe de quatre contrôleurs, préposés au nettoyage de la voie publique. La collecte, quotidienne excepté le dimanche, se fait de 7 h à 14 h dans la zone limitée par les boulevards de ceintures, et de 14 h à 17 h dans la zone périphérique. Pour le nettoyage des rues, de nouvelles balayeuses-arroseuses sont mises en service en juillet 1946, remplaçant les engins hippomobiles d'avant-guerre. En 1947, 15 bennes hygiéniques, 6 bennes à volets coulissants, 2 tracteurs bulldozers, 8 balayeuses-ramasseuses de caniveaux, 4 auto-balayeuses et 4 auto-arroseuses sont inscrites au budget de la Ville.





Les transports

LES TRANSPORTS EN COMMUN

A la Libération, la Ville n'a plus aucun service de transport en commun. Avec la destruction des réseaux électriques, les tramways ne peuvent plus circuler. Quant aux bus qui n'avaient pas été réquisitionnés par l'armée allemande, ils restent bloqués faute de pneumatiques ou de carburant.

Après chaque bombardement, la Compagnie des Tramways, concessionnaire des transports, doit attendre le déblaiement des rues et entreprendre la remise en état de ses rails. Mais, par manque de matériaux, la plupart des lignes restent inexploitées. La destruction des ponts occasionne également l'isolement de certaines populations. C'est le cas du quartier sud qui, suite à la destruction du pont de Pirmil, n'est plus desservi par les tramways. A partir du 6 avril 1945, un service d'autobus fonctionne en semaine entre le pont Haudaudine et l'église Saint Paul de Rezé.

En juillet 1946, il est décidé de supprimer les tramways dans le centre ville et notamment dans les rues étroites (rues de la Marne, de Verdun et d'Orléans). Il est apparu à la Commission des Transports que tôt ou tard il faudrait arriver à débarrasser les rues du centre des tramways qui gênent considérablement la circulation dans ces artères étroites. L'enlèvement des rails de la rue d'Orléans est entrepris dès septembre 1946. La disparition lente mais inéluctable des tramways est programmée. En 1953, alors que des rails neufs ont été posés sur certaines sections de voies destinées à subsister encore quelques années, l'architecte Friès dessine et fait construire la nouvelle aubette de la place du Commerce. Avec plus de 120 véhicules, Nantes retrouve enfin un véritable réseau de transports en commun. En 1958, le tramway disparaît du paysage nantais.

LE PROJET NON RÉALISÉ DE TROLLEYBUS

En 1947, la Ville souhaite moderniser ses transports en commun en installant un réseau de trolleybus. La première ligne est prévue entre la mairie de Chantenay et Pirmil en passant par la place du Commerce. Son prolongement est même envisagé jusqu'à Sèvre en empruntant le futur boulevard des Martyrs Nantais de la Résistance. Douze véhicules sont prévus pour ce parcours de 6 kilomètres tandis que l'équipement total comptera 50 véhicules et 30 remorques. Le projet ne verra pas le jour, la Compagnie des Tramways n'ayant pas les finances suffisantes pour investir dans 125 millions de francs de matériel roulant. Les trolleys, qui devaient desservir les quais, sont alors remplacés par de simples autobus.

LE CHEMIN DE FER

Le réseau et les infrastructures ferroviaires subissent de graves dommages. Les gares sont touchées par les bombes tandis que les ponts (de Vendée, de Pornic et Résal) qui assurent les liaisons sur Nantes sont détruits.

Six bombardements ont particulièrement visé les gares :

- 30 septembre 1941 : gare État, voies de triage
- 28 mai 1944 : gare et quartier de Doulon
- 7 juin 1944 : gare et ponts
- 15 juin 1944 : gare
- 23 juin 1944 : gare de triage Grand Blottereau
- 12 juillet 1944 : gare de triage Grand Blottereau

Dès la fin de 1946, la plupart des infrastructures sont remises en ordre de fonctionnement. Mais un gros chantier attend les Nantais : le détournement de la voie ferrée dans le centre de la ville et sa liaison vers le sud. Depuis 1924, les ingénieurs ont prévenu les autorités municipales sur l'instabilité des quais. Dans la politique des comblements de la ville, on étudie la déviation de la ligne de chemin de fer. Des crédits sont votés en juin 1934 puis en juin 1939. Mais avec la guerre, seule un programme réduit est autorisé. Il faudra attendre le 10 avril 1948 pour que le Ministre des Travaux publics accepte la poursuite des travaux.

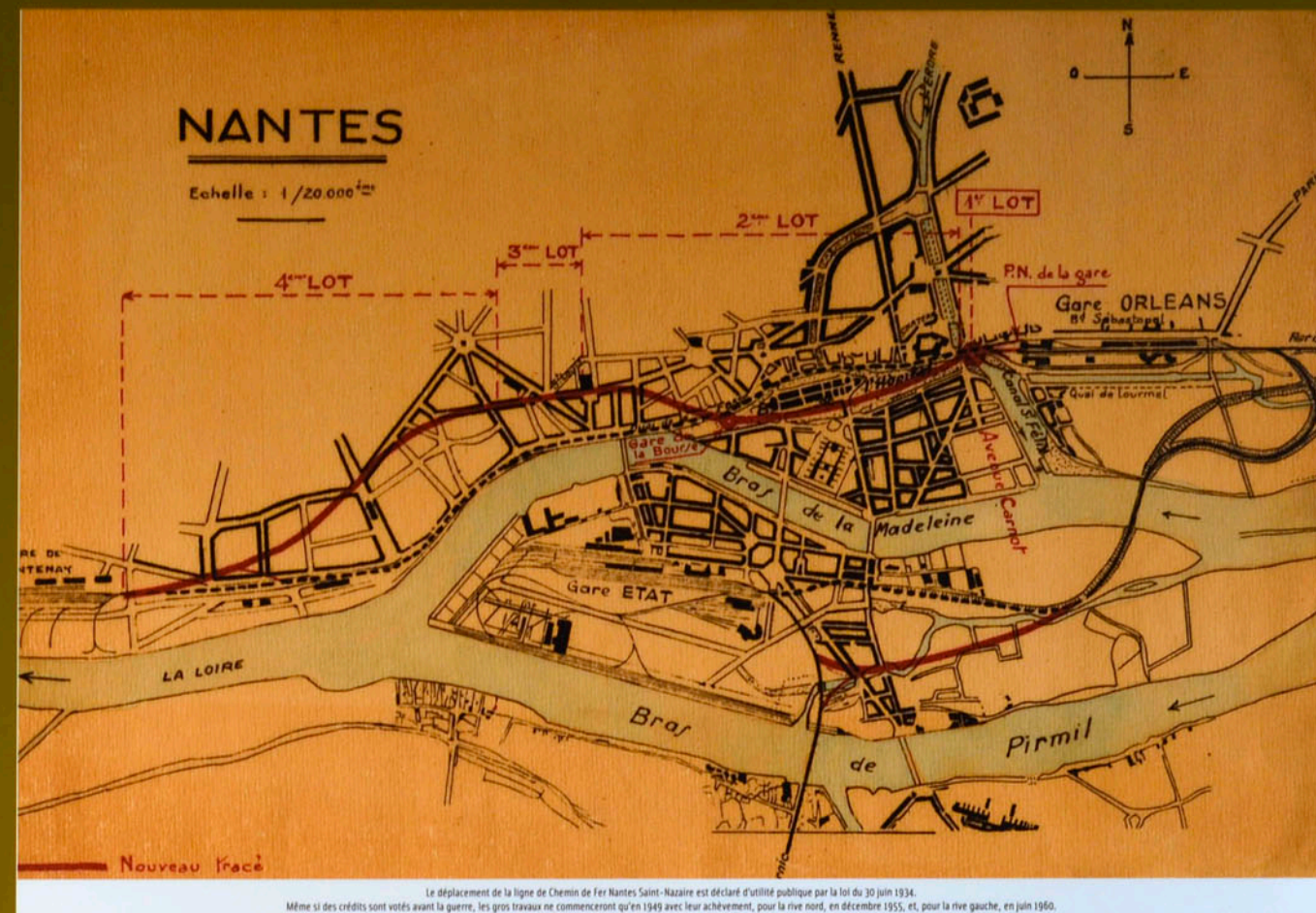
Le programme adopté en juin 1949 correspond à :

- l'achèvement des tunnels de Chantenay (1.191 mètres) et de l'Héronnière (510 mètres) et des tranchées sous le cours Olivier de Clisson (532 mètres) et sous la rue Babonneau (197 mètres) ;
- l'exécution de la galerie de la Bourse, sous l'île Gloriette (737 mètres) ;
- l'achèvement d'un viaduc de 409 mètres entre les gares de l'État et d'Orléans
- et à la construction des superstructures.

Au total, ce sont plus de 6 kilomètres de voies nouvelles qu'il faut créer ou enterrer.

Le projet est financé par la S.N.C.F., l'État, le Département et par un emprunt contracté par la Ville et la Chambre de Commerce. Mais devant des difficultés financières, les travaux sont scindés en deux tranches. La déviation de la rive droite, qui sera inaugurée en décembre 1955, et la déviation de la rive gauche, inaugurée le 9 juin 1960.

Il est apparu à la Commission des Transports que tôt ou tard il faudrait arriver à débarrasser les rues du centre des tramways qui gênent considérablement la circulation dans ces artères étroites. La disparition lente mais inéluctable des tramways est programmée.



Le déplacement de la ligne de Chemin de Fer Nantes Saint-Nazaire est déclaré d'utilité publique par la loi du 30 juin 1934. Même si des crédits sont votés avant la guerre, les gros travaux ne commenceront qu'en 1949 avec leur achèvement, pour la rive nord, en décembre 1955, et, pour la rive gauche, en juin 1960.



Gare de Doulon. Malgré des destructions très importantes, la S.N.C.F. mettra moins de deux ans pour rétablir la majeure partie de son réseau.



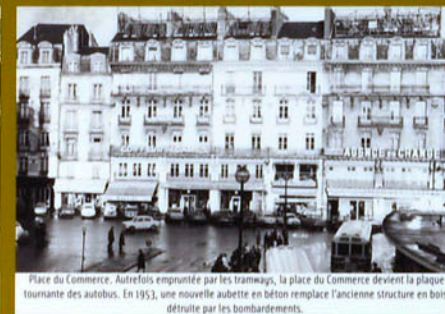
Tunnel ferroviaire sous l'île Gloriette. La loi du 30 juin 1934 déclare d'utilité publique le déplacement de la ligne Nantes - Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville de Nantes. Commencés avant guerre, les travaux seront achevés en 1955.



Pont de Pirmil. La destruction du pont de Pirmil rompt l'unique voie de communication entre le nord et le sud de la ville. Les tramways seront remplacés par une ligne d'autobus qui passe par le pont Haudaudine avant de rejoindre le quartier de Pont-Rousseau.



Place de la Bourse. Avant-guerre, les autobus sont encore peu nombreux dans les rues de Nantes. Grâce à une plus grande souplesse d'utilisation, ils supplanteront les tramways dans les années 50.



Place du Commerce. Autrefois empruntée par les tramways, la place du Commerce devient la plaque tournante des autobus. En 1953, une nouvelle aubette en béton remplace l'ancienne structure en bois détruite par les bombardements.



Rue de l'Arche Sèche. Avec l'accroissement de la circulation automobile, le réseau de tramways devient gênant. A partir de juillet 1946, on décide de le retirer du centre ville.