

Les Annales de Nantes et du Pays Nantais

REVUE DE LA SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE DE NANTES ET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

L'HISTOIRE DES TRANSPORTS



à Nantes

SOMMAIRE

Les omnibus nantais	Marcel RUMIN
Les bateaux sur la Loire	Claude KAHN
Le chemin de fer à Nantes	Jacques JAVAYON
Le tramway nantais	Claude KAHN et Marcel RUMIN
Les autobus	Claude KAHN
Transports et espace urbain à Nantes de 1920 à 1940	Georges GAYRARD
La TAN, aujourd'hui	Claude KAHN



Sur la couverture :
« NANTES : LA GARE DE L'ÉTAT »

Les cartes postales illustrant ce numéro des *Annales* sont extraites de l'ouvrage :
« *La France ferroviaire en cartes postales* » – Pays de Loire – Maryse ANGELIER – La vie du rail.

Droits de reproduction réservés
– **Cotisation et Abonnement 2005** –

Le montant de la cotisation de membre de la Société Académique de Nantes et Loire-Atlantique est fixé à **25 euros**.

Cette cotisation de **25 euros** comprend l'adhésion donnant droit à l'utilisation de la bibliothèque de la société (ouverte le jeudi de 14 h 30 à 16 h 30), à l'entrée gratuite aux 12 conférences organisées le samedi après-midi, ainsi que l'abonnement aux *Annales*. (Exceptionnellement, pour les associations ou sociétés, et pour elles uniquement, l'abonnement peut être souscrit seul au prix de 18 euros).

LES ANNALES DE NANTES

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE DE NANTES ET DE LOIRE-ATLANTIQUE

Siège de la Société Académique : 8 rue Garde-Dieu – 44000 NANTES

Fondée en 1798 pour cultiver Lettres, Sciences et Arts

RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE (DÉCRET DU 27 DÉCEMBRE 1877)

Anciens présidents : MM. Auguste PAGEOT – Alfred GERNOUX – Xavier du BOISROUVRAY – Mme J. HAUTEBERT

Président : **Claude KAHN** – Vice-présidente : **Gilberte MARTINEAU**Secrétaire général : **Jacques AUFFRAY**Secrétaires adjoints : **Yvette de La CROIX** – **Jean-Claude COIFFARD**Trésorier : **Claude PIPET**Trésorière adjointe : **Yvette LE GOFF**Documentaliste : **Suzanne PAGEOT**Bibliothécaire : **Françoise TRIPON**Annales : **Claude KAHN** – **Jacques AUFFRAY** – **Gaston BLANDIN** – **Marcel RUMIN**Responsables des Conférences : **Gilberte MARTINEAU** – **Françoise TRIPON** – **Yvette LE GOFF**Responsable du concours de Poésie : **Geneviève GRATON-DARTOIS**

Comité d'Honneur : Mesdames DESAMIS, EVE, GUITER, HEURTIN, JOUBIER, LÉ PERRON, MARTINOT, VIVANT, Messieurs BAUQUIN, COSSON, DOUCET, LEROY, NOUAILHAT, RAVILLY, RICHARD, ROBIN, de SALLIER DUPIN.



LES OMNIBUS NANTAIS



Stanislas Baudry, né à Vieilleville près de Montaigu en 1777, étudie la médecine, puis embrasse la carrière militaire. Ex-officier de la Garde Nationale, directeur de la Monnaie à Nantes sous l'Empire, colonel en demi-solde sous Charles X, il se lance et réussit dans les affaires. Il possède depuis 1818 la première minoterie à vapeur de Nantes près de l'écluse de l'Erdre. Voulant l'agrandir, il la transfère dans le quartier de Richebourg et utilise la vapeur condensée de ses chaudières pour chauffer une installation de bains.

Pour permettre aux Nantais de fréquenter son établissement, il a l'idée de créer sa propre société de transport public qu'il appelle « *Les Dames Blanches* », nom donné en raison du succès de l'opéra de Boieldieu et du fait que ses berlines sont traînées par des chevaux blancs. Deux voitures suspendues pouvant contenir 16 personnes sont mises en service le 10 août 1826. « *Les Dames*

Blanches » ont une station sur la place du Port-au-Vin (place du Commerce). Elles vont de son établissement de bains, rue Richebourg, au pont de Pirmil.

L'une des voitures est agrémentée d'une boîte à musique que le cocher fait marcher au moyen de pédales. Le répertoire est composé d'extraits de l'opéra de Boieldieu. Le prix de la course est de 15 centimes.

Ainsi Nantes devient la première ville de France à bénéficier de ce mode de transport. En raison du succès, des entreprises rivales sont créées, en particulier celle d'Edmé Fouquet qui sollicite, le 30 juin 1827, l'autorisation de faire rouler sur les ponts de la Loire une voiture à quatre roues appelée « *Omnibus* ».

La concurrence entre Fouquet et Baudry est sévère pour répondre aux besoins du public nantais ;

et elle va se poursuivre et s'affirmer dans la capitale. En 1828, Baudry se rend à Paris pour fonder avec des amis la « *Compagnie des Omnibus de Paris* ». Grâce à un réseau de 18 lignes, la réussite est immédiate. Fouquet, son concurrent nantais, ne désarme pas et crée également une société d'omnibus. Nos deux Nantais se livrent à nouveau une lutte acharnée. Stanislas Baudry se retrouve en proie à des difficultés financières. Il se suicide à Paris le 13 mars 1830 près du canal Saint-Martin. Il est enterré au Père Lachaise, mais une rue de Nantes, près de la gare d'Orléans, rappelle son souvenir.

À Nantes, ce mode de transport hippomobile évolue avec la mise en service en 1833 des omnibus à six roues appelés « *Hexacycles* ». Ils possèdent, nouveauté, un train articulé et peuvent accueillir 18 voyageurs, la montée se faisant toujours par l'arrière. En 1842, six lignes sillonnent la ville.

Les années suivantes, en plus des « *Dames Blanches* », trois autres compagnies d'omnibus voient le jour :

- « *Les Nantaises* » d'Audouard, qui stationnent place Égalité (place Royale) et desservent Pont-Rousseau ;

- « *Les Favorites* », appartenant à de l'Aubépin, qui font le service de la gare d'Orléans à la Grenouillère en passant par la Bourse ;

- « *Les Bretonnes* » de Derrieu, qui relie la place Launay (place Mellinet) à la route de Paris.

Les voitures sont munies à partir de 1853 d'une galerie dite « Impériale » dont l'escalade n'est pas toujours aisée, surtout pour les dames portant crinoline.

L'augmentation alarmante des accidents provoqués par les courses de vitesse entre cochers de maisons différentes amène le maire, Ferdinand Favre, à favoriser le regroupement des entreprises. Celles-ci fusionnent le 2 juin 1857 pour former « *La Compagnie Générale des Omnibus* ». Celle-ci s'installe avec ses 78 chevaux et ses 21 voitures dans l'île Gloriette, au 28 rue des Olivettes, non loin de la cour de la Boule d'Or, d'où était partie, en 1827, la première voiture de Fouquet.

La gestion des « *Dames Blanches* » est cédée le 9 avril 1857 aux fils Boëts qui deviennent, avec Duchesne et Rappin, propriétaires associés des « *Nantaises* » et des « *Hirondelles* », les gérants de « *La Compagnie Générale des Omnibus* ».

En même temps, de nouvelles voitures au confort amélioré apparaissent ; les voyageurs peuvent même s'y tenir debout.

En 1862, le prix des places est de 20 centimes sur tous les parcours. Pour les 35 omnibus des différentes lignes en service, le changement des attelages est effectué le plus souvent au Port-au-Vin (place du Commerce). Pour deux chevaux tirant un omnibus, il en faut 8 à 10 autres qui se relaient tout au long de la journée, ce qui génère d'énormes besoins en personnel, en foin, en paille et en écuries.

L'abondant crottin déposé chaque jour sur la voie publique pose un problème d'insalubrité. Un arrêté municipal impose alors qu'il soit enlevé dans les cours des écuries tous les dix jours.

En plus de ces omnibus, les Nantais utilisent les services des messageries, comme ceux proposés par « *Les Messageries Berlins-Postes* » situées 3 place Graslin, près de l'hôtel de France, et ceux de « *La Poste aux Chevaux* » dont on peut voir encore aujourd'hui, 18 rue Jean Jaurès, les bâtiments avec une balustrade de fer forgé ornée de l'inscription « *Poste aux chevaux* ».

L'arrivée du train ne change rien, le nombre des voitures à chevaux est toujours en augmentation. La circulation est de plus en plus difficile en raison des multiples attelages et charrettes à bras dans les rues étroites et sinueuses. Le maire, Charles LECHAT, refuse en 1875 l'installation du « chemin de fer américain à fleur de pavé », c'est-à-dire le tramway à traction animale sur rails qui fonctionne à New-York depuis 1842 et à Paris en 1855, installé par l'ingénieur français Émile LOUBAT. Mais l'idée d'un tramway mécanique fait son chemin et c'est en 1876 que la décision d'installer un tramway à air comprimé sera prise. Les omnibus à chevaux vont progressivement disparaître des rues de Nantes.

Marcel RUMIN



LES BATEAUX SUR LA LOIRE



Depuis les temps reculés, les hommes ont utilisé la Loire et ses affluents, l'Erdre et la Sèvre, pour se déplacer. Dans la première moitié du XIX^e siècle, le trafic sur la Loire est cinq fois plus élevé que celui sur le Rhin.

En 1820, malgré les courants et les ensablements, les voyageurs circulent sur la Loire.

Une ligne régulière par bateaux existe entre Nantes, Tours et Orléans. Le problème de la Loire navigable est souvent discuté au sein de la Société Académique qui est à l'origine de la création de la Société de la Loire Navigable.

En 1825, Grelier et Villarsis réclament la canalisation de notre fleuve entre Orléans et Nantes ; mais, adversaires des digues transversales destinées à rétrécir le lit et à augmenter la rapidité du courant, ils préconisent la liaison des îles par des digues longitudinales.

En 1832, Dubochet, redoutant lui aussi une vitesse excessive du courant qui entraînerait la déperdition des eaux et formerait un obstacle à la navigation remontante, prône des épis noyés pour conserver trois pieds d'eau en été, avec vitesse constante et modérée.

En 1835, deux membres de la Société Académique entrent en lice. Lemièrre déclare qu'il faut créer à la fois des digues transversales et des digues longitudinales afin de réduire la largeur de la Loire, ce qui forcera les eaux à s'élever à une hauteur convenable et à creuser leur lit. Vigneron de la Jousselandière solutionne le problème par la réunion des courants dans une direction constante pour concentrer les basses eaux.

En 1865, Demangeat affirme que tout le mal vient des sables en suspension dans l'eau et examine plusieurs moyens de séparer ces deux éléments.

Ainsi, depuis de nombreuses années, le problème de la Loire navigable est régulièrement posé. Ce qui n'empêche pas la « Société des Courriers de la Loire » d'assurer la liaison Nantes-Angers avec ses bateaux à roue : les pyroscaphes.

En 1855, quatre lignes de bateaux à vapeur desservent les parcours Nantes-Orléans et Nantes-Saint-Nazaire. Mais la concurrence du chemin de fer après 1857 interrompt petit à petit leur service, même si, en janvier 1900, la « Compagnie de Navigation de la Basse-Loire » assure encore avec ses « Abeilles » la liaison Nantes-Saint-Nazaire avec arrêts à Chantenay, Basse-Indre, Indret, Couëron et Paimbœuf.

À Nantes même, le passage d'une rive à l'autre n'est pas facile. Un grand nombre de chantiers navals et diverses industries naissantes sont installés en bordure du fleuve.

Les ouvriers qui y travaillent doivent parcourir sur les quais un certain nombre de kilomètres. Certains se regroupent en utilisant des barques à rame. Les dangers sont réels lors des crues et des fortes marées et surtout en hiver en raison des brouillards et des glaces.

Il faut attendre 1887 pour que la « Compagnie des Messageries de l'Ouest » mette en service sur la Loire les premières chaloupes à vapeur, sorte d'omnibus publics payant.

Devenus très rapidement populaires et adoptés par les Nantais, ces petits bateaux à la cheminée jaune coiffée de noir seront appelés « Roquios ». Ils assurent, au départ d'embarcadères situés sur le bas du quai de la Fosse, la traversée des voyageurs, vers différentes directions : île Gloriette, Prairie au Duc, les Salorges, Trentemoult et la cale Crucy à Chantenay.

Trop petits, les roquios ne permettent pas le transfert des charrettes et ne fonctionnent pas la nuit. S'ils résistent aux courants, ils subissent durant l'hiver, tout comme les barques, les mêmes dangers de la navigation, les brouillards et les glaces, ce qui entraîne alors l'interruption du service.

On comprend qu'après la construction en 1903 du pont transbordeur, dû à l'ingénieur Ferdinand Arnodin, et l'amélioration des transports urbains, la clientèle de ces petits omnibus flottant à vapeur commence à décliner dans les années vingt. En 1930, la « Société des Messageries de l'Ouest » arrête l'exploitation des roquios sur ses dernières lignes : place du Commerce-Trentemoult et Chantenay-Trentemoult.

Ces navettes fluviales restent cependant d'actualité. Dans une lettre ouverte au Président de la Communauté urbaine Nantes-Métropole, en décembre 2003, les membres de l'Association Rezé Environnement plaident pour le développement d'une navette fluviale qui pourrait desservir à partir du ponton de Trentemoult des points stratégiques tels la Chambre de Commerce et d'Industrie, le C.H.U., la Cité des Congrès, l'île Beaulieu et les Nouvelles Cliniques Nantaises. Une autre navette relierait Nantes au Pellerin en passant par Couëron et Indre.

Pendant longtemps, les péniches et les lourds chalands ont traversé la ville, assurant le transport

des marchandises et des matières premières indispensables aux activités des usines et du port de Nantes, mais aussi des matériaux de construction : pierres, graviers et sable.

Aujourd'hui, dans les projets de l'île de Nantes, on reparle d'un port permettant de recevoir les bateaux de croisière.

Sur l'Erdre, des bateaux à moteur de plaisance assurent maintenant des promenades journalières permettant la visite des rivages de la « plus belle rivière de France », et une navette effectuera régulièrement la liaison entre la gare sud SNCF et les facultés à partir de septembre 2004.

Claude KAHN

LE CHEMIN DE FER À NANTES



Les voyageurs qui, pendant environ un siècle, ont pris le train en gare de Nantes-Orléans à destination de Saint-Nazaire ou de la Bretagne, pouvaient voir dès leur départ défiler devant eux des paysages, des monuments, ou des bâtiments qui évoquaient en un véritable raccourci l'histoire de la cité.

En effet, voilà tout d'abord le château, dont les Ducs de Bretagne avaient fait leur résidence avant le rattachement du duché à la Couronne et où a vécu la duchesse Anne, puis apparaît la place du Bouffay, où se trouvaient jadis la prison et le Tribunal et qui a été pendant la Révolution le théâtre d'événements tragiques, avec la guillotine installée là en permanence durant la Terreur. Le train franchissait ensuite le débouché de l'Erdre, rivière traversant l'ancienne enceinte fortifiée, familière à tous les Nantais depuis des siècles, et arrivait devant la Bourse, faisant suite à la place du Commerce, dont le nom même évoque l'activité traditionnelle de la cité, activité qui, plus qu'aucune autre, a contribué à sa prospérité et à son rayonnement. En passant sur le quai de la Fosse, on était saisi par l'activité bourdonnante de ce lieu qui, même si elle n'était plus celle des siècles précédents, caractérisait encore un port actif et dynamique. Il suffisait pour s'en convaincre de voir les bateaux amarrés à quai, les chariots, charrois ou voitures de toute sorte chargeant ou déchargeant les navires, les marins, lamaneurs ou calfats, travaillant sur le quai ou attablés dans un des nombreux cabarets du port.

Surtout, les superbes immeubles bordant le quai témoignaient de la richesse, tout au moins pour quelques uns, de cette cité née de la mer et de la Loire. À l'extrémité du quai de la Fosse, la magnifique façade de l'hôtel de la Compagnie des Indes rappelait au voyageur que la tradition commerciale et maritime de Nantes était liée à l'existence de possessions coloniales, particulièrement dans les Antilles, même si ces possessions s'étaient forte-

ment amoindries dans la tourmente de la Révolution. Le voyageur pouvait porter son regard sur l'autre rive du fleuve et discerner les signes des activités industrielles de Nantes, avec les chantiers de construction navale, spécialité traditionnelle de toute la région, qui s'était considérablement développée au XIX^e siècle. Plus loin, vers Chantenay, la ligne côtoyait de nombreux entrepôts, usines ou ateliers, témoignant d'un développement industriel récent, qui avait permis à Nantes de pallier la baisse d'activité du port.

Cette intimité entre le chemin de fer et les symboles historiques de Nantes n'était pas fortuite, puisque le tracé suivait exactement le cours de la Loire et que, pendant des siècles, le commerce portuaire et fluvial, puis l'activité industrielle s'étaient naturellement installés au bord du fleuve, entraînant la construction de demeures à l'usage des négociants qui voulaient résider près de leur lieu de travail. Cette situation illustrait parfaitement la phrase inscrite dans le recueil des blasons des provinces et villes du royaume au XVII^e siècle à propos de Nantes : « *Fleuve et mer lui gagnent son pain* ». Mais pourquoi, parmi toutes les solutions possibles, avoir choisi, pour cette voie ferrée si fréquentée, un tracé parcourant Nantes d'est en ouest, passant par le centre de la ville, au milieu des encombrements du port, aggravés bientôt par la circulation routière et la présence des voies du tramway ? Le choix de l'implantation s'était fait dans la douleur, après beaucoup de discussions et de critiques, car ce moyen de transport moderne et rapide se posait en redoutable concurrent pour la navigation sur la Loire fluviale et maritime. On ignorait s'il allait accentuer le déclin du port de Nantes ou bien contribuer au contraire à son regain et même à son expansion.

C'était en effet l'époque où le port connaissait des difficultés d'accès liées à l'ensablement, où le trafic fluvial en amont était en régression considérable pour les mêmes raisons, où les clients se fai-

saient plus rares depuis le début du siècle après la perte de la colonie de Saint-Domingue et où débutait la construction d'un nouveau port à Saint-Nazaire. Toutes ces données ont influencé l'histoire du chemin de fer à Nantes, avec comme fil directeur la volonté obstinée des négociants et armateurs nantais de maintenir à tout prix le port dans leur cité.

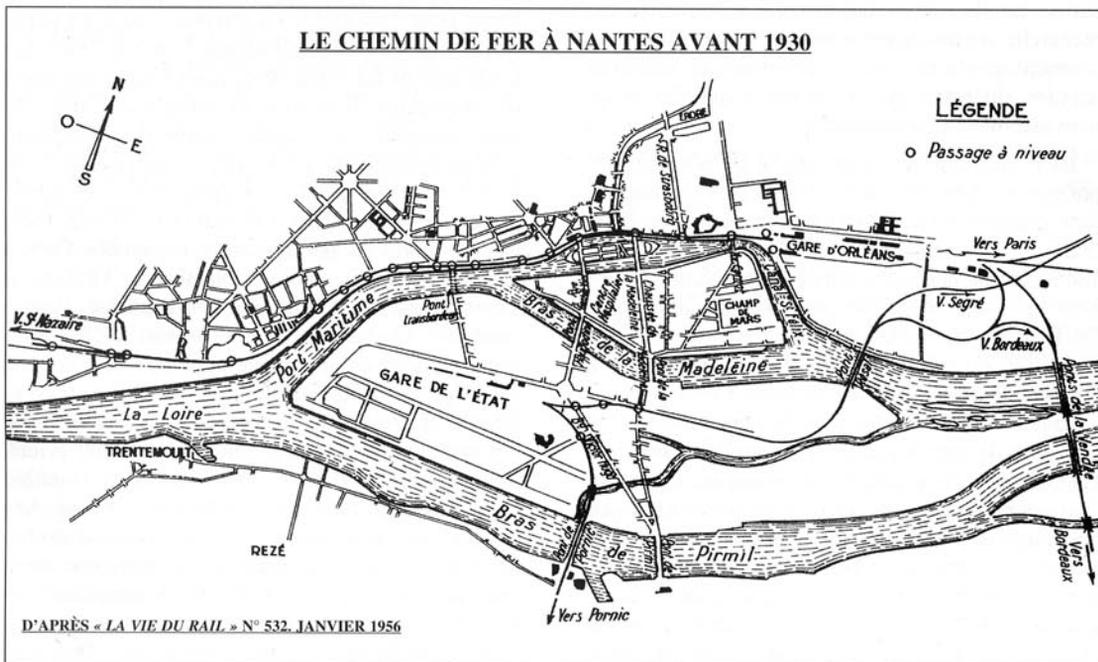
DES PROJETS POUR LA LIAISON PARIS-NANTES

Le chemin de fer tel qu'il se développe à partir des années 1820-1830 est dû à la conjonction de deux inventions : le rail en fer et la locomotive à vapeur. Le rail existait depuis le XVII^e siècle, où il avait été mis en pratique dans les mines anglaises, d'abord sous la forme d'une poutre en bois sur laquelle prenaient appui les roues d'un chariot, puis, pour éviter l'usure trop rapide du bois, celui-ci avait été protégé par des plaques de fer. Plus tard, avec les progrès réalisés dans la fabrication du fer puis de l'acier, le rail sera entièrement métallique. La traction était assurée par des hommes ou des chevaux. Dans la région nantaise, on trouve trace d'un système analogue à l'arsenal d'Indret, existant, semble-t-il, depuis 1770 et où des bœufs étaient attelés pour tirer la charge. Quant à la locomotive à vapeur, elle a circulé pour la première fois dans les houillères anglaises dans les années 1800, puis en 1823, Stephenson fonde la première usine de construction de locomotives et c'est en 1825 que le premier train de voyageurs circule entre les villes

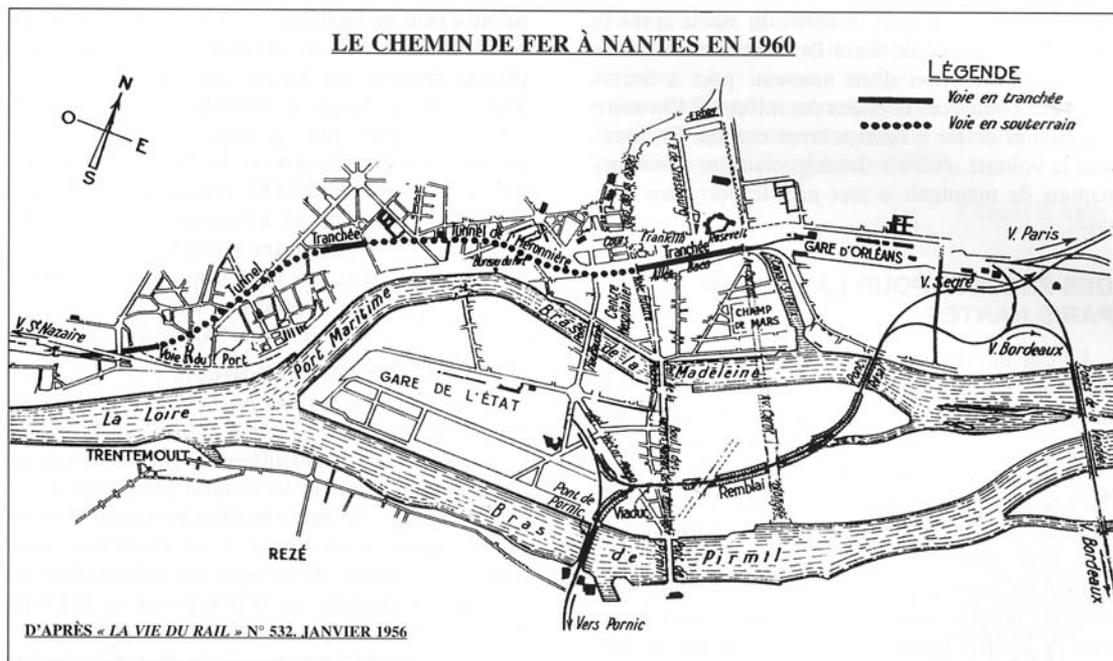
de Stockton et Darlington, la locomotive pouvant tirer 90 tonnes à 20 kilomètres par heure. Les progrès réalisés sur les locomotives à vapeur, en particulier la chaudière tubulaire, permettent des vitesses toujours plus grandes et c'est ainsi que les locomotives desservant la ligne Manchester/Liverpool, ouverte en 1830, atteignent haut-le-pied la vitesse record de 47 kilomètres par heure. En France, après une liaison Lyon/Saint-Étienne en 1832, surtout destinée au transport de la houille, c'est en 1837 que la première ligne de voyageurs est ouverte sur le trajet Paris/Saint-Germain.

À Nantes, on parle sérieusement d'un chemin de fer reliant la ville à Paris quand paraît une ordonnance royale du 31 juillet 1833 autorisant la Compagnie Jucqueau Galbrun et Steiner, créée en mars 1833, à « relever les plans d'un chemin de fer Paris-Nantes », ce qui se matérialise la même année par le dépôt d'un projet à la Préfecture pour enquête. L'origine de la ligne est prévue dans les faubourgs d'Orléans, sur la rive gauche de la Loire, rive qui est empruntée jusqu'à Tours, où l'on passe sur la rive droite jusqu'aux Ponts-de-Cé. Il y a une nouvelle traversée de la Loire et l'arrivée à Nantes se fait à Pirmil.

Cette disposition ne donne pas satisfaction aux Nantais, qui lui préfèrent une gare à la Prairie de Mauves ou au bas des Cours. Le devis estimatif joint au dossier se monte à 31,5 millions, comprenant l'achat des terrains, la plateforme et les ouvrages d'art, les superstructures, le matériel roulant. Une estimation des recettes est également fournie,



LE CHEMIN DE FER À NANTES EN 1960



basée sur les droits perçus aux bureaux de Nantes, Ancenis, Ponts-de-Cé, Candès, Tours, Blois, additionnant la navigation fluviale et le roulage, pour toutes les marchandises, ainsi que pour les voyageurs et les bestiaux. Le bilan prévu est mirobolant : des recettes annuelles de 16,7 millions, pour des dépenses et charges de 6,7 millions, soit un bénéfice net de 10 millions, représentant 30 % du capital investi ! Ces chiffres sont à considérer avec prudence, car ils sont établis par une Compagnie qui recherche de nouveaux actionnaires, et qui effectivement en trouve en la personne de quelques députés, intéressés par les profits à attendre de ce nouveau moyen de transports.

Bien entendu, ce projet, qui a le tort d'être le premier en date, est soumis à de vives critiques, il sera abandonné en 1834 et sera suivi de beaucoup d'autres qui connaîtront le même sort, jusqu'en 1845, date de la concession de Tours/Nantes. C'est ainsi qu'en 1838, Défontaines, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, projette d'aller d'Orléans à Nantes en suivant la rive droite, avec deux gares à l'arrivée, l'une au pont de la Belle-Croix pour les voyageurs, l'autre au quai de la Maison-Rouge, et une gare de marchandises à l'extrémité avant de l'Ile-Gloriette. Cependant, la Compagnie Jucqueau-Galbrun revient à la charge avec un nouveau projet, qui emprunte la rive gauche et prévoit une gare unique à la Prairie-au-Duc, au contact direct du port. Ce projet semble avoir les faveurs de la Commission d'enquête, qui élimine donc le projet Défontaines. D'autres projets originaux voient le

jour, parmi lesquels celui présenté par la Société du Canal latéral de Nantes à Orléans, qui combine voie ferrée et canal latéral, ou encore un projet avec gare souterraine sous la place Graslin, où la voie, perpendiculaire à la Loire, arriverait de Paris par le Nord et continuerait par le Sud vers Bordeaux.

Mais la construction de la voie ferrée est aussi tributaire des directives établies au niveau national. En 1837, le Gouvernement a dressé un plan à long terme pour l'ensemble du territoire, conçu à partir de principes très centralisateurs, basé sur l'idée que le chemin de fer est destiné avant tout au transport des voyageurs. Il importe de relier Paris, siège du gouvernement, aux grands centres de population, avec prolongement vers les pays voisins, et en outre d'assurer le trafic entre les deux mers. Les lignes principales sont : Paris à Rouen et Le Havre, Paris aux frontières belge, allemande, espagnole, Paris à Lyon et Marseille, Paris à Nantes par Orléans et Tours, Bordeaux à Marseille par Toulouse, Paris à Toulouse. On constate que ce réseau, évalué à un milliard pour une longueur de 1 100 lieues, évite des régions entières telles que la Bretagne vers Rennes et Brest et le Massif Central vers Clermont-Ferrand. Dans ce réseau, cinq projets sont prioritaires : Paris au Havre, à Orléans, à la frontière belge, Lyon à Marseille, Mulhouse à Thann. Les Nantais sont mécontents que leur ville soit exclue de ce programme prioritaire, ce qui provoque de la part du maire Ferdinand Favre, accompagné, au nom du Conseil Général et de la Chambre de Commerce, par Billault et Jules Guoin, une démarche

auprès du ministre des Travaux Publics. Ils se plaignent de la part trop belle faite au Havre, qui a obtenu que la voie ferrée de Rouen soit prolongée jusqu'à son port, et dénoncent un nouvel épisode de la guerre des sucres, car, disent-ils, grâce au rail, les sucres de betteraves vont venir jusqu'à Orléans concurrencer les sucres coloniaux, que les navires nantais vont chercher à 4 500 lieues. Le ministre répond par de vagues promesses mais ne prend pas l'engagement formel de prolonger rapidement la ligne d'Orléans à Nantes. La société Jucqueau-Galbrun, qui pense avoir le vent en poupe, multiplie les démarches, revoit son devis (le bénéfice annuel ne ressort plus qu'à 11 % du capital), fait appel au préfet de l'Ain pour présider son Conseil d'Administration, mobilise les députés et personnalités de la région pour que la demande de concession soit soumise aux Chambres dans les plus brefs délais. Les Conseils généraux des départements traversés sont mis à contribution pour garantir l'emprunt de 4 % à faire par la Compagnie, Blois et Tours votent une somme de un million, Saumur 1,5 million, Nantes 1,5 également, le Conseil Général du Loir-et-Cher 1,2 million, celui d'Indre-et-Loire 2 millions. Le projet est discuté à la Chambre le 26 avril 1841 et la Commission assigne comme villes desservies Orléans, Blois, Tours, Angers, de préférence au parcours par Versailles, Chartres, Le Mans, qui est plus court de 54 km, mais qui éloignerait Nantes de la riche vallée de la Loire et des villes de Lyon et de Bordeaux. Le projet est voté par les deux Chambres en mai et juin 1841, et la loi est promulguée le 11 juin 1842.

Un contretemps survient à nouveau quand, le 30 mars 1844, le Gouvernement projette d'affecter une somme de 54 millions à la ligne Paris/Bordeaux, ce qui suscite une protestation de la part des députés de la Loire-Inférieure et des départements voisins et entraîne une nouvelle démarche à Paris effectuée par Robineau de Bougon, Chérot, Colombel au nom du Conseil municipal, Gouin et Garnier pour la Chambre de Commerce.

Le ministre des Travaux Publics leur objecte qu'une Société sérieuse s'est constituée pour la ligne de Bordeaux, alors qu'il n'y a toujours aucune proposition pour Nantes (les Nantais ont toujours peur de la concurrence du chemin de fer pour le trafic de l'estuaire et de la Loire fluviale). La délégation est reçue successivement, après le ministre des Travaux Publics, par les ministres des Finances, du Commerce, de la Marine et par Guizot lui-même, Président du Conseil, qui reconnaît la légitimité de la réclamation, car, déclare-t-il, « *Nantes, boulevard de la Révolution contre la Vendée, a droit à un traitement de faveur* ». Le Roi en personne accorde une audience et assure les délégués de tout son appui. Les Nantais voient leurs efforts couron-

nés de succès lorsque, le 25 juin 1844, une loi est votée, qui accorde un crédit de 28,8 millions à la ligne de Paris à l'Océan par Tours et Nantes. Neuf Sociétés se constituent pour obtenir la concession, par exemple la Société Seguin frères (avec la banque Gouin) la Société Caillard, la Société nantaise, avec des personnalités bien connues dans la ville : Maës, de Lancastel, Louis de Monti, Victor de Cornulier, Bouché. Le jour de l'adjudication, des fusions sont intervenues et deux Compagnies seulement remettent une offre.

L'État fournit les terrains, fait les terrassements, les ouvrages d'art et les bâtiments ; il livre la plateforme à la Compagnie qui mettra en place le sable de fondation, les rails, achètera le matériel roulant et s'occupera de l'exploitation. Les acquisitions de terrain, qui sont pour les 2/3 à la charge des collectivités locales (départements et communes traversés), devront toutefois être remboursées sur une période de dix ans par la Compagnie adjudicataire.

L'État ayant fixé les tarifs, l'adjudication porte donc uniquement sur la durée de la concession, par rabais sur le chiffre de 35 ans indiqué dans le dossier comme un maximum. Ce système un peu hybride peut paraître étonnant, puisque l'État et la Compagnie, qui est une compagnie fermière et paye donc un loyer, ont chacun à leur charge une partie des investissements, et que les tarifs sont fixés d'avance. Mais cette solution résulte d'un compromis entre une formule entièrement privée et une autre où l'État prendrait à sa charge la totalité des investissements et s'occuperait lui-même de l'exploitation. Les deux solutions ont été essayées tour à tour en Belgique (où le réseau ferroviaire est un peu en avance sur celui de la France), et aucune n'a donné de bons résultats. La formule pratiquée en France a une grande souplesse, car les tarifs et les loyers peuvent varier en fonction des régions desservies. Aux yeux des responsables politiques, il importe surtout que les tarifs soient attractifs, le but étant essentiellement de contribuer au développement des régions les plus défavorisées, qui bénéficieront des tarifs les plus bas. L'État et les collectivités locales récupéreront largement, grâce à ce développement, les sommes dépensées lors de la création des lignes. L'État passe également avec les Compagnies des baux à court terme, permettant de revoir fréquemment les loyers, à la hausse ou à la baisse suivant les résultats d'exploitation.

C'est la Compagnie Mackenzie qui remporte l'adjudication en proposant un rabais de 350 jours sur la durée d'exploitation, alors que la Société concurrente, la Compagnie des Maîtres de Poste, en reste à 35 ans, tel que prévu. La Compagnie adjudicataire, qui s'intitulera bientôt Société du chemin de fer de Tours à Nantes, a un capital de 40 millions de francs, réparti en 80 000 actions de

500 francs. Il y a 60 actionnaires, 17 administrateurs parmi lesquels Mackenzie, Maës, Lancastel, de la Pinsonnière, Dufeu. Les tarifs fixés par le cahier des charges varient de 5 à 10 centimes par kilomètre selon les classes (il y a trois classes mais seules les première et deuxième ont des wagons fermés à glace). En ce qui concerne les bestiaux, il faudra payer de 10 centimes par km pour les bœufs à 2 centimes pour les chèvres et les moutons, les marchandises diverses coûteront de 10 à 20 centimes par tonne/km, ce qui constitue une économie considérable par rapport au prix antérieur, qui était de 30 centimes par tonne/km. Les huîtres et poissons frais seront transportés à la vitesse des voyageurs, moyennant un prix à la tonne de 50 centimes par kilomètre. Détail anecdotique : si la Compagnie accepte de transporter pour une Société une charge indivisible de trois tonnes, elle doit l'accepter également pour d'autres Sociétés.

L'EMPLACEMENT DE LA GARE ET L'INAUGURATION DE LA LIGNE

À l'ouverture de l'enquête, le 28 août 1845, l'emplacement de la gare de Nantes n'est pas fixé.

Ce problème, étudié lors des avant-projets sans recevoir de solution, va susciter des débats, discussions, articles de presse, brochures, pétitions innombrables. Tout le monde prend parti : les journaux, les édiles, la Chambre de Commerce, sans compter bien entendu la Compagnie, qui a aussi son mot à dire. Trois emplacements sont en concurrence : la Prairie de Mauves (le plus économique), la Prairie au Duc (nécessitant un ouvrage de franchissement de la Loire), l'Entrepôt, solution défendue par la Compagnie, qui serait atteint après un contournement de l'agglomération par le nord. La solution de la Prairie de Mauves réunit chez les Nantais, notamment au Conseil municipal et à la Chambre de Commerce, la majorité des préférences, bien que le port maritime ne soit pas desservi. Les raisons en sont à la fois économiques et politiques. Les terrains à exproprier sont situés dans la partie est de l'agglomération, où les prix sont bas, où les constructions sont souvent des séminaires, des couvents, des casernes ou appartiennent à des propriétaires non commerçants, alors que les quartiers de la Prairie au Duc et de l'Entrepôt se sont récemment dotés de constructions neuves, qui seraient dépréciées par la proximité de la gare et des voies. Mais la raison décisive pour ce choix est qu'une gare à la Prairie de Mauves ne se prête pas à un prolongement sur Saint-Nazaire et ressemble fort à un terminus, car on pense que le chemin de fer tracé par des locomotives à vapeur n'aura jamais l'autorisation d'emprunter les quais. La solution de la Prairie au Duc est, quant à elle, un vrai terminus, mais elle serait proche des installa-

tions portuaires de la rive gauche. Enfin, la gare située à l'Entrepôt desservirait bien le port maritime, tout en évitant les encombrements du quai de la Fosse et comporterait deux gares, l'une pour les marchandises à l'Entrepôt, l'autre pour les voyageurs au cours Saint-André, près de la cathédrale. Elle a cependant l'inconvénient d'être la plus coûteuse, car elle exige de passer en souterrain sur une grande partie du trajet.

La Chambre de Commerce se prononce le 4 octobre 1845, en faveur de la Prairie de Mauves, par 8 voix contre 3 pour la Prairie au Duc, 1 pour l'Entrepôt et 1 pour une gare à l'Hôtel-Dieu. Le Conseil municipal vote le 30 octobre selon une procédure originale en s'exprimant successivement sur les trois solutions. L'Entrepôt est rejeté à l'unanimité, la Prairie au Duc repoussée par 22 voix contre 3, enfin la Prairie de Mauves adoptée par 22 voix contre 3 également, à condition qu'une voie ferrée à traction de chevaux, établie à fleur de pavés, parte de Mauves pour desservir le port maritime jusqu'à l'Entrepôt, et que l'on construise une gare de marchandises à l'Entrepôt. Cette demande émane des armateurs et négociants, qui, n'ayant pu s'opposer à la venue du chemin de fer, réclament maintenant de l'avoir à proximité de leurs bateaux et de leurs entrepôts, tout en rendant difficile une desserte directe de Saint-Nazaire, que le contournement par le nord aurait facilitée. Les administrateurs de la Compagnie restent partisans de la solution de l'Entrepôt ou d'une variante très proche, groupant les deux gares (voyageurs et marchandises) au bas du cours Saint-André. Les journaux ne sont pas les derniers à prendre parti : *Le Breton*, *le Courrier de Nantes*, *L'Hermine* suivent les édiles nantais et combattent la solution de la Compagnie. *Le National de l'Ouest* est le seul à la défendre en faisant valoir qu'elle répond bien au texte de la loi, qui préconise une ligne jusqu'à l'océan. De cette polémique ferroviaire très vive, sont sortis finalement vainqueurs le Conseil municipal et la Chambre de Commerce, institutions toutes les deux dominées par le grand négociant. Avec le recul du temps, on peut remarquer qu'un contournement par le nord aurait eu l'avantage de débarrasser le quai de la Fosse du futur trafic en direction de Saint-Nazaire et de la Bretagne, mais n'aurait pas évité une certaine gêne ferroviaire, car un embranchement aurait été nécessaire à partir de l'Entrepôt, pour desservir la partie est du port.

La Révolution de février 1848 intervient alors que les travaux sont en cours et les bouleversements économiques qu'elle entraîne vont mettre à mal l'équilibre financier du projet. La Compagnie demande donc à l'État une nouvelle négociation, à l'issue de laquelle la concession est portée à 50 ans et la Compagnie dispensée du remboursement des

terrains, moyennant la prise en charge des bâtiments encore à réaliser, mais à échéance très longue de dix ans. Plus tard, la Compagnie, qui apprécie peu les difficultés techniques de réalisation de l'embranchement du quai de la Fosse (essentiellement des problèmes de nivellement dus à la topographie particulière d'un tracé comportant de nombreux raccordements avec les ponts et voies perpendiculaires) obtiendra que l'État supporte la charge financière de cet embranchement et acceptera en échange de réaliser les bâtiments dans un délai de 18 mois au lieu de dix ans.

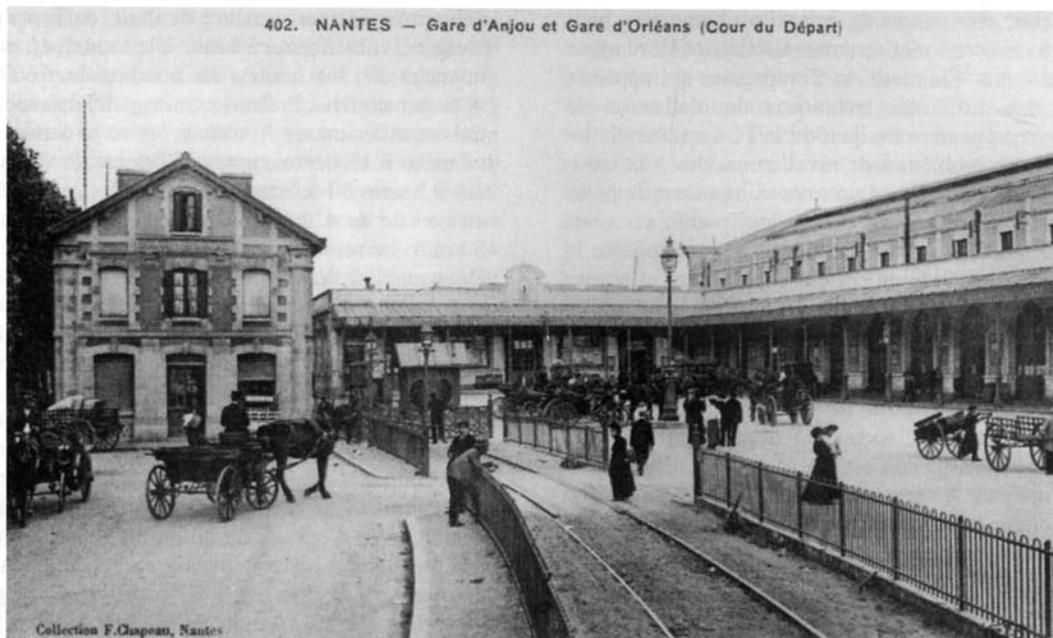
Le 25 mai 1851, un premier convoi, composé d'une locomotive et de deux wagons, arrive à Nantes, venant d'Angers et transportant pour un voyage d'essai des cadres et du personnel de la Compagnie, en tout 150 personnes. L'inauguration officielle est prévue pour les 17 et 18 août, la présence du Prince-Président est annoncée, puis démentie, malgré une invitation faite directement à l'Élysée par Colombel, maire de Nantes, et Garnier, président de la Chambre de Commerce. C'est finalement Magne, ministre des Travaux Publics, qui présidera l'inauguration, alors que la construction de la gare n'est pas encore commencée. Seuls existent des baraquements provisoires, dont la laideur sera dissimulée par des décorations, des feuillages, et par les tribunes, dressées et pavoisées aux frais de la Compagnie. Quatre statues, dues au sculpteur Grootaers, placées à l'entrée de la gare, représentent la Science, les Beaux-Arts, le Commerce et l'Industrie, ces deux dernières étant placées au centre, disposition symbolique des activités traditionnelles de Nantes.

Cinq trains, en provenance de Paris, de Tours ou d'Angers, vont amener à Nantes, le samedi 16 et le dimanche 17, les invités, au nombre de 1 600 à 1 800 par convoi. Enfin, le train officiel, avec le ministre et les autres Autorités, arrive le dernier le dimanche à 17 heures, après 13 heures de voyage, mais 9 heures 30 de marche effective, pour une distance totale de 423 kilomètres et une moyenne de 45 km/h. Le retour des invités s'échelonne de la même manière, entre la soirée du dimanche et le mercredi. Le nombre de visiteurs à loger en ville pour ces deux jours de fête est considérable, car les personnes venues du département ou des départements voisins s'ajoutent aux invités débarquant de Paris. Il n'y a plus aucune place dans les hôtels, où les chambres sont toutes retenues, les antichambres sont occupées, ainsi que les couloirs et les corridors. On incite les clients déjà logés à partager leur chambre avec d'autres, mais nombre de personnes passeront la nuit assises sur leur valise ou leur sac de voyage.

Pour l'inauguration, quatre locomotives marchant de front pénètrent dans la gare et s'immobilisent au terminus de la voie, au son d'une salve de 21 coups de canon. Elles ont été baptisées des noms des villes desservies : Tours, Saumur, Angers, Nantes, dont les armes sont accrochées à l'avant des machines. Devant la Garde nationale assemblée, l'évêque de Nantes, entouré de son clergé avec bannières, bénit les locomotives, sans doute par analogie avec les navires lors de leur lancement. Des réjouissances sont prévues pour les deux jours du 17 et du 18 août, transformant l'inauguration en une véritable fête populaire. Le programme va du tirage



La gare d'Orléans - quai Richebourg



Carte postale Collection Chapeau © R. et M. VIVANT – Nantes

au sort de 200 livrets de Caisse d'Épargne destinés aux enfants des écoles au feu d'artifice le lundi soir à la Prairie de Mauves, en passant par un banquet de 500 couverts à la Bourse, des spectacles de gala au théâtre Graslin, des régates à la voile et à l'aviron sur la Loire, des courses de chevaux sur la Prairie de Mauves, sans oublier la fête de nuit sur le cours avec décoration florale, illuminations et musique militaire.

LE PROLONGEMENT VERS SAINT-NAZAIRE

Une fois éteints les lampions de la fête, les réalisations reprennent leurs cours. La seconde voie est mise en place en avril 1852, l'embranchement, courant le long des quais sur plus de 3 000 mètres, de Mauves à l'Entrepôt, desservant au passage la gare maritime des Salorges, sera terminé en juillet 1853. La construction de la gare de Mauves, due à l'architecte Driollet, est adjugée en janvier 1852 et terminée en novembre 1853, elle est conçue comme un terminus, avec sa façade principale à verrière centrale perpendiculaire aux voies. Pendant ce temps, les trois Compagnies concessionnaires des tronçons Paris/Orléans, Orléans/Tours, et Tours/Nantes fusionnent et deviennent la Compagnie Paris Orléans (P.O.), ou Compagnie d'Orléans, nom conservé jusqu'à la création de la SNCF, et qui servira à baptiser la gare, connue par tous les Nantais sous le nom de gare d'Orléans.

Rapidement, se pose la question du prolongement de la ligne Paris/Nantes vers Saint-Nazaire.

Les polémiques reprennent leur cours entre ceux qui désirent le prolongement et ceux qui veulent maintenir le terminus à Nantes, en particulier les commerçants, toujours acharnés à réclamer le canal latéral à l'estuaire, prioritaire selon eux, suivant un point de vue déjà exposé par le *National de l'Ouest* du 12 mai 1847 : « *Il faut sauver Nantes de la ruine, éviter la prolongation sur Saint-Nazaire, car cette voie ne serait jamais rentable, car elle ne pourrait soutenir la concurrence du fleuve, le revenu ne couvrirait même pas la moitié des frais d'exploitation. Que tous ceux qui veulent que Nantes reste un port de mer exigent la gare maritime en aval des ponts comme terminus de la ligne Paris-Océan.* »

Mais il est difficile en 1853, alors que le pays se couvre de voies ferrées, de priver Saint-Nazaire d'un raccordement au réseau, d'autant plus que la ligne Poitiers/La Rochelle vient d'être concédée, et que les Nantais craignent la concurrence portuaire de cette dernière ville. Il est donc temps d'examiner les différents projets. La ligne sera concédée au P.O., qui accepte, à condition qu'il n'y ait pas de liaison directe avec la ligne Paris/Rennes avant un délai de onze ans à dater du 17 août 1853 (le P.O. craint la liaison Le Mans/Angers, qui raccourcirait le parcours Paris/Nantes et rendrait inintéressant le trajet par Orléans et Tours).

Les commerçants vont faire tout leur possible pour saboter la liaison directe Paris/Saint-Nazaire, en prétendant qu'il doit exister deux lignes séparées : l'une Paris/Nantes, et l'autre Chantenay/Saint-

Nazaire. La solution du P.O. consiste à faire un rebroussement à la gare et à diriger la ligne vers le Nord, pour contourner l'agglomération et rejoindre les bords de Loire à l'Entrepôt ou plus loin vers Chantenay, de manière identique au tracé déjà proposé lors du projet Paris/Nantes. Les polémiques des années précédentes vont donc reflourir, entre les mêmes acteurs. La Compagnie perdra encore son combat et sera contrainte d'accepter une ligne sur les quais, suivant le même tracé que l'embranchement à fleur de pavés, et en voie unique. La Compagnie demande alors, pour soulager le trafic sur les quais, que la bifurcation pour la Bretagne soit prévue en amont de Nantes, mais elle essuiera un nouveau refus, et la bifurcation sera faite à Savenay. Le P.O. obtient toutefois que la voie ferrée de Paris soit reliée directement au quai en traversant la façade ouest de la gare, et que la voie du quai soit améliorée, puisqu'elle était destinée à l'origine aux manœuvres de gare, avec des courbes et des pentes guère compatibles avec un trafic soutenu.

Plus en aval, deux solutions sont envisagées pour pallier le manque de place, soit repousser le quai vers la Loire, soit démolir certains bâtiments du quai d'Aiguillon, solution finalement retenue. La vitesse sera limitée à 16 km/h et deux gares supplémentaires sont prévues, à la Bourse et à Chantenay. L'agglomération nantaise se voit donc dotée, pour près d'un siècle, de 4 700 mètres de voie unique en pleine ville, agrémentés de quatre gares et d'une trentaine de passages à niveaux, où transiteront tous les trains des lignes de Saint-Nazaire et de la Bretagne. Cette situation, due à l'obstination du Conseil municipal et de la Chambre de

Commerce, sera à l'origine de difficultés énormes sur les quais, tant pour les usagers du port que pour le P.O. et, plus tard, pour la Compagnie de tramway. Elle fera l'objet de polémiques interminables entre Nantais et le remède ne sera trouvé qu'au xx^e siècle, grâce au comblement de certains bras de la Loire.

En attendant, les deux rangs de barrières, aménagés par la Compagnie pour garantir la voie, gênent considérablement les communications avec le port et avec la rive gauche et provoquent de vives protestations de la part des commerçants de la Fosse et des riverains, qui signent des pétitions, soutenues en particulier par *le Phare de la Loire*. On limitera donc les barrières au minimum, en employant, à l'endroit des passages, des chaînes, que l'on tendra seulement la nuit et lors du passage des trains. L'inauguration de la ligne, initialement prévue pour le 16 août 1857, est annulée, et l'ouverture du 10 août tiendra lieu d'inauguration. Les notabilités nantaises, cependant invitées, boude ce événement, le préfet se fait représenter par le Secrétaire général de la Préfecture, le maire de Nantes par un adjoint, le président de la Chambre de Commerce s'est excusé. Une fête a cependant lieu à l'arrivée du train à Saint-Nazaire, un banquet est organisé, payé par les seuls Nazairiens, avec la présence d'Anselme Fleury, député de Saint-Nazaire, des ingénieurs et de la direction du P.O. Le toast est porté par Chérot, commerçant et conseiller municipal de Nantes, mais possesseur de succursales à Saint-Nazaire, qui met l'accent sur la complémentarité du chemin de fer et du bassin à flot. La ligne Nantes/Saint-Nazaire est donc bien perçue



La gare de l'État

comme un équipement majeur par les Nazairiens, alors que, pour les Nantais, elle symbolise une concurrence qu'il aurait mieux valu éviter.

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Autour de la liaison Paris/Nantes/Saint-Nazaire, véritable épine dorsale du réseau, se réalisent les compléments attendus, concédés au P.O., la bifurcation vers Redon en 1862, prolongée sur Quimper en 1864, la desserte de Guérande et du Croisic en 1879. Une ligne Redon/Rennes est également construite, permettant de joindre Nantes et Rennes par Redon. Quant à la ligne Nantes-Châteaubriant, le gouvernement ne veut pas la concéder à la Compagnie de l'Ouest, car cette dernière bénéficierait d'une liaison directe Nantes/Paris par Châteaubriant, Segré et Le Mans, qui concurrencerait le P.O.. Nantes/Châteaubriant est donc concédée au P.O., et mise en service en 1877. Cette ligne franchit l'Erdre, à la Jonelière, sur un très bel ouvrage de 180 mètres de longueur, bien intégré au paysage champêtre qui l'environne.

La Vendée est en 1857 un des rares départements français à ne pas avoir de voie ferrée sur son territoire. Certaines personnalités, dont le Marquis de la Rochejacquelin, s'en préoccupent et fondent la Compagnie de la Vendée. Après quelques péripéties, c'est cependant la Compagnie d'Orléans qui reçoit en 1857 la concession de la ligne Nantes/Napoléon-Vendée, considérée comme l'amorce de Nantes/Bordeaux et même d'une liaison entre les estuaires. Elle nécessite des ouvrages d'art importants pour le franchissement de la Loire et c'est ainsi que vont s'édifier les « *Ponts de la Vendée* ».

Ces ouvrages, qui ont subi sans dommage l'épreuve du temps, comprennent des arches de 30 mètres, au nombre de neuf pour le bras de la Madeleine et de sept pour le bras de Pirmil, alors qu'un troisième ouvrage de moindre importance franchit l'étier situé au sud de l'île Forget.

Le Pays de Retz veut lui aussi avoir son chemin de fer et une Société se constitue en mai 1870 : la Compagnie des Chemins de Fer nantais, dans le but d'exploiter des lignes en direction de Pornic, Paimbœuf, Machecoul, desservant au passage les principales localités du Pays de Retz. La création de ce réseau va doter la ville de Nantes de deux constructions supplémentaires : un pont sur le bras de Pirmil et une nouvelle gare. Alors qu'aucun de ces deux ouvrages n'est réalisé, et après des retards dus à la guerre de 1870, les lignes sont mises en service à partir de Pont-Rousseau, la liaison vers Pornic en septembre 1875, les prolongements sur Machecoul et Paimbœuf respectivement en mars et juin 1876. Le bras de Pirmil est franchi à partir de mars 1876 par un pont métallique de 315 mètres de longueur,

appelé « *Pont de Pornic* », les boires de la Tous-saint et des Récollets par des ouvrages également métalliques de 36 mètres de longueur. Pour la gare, le choix se fixe cette fois sur la Prairie-au-Duc, emplacement envisagé à de nombreuses reprises lors de la création du Paris/Nantes. Le jour de l'ouverture du dernier tronçon entre Nantes et Pont-Rousseau, la gare n'est pas construite (c'est décidément une habitude à Nantes), elle n'est encore qu'un baraquement provisoire en planches, mais est promise à un bel avenir, puisqu'elle fera partie plus tard du patrimoine de la ville, sous le nom de Gare de l'État. La Compagnie des Chemins de Fer nantais n'aura qu'une brève existence, car, en avril 1877, le conseil d'administration approuve la vente à l'État de ses lignes en service dans le Pays de Retz, ainsi que de la ligne en construction entre Machecoul et La Roche. Comme d'autres sociétés sont aussi en difficultés financières et rachetées par l'État, on assiste en mai 1878 à la naissance d'un nouveau réseau.

Le réseau de l'État fait construire aussitôt à la Prairie-au-Duc une halle à marchandises, un quai et une remise pour seize voitures. Il donne un certain lustre à la nouvelle gare, car il a l'ambition de se développer et de concurrencer le P.O. Le bâtiment principal, ouvert à l'exploitation en juillet 1887, a fait l'objet d'une certaine recherche architecturale. Les aménagements intérieurs ne le cèdent en rien à l'aspect extérieur, avec, dans la salle d'attente des premières classes, des menuiseries massives en chêne et un parquet en marqueterie.

La Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest exploite des lignes en Bretagne, en particulier depuis 1857 la liaison Paris/Rennes, par Le Mans et Laval.

C'est pour se prémunir contre une concurrence de cette compagnie que le P.O., lors de la concession de Nantes/Saint-Nazaire, avait mis comme condition la non-réalisation de Le Mans/ Angers pendant onze ans. Mais le gouvernement, soucieux de ménager à la fois les intérêts des Compagnies et ceux des usagers, incite les deux Sociétés à s'entendre. Un accord est trouvé en 1863 et la liaison Le Mans/Angers ouverte la même année, ce qui permet aux Chemins de Fer de l'Ouest de joindre Paris à Nantes, en utilisant toutefois la ligne P.O. entre Angers et Nantes. L'Ouest doit attendre jusqu'en 1885 la possibilité de faire entièrement Paris/Nantes sur ses propres lignes, avec la réalisation de Nantes/Segré, qui rejoint Segré/Sablé/Le Mans déjà en exploitation. À Nantes, l'Ouest utilisant la même gare que l'État, à la Prairie-au-Duc, un nouveau franchissement du bras de la Madeleine est nécessaire pour la ligne Segré/Nantes : ce sera le « *Pont Régal* », du nom d'un ingénieur célèbre dans le domaine des Travaux Publics, qui a déjà



La gare de la Bourse

réalisé de nombreux ouvrages analogues. Ce pont permettra en outre de relier les deux gares d'Orléans et de l'État.

Pour rendre plus homogènes leurs implantations géographiques, l'État et le P.O. vont procéder en 1883 à un échange. La ligne Nantes/La Roche-sur-Yon devient la propriété de l'État, alors que Tours/Chateauroux passe dans le domaine du P.O., ce qui permet à l'État d'exploiter uniquement des lignes situées dans l'Ouest de la France et au Sud de Nantes. À Nantes, la ligne de La Roche, qui arrivait à la gare d'Orléans, doit aboutir maintenant à la gare de la Prairie-au-Duc. Le train en provenance de La Roche et de Bordeaux empruntera donc comme précédemment les ponts de la Vendée, il obliquera ensuite à l'ouest puis au sud, pour franchir une deuxième fois, mais en sens inverse, le bras de la Madeleine, en utilisant le pont Résal.

Ce trajet fera l'étonnement des voyageurs qui empruntent la ligne pour la première fois et qui se demandent pourquoi, à Nantes, on doit franchir deux fois de suite un bras du fleuve, pour revenir finalement sur la même rive.

D'UN SIÈCLE À L'AUTRE

La physionomie prise par le réseau de chemins de fer à voie normale dans la région nantaise dans les années 1885-1890 va subsister de manière presque identique pendant cinquante ans, avec cependant quelques compléments intéressants. La ligne Nantes/La Chapelle-sur-Erdre/Blain est prolongée en 1910 sur Beslé, où elle rejoint la ligne Redon/Rennes, permettant ainsi un trajet plus court entre Nantes et Rennes. D'autre part, en 1912, le double-

ment de la ligne Segré/Saint-Nazaire permet aux Chemins de Fer de l'Ouest d'offrir pour l'express Paris/Saint-Nazaire un trajet plus court de 50 km. Des lignes de chemins de fer à voie étroite se créent également pour desservir Legé en 1893, aboutissant à la gare de l'État, et surtout en 1899 les Chemins de Fer départementaux de l'Anjou relie Cholet à Nantes, avec un terminus dans la cour de la gare d'Orléans, connu sous le nom de gare du Petit Anjou. En 1909, l'État rachète la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest, ce qui le rend propriétaire de toutes les lignes de l'ouest de la France, à l'exception de Paris/Nantes/Saint-Nazaire, qui reste au P.O, et de Savenay/Quimper/Landerneau, qui ne sera rachetée qu'en 1934. Ces transferts seront à l'origine d'une concurrence acharnée entre les deux compagnies.

Pendant la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e, le chemin de fer imprègne la cité de sa présence, il est impossible de fréquenter le centre de la ville et certains quartiers adjacents sans constater l'existence de cette pieuvre d'acier. Nantes et sa proche agglomération offrent en effet la particularité de posséder deux gares majeures appartenant aux réseaux d'Orléans et de l'État, six gares de moindre importance : la Bourse, les Salorges, Chantenay, Pont-Rousseau, Doulon, le Petit Anjou, et une multitude de passages à niveau, 34 sur la seule ligne de Saint-Nazaire, entre les gares d'Orléans et Chantenay, soit quatre passages au kilomètre. Le développement de la circulation routière et la création d'un réseau de tramways à double voie rendent la situation pratiquement inextricable sur les quais, ce qui provoque de multiples embouteillages et engendre des accidents : on compte 340 accidents ou inci-

dents entre 1857 et 1912. La présence de la gare de la Bourse ajoute encore aux difficultés, car la longueur des trains augmentant sans cesse, un nombre toujours plus grand de passages à niveau restent fermés pendant l'arrêt en gare, ce qui bloque les rues d'accès au quai, et, d'une façon générale, toutes les circulations dans le sens nord-sud. En 1917, les troupes américaines, dont le principal port de débarquement est Saint-Nazaire, exigent, pour écouler leur tonnage, le doublement de la voie dans la traversée de Nantes là où il n'est pas encore réalisé. Le Conseil municipal accepte après beaucoup d'hésitations et en s'inclinant « devant l'intérêt supérieur de la patrie et les nécessités de la défense nationale », mais en spécifiant que la voie de doublement serait démolie dans un délai de six mois après la fin des hostilités. En réalité, cette voie sera conservée, le P.O. arguant alors que l'augmentation du trafic, conséquence du développement du port, ne permet plus le service en voie unique. La circulation est tellement dense qu'au voisinage du pont de la Poissonnerie, le tramway doit passer en voie unique.

Dans ce contexte, une solution nouvelle doit être recherchée et, pour la troisième fois, tout ce que Nantes compte de têtes pensantes va faire œuvre d'imagination, et des projets (on en dénombrera, paraît-il, jusqu'à 37) vont être exposés, débattus, critiqués. Pour simplifier, ils peuvent se ranger en deux catégories. Pour la première, la voie longe la Loire ou s'en écarte peu, elle passe en partie en tranchées et en souterrains, en partie en viaducs. Dans les projets de la seconde catégorie, la voie contourne le cœur de Nantes à des distances plus ou moins grandes, là aussi en souterrains ou en tranchées, pour aller rejoindre le tracé existant vers Chantenay. Cette dernière solution ressemble aux projets de contournement par le nord, déjà imaginés lors de l'arrivée du chemin de fer à Nantes ou de l'extension vers Saint-Nazaire. Elle comporte une gare évidemment déportée dans le nord de la ville, le record à cet égard semblant être détenu par un projet qui prévoit celle-ci au Plessis-Tison, lieu-dit situé sur la route de Paris. Voilà qui aurait changé les habitudes des Nantais, qui apprécient la gare de la Bourse pour sa proximité, et l'on imagine leurs réactions s'ils avaient été obligés d'aller prendre leur train dans un lieu si éloigné du centre. À partir de 1919, le Conseil municipal se fait peu à peu à l'idée d'un contournement par le Nord, un projet reçoit même en 1920 l'approbation du Conseil supérieur des Travaux Publics.

LA LOIRE OFFRE UNE SOLUTION

Un événement extérieur au chemin de fer vient changer toutes les données et aiguiller enfin les responsables vers la solution tant attendue. Devant

l'ensablement de l'estuaire, provoquant le déclin du port, il y a au XIX^e siècle trois solutions possibles, toutes essayées tour à tour. La première, l'avant-port à Saint-Nazaire, n'a pas connu le succès et la deuxième, le canal latéral à l'estuaire, ou canal de la Martinière, qui a servi pendant vingt ans, n'a pas eu de résultats durables. On met alors en œuvre la troisième solution, le dragage d'un chenal d'accès, rendu possible par les progrès faits en matière d'engins de dragage. Hélas, ces dragages, effectués en aval de Nantes depuis le début du siècle, ont des conséquences catastrophiques dans la ville, car ils tendent à abaisser le niveau du terrain naturel dans le lit de la Loire. Les quais, construits sur pilotis, se déchaussent et inspirent des inquiétudes, les immeubles du quai de la Fosse ressentent les mêmes effets et subissent des désordres. Mais les conséquences les plus spectaculaires sont, le 16 juillet 1913, l'effondrement du pont Maudit, ouvrage reliant l'extrémité aval de l'île Feydeau à l'île Gloriette, et, en mai 1924, l'écroulement du pont de Pirmil, avec comme conséquence le blocage complet de la circulation routière en direction du Sud. 1924 est d'ailleurs une année noire, puisqu'on enregistre également des effondrements partiels aux quais Magellan et Hoche, et l'écroulement de la cale située en bout de l'île Feydeau. La décision est alors prise de combler les bras de la Bourse et de l'Hôpital, ce qui entraîne également le comblement de la partie de l'Erdre qui traverse le vieux Nantes.

C'est une occasion inespérée pour le chemin de fer, qui va pouvoir emprunter le bras remblayé de l'Hôpital depuis la sortie de la gare d'Orléans jusqu'au quai de la Fosse, à l'emplacement du bureau du port. Un projet complet concernant la traversée de Nantes est établi en 1930. Il subira de nombreuses modifications et retouches, dues aux difficultés économiques et financières de la fin des années 1930 et surtout à la guerre, mais les grands principes subsisteront. La traversée de Nantes se fera, à partir de la gare d'Orléans, en empruntant l'ancien bras de l'Hôpital par une tranchée à l'air libre jusqu'à l'Hôtel-Dieu, puis par une galerie couverte pour rejoindre le quai de la Fosse. Ensuite un tunnel, dit Tunnel de l'Héronnière, ira du quai de la Fosse à la rue d'Alger. Le tracé continuera sous les rues de Constantine et de la Brasserie par une galerie couverte, pour déboucher rue Babonneau, où sera réalisée une tranchée ouverte, pour assurer l'aération des parties souterraines.

Le tunnel suivant, appelé tunnel de Chantenay, passera sous la butte Sainte-Anne pour terminer la traversée à l'aplomb du boulevard de la Liberté. Dans la partie finale, deux ouvrages seront construits pour supprimer les passages à niveau de la rue Chevreul et du boulevard de la Liberté. Le

déplacement de la gare d'Orléans vers l'Est, à hauteur de la Manufacture des Tabacs, envisagé à l'origine, sera abandonné par la suite. La gare de la Bourse sera démolie en 1941, mais sa reconstruction, qui figurait dans le projet avec des quais souterrains, sera annulée pour des raisons financières, au grand dam des édiles nantais. Les aménagements à réaliser comportent également le regroupement des dépôts et des triages des réseaux d'Orléans et de l'État, au Grand Blottereau. La gare de l'État est réservée à la petite vitesse. Les travaux sont évidemment tributaires des opérations de remblaiement, mais, aussitôt terminé le comblement du bras de l'Hôpital, en 1941, une voie provisoire, posée immédiatement, permettra d'échapper aux encombrements des anciens quais, entre la sortie de la gare et la Fosse, jusqu'en 1955, date d'achèvement de la traversée. Les travaux se poursuivent après l'armistice de 1940, car les Pouvoirs publics sont désireux de résorber le chômage, mais, à partir de 1942, les travaux sont interrompus par manque de matériaux. Ils ne reprendront qu'après la guerre, alors que les parties déjà exécutées des tunnels, utilisées par les Allemands comme abris et dépôts de munitions, ont subi de sérieux dommages. C'est le 17 décembre 1955 qu'est inaugurée la nouvelle ligne, après des travaux répartis sur une vingtaine d'années. Les bras de Loire et leurs rives sont ainsi complètement remodelés, les passages à niveau ont disparu, le chemin de fer, réfugié sous terre, ne fera plus partie de la vie quotidienne des Nantais.

Une autre opération de moindre importance se réalise de 1958 à 1960, entre les bras de la Madeleine et de Pirmil, dans le but de supprimer les passages à niveau du boulevard Victor Hugo et du boulevard des Martyrs nantais de la Résistance. Ils entravent considérablement la circulation routière dans l'axe nord-sud, car ils sont les points de passage obligés pour emprunter le pont de Pirmil, seule traversée possible de la Loire. La ligne de chemin de fer est redessinée depuis le pont Résal, avec un remblai dans la traversée de la future île Beaulieu, puis un viaduc qui enjambe à la fois les deux boulevards, en formant un Y, dont une branche va vers la gare de l'État et l'autre vers le pont de Pornic. Des ouvrages plus petits franchissent le boulevard Gustave Roch, ainsi que les voies projetées dans l'île Beaulieu, notamment le boulevard joignant les ponts de la future deuxième ligne.

PARIS-NANTES, DE LA DILIGENCE AU T.G.V.

Si, au XIX^e siècle et au début du XX^e, les voyages vers la capitale étaient réservés aux plus fortunés, de nos jours, tous les Nantais ont l'occasion de prendre le train pour Paris, que ce soit fréquemment pour leur travail ou leurs affaires, ou de temps à

autre pour une visite d'agrément. Tous les voyageurs potentiels s'intéressent à la durée du parcours, qu'ils souhaitent la plus courte possible. D'autre part, en France, le temps du trajet qui sépare une grande ville de Paris a toujours eu une grande importance, parce que la facilité des liaisons avec la capitale est un facteur primordial pour l'activité et le développement d'une ville ou d'une région. Rien ne symbolise mieux l'histoire du chemin de fer que la durée du trajet Paris/Nantes, dont l'évolution résume 150 ans de progrès techniques, de la diligence au T.G.V.

Alors qu'au milieu du XVII^e siècle, on mettait une semaine pour aller de Nantes à Paris, à la veille de la Révolution, la durée s'était réduite à quatre jours, en empruntant les berlines et autres turgotines, avec des relais bien organisés. En 1830, il y avait un départ tous les deux jours de la place Graslin. Deux trajets étaient déjà possibles, le parcours par Le Mans et Angers se faisait en 48 heures, tandis qu'en empruntant la vallée de la Loire, le voyage durait 54 heures. En 1836, de nouveaux progrès permettaient d'assurer la liaison par Le Mans en 36 heures avec la diligence et 26 heures avec la malle-poste. Cette dernière, surtout réservée au courrier, n'embarquait que peu de voyageurs et avait fâcheuse réputation, car, quelques années auparavant, elle avait été attaquée et pillée vers Ingrandes. En 1850, le temps de parcours entre Nantes et Paris était abaissé à 23 heures, quand la diligence Nantes/Tours était placée directement sur des wagons-plateformes pour faire Tours/Paris par le train. Le fleuve était également emprunté en utilisant les premiers bateaux à vapeur, système évidemment plus performant à la descente qu'à la remontée, et tributaire de la navigabilité de la Loire.

En 1838, il y avait deux services réguliers par jour, assurant la descente d'Orléans à Nantes en deux jours, qui, s'ils ne concurrençaient pas la diligence sur la durée, faisaient bénéficier les voyageurs d'un meilleur confort. En 1843, les compagnies fluviales et la compagnie d'Orléans s'entendirent pour établir un système de correspondance avec le chemin de fer.

Le jour de l'inauguration du Paris/Nantes, il avait fallu 13 heures pour faire les 423 km qui séparaient Nantes de Paris. Rapidement, des progrès furent réalisés, en particulier la suppression des rebroussements à Orléans et à Tours, permettant dès 1856 d'abaisser le temps à 9 h 10. L'année 1863 vit la mise en service de la liaison Le Mans/Angers, ce qui amena un temps de parcours de 8 h 38, en utilisant à la fois les lignes du P.O. et celles de l'Ouest, avec correspondance assurée à Angers. Sur cet itinéraire mixte, le temps était abaissé à 7 h 34 en 1876, performance qui ne fut améliorée qu'à la fin du siècle. À partir de 1885, la Compagnie de

l'Ouest put mettre en service sa propre ligne Paris/Nantes par Le Mans et Segré, en réalisant dès le début un temps de 9 h 07. De son côté, le P.O. ne restait pas inactif et bénéficiait de progrès techniques mis au point à la fin du siècle : des locomotives performantes, possédant un tender de plus grande capacité (ce qui évitait l'arrêt pour prise d'eau à Étampes), un block-système (ensemble de signaux d'avertissement ou d'arrêt, empêchant les trains de se rapprocher les uns des autres ou de pénétrer dans une zone déjà occupée) installé sur la totalité du parcours à partir de 1900, le renforcement de la voie par l'utilisation de rails lourds, le triplement ou le quadruplement des voies sur certains tronçons très sollicités. Toutes ces innovations permirent au P.O. de passer d'un temps de 7 h 15 en 1892 à 5 h 04 en 1904. L'itinéraire mixte bénéficia des mêmes avantages, ce qui abaissa le temps de 7 h 34 en 1876 à 5 h 39 en 1903.

La Grande Guerre marqua un coup d'arrêt dans l'amélioration de la liaison et, au début des années 1920, la durée du trajet était d'environ 6 heures. L'État, qui avait racheté l'Ouest, dénonça les accords avec le P.O., abandonnant ainsi l'itinéraire mixte, et se consacra à la liaison directe Paris/Saint-Nazaire, par Segré et Châteaubriant. Mais les progrès reprirent leur cours et, en 1928, le P.O. mettait 5 h 33 pour faire Paris/Nantes, puis 5 h 07 en 1932, enfin, après l'électrification de Tours/Orléans, 4 h 35 en 1935. Pendant ce temps, la concurrence restait toujours aussi vive entre le P.O. et l'État. Ce dernier réactivait sa liaison Paris-Montparnasse/Nantes-État, en combinant le Paris/Rennes et le Manche/Océan avec changement au Mans, ce qui mettait Nantes à 5 h 12 de Paris, performance cependant un peu inférieure à celle du P.O. La création de la S.N.C.F. en 1938 sonna le glas de la ligne P.O. par Orléans et Tours et remit au goût du jour l'ancien itinéraire mixte par Le Mans, qui sera pratiquement le seul utilisé à partir de cette date. La deuxième guerre mondiale amena une pause dans l'amélioration des lignes et il fallut attendre les années 1960 pour enregistrer des temps de l'ordre de 4 heures (4 h 10 en 1961). La création de rapides, tels que « *le Nantais* », « *le Maine-Océan* » ou « *le Jules Verne* », circulant à des vitesses de l'ordre de 200 km/h, abaissa le temps à 3 h 30 environ en 1969, et 3 h 05 en 1983. On enregistra même un temps inférieur à 3 heures, avec 2 h 57 au début des années 1980 (les temps de parcours pouvaient subir de petites variations, car ils étaient tributaires du poids du convoi, et donc du nombre de voitures composant le train).

Mais un autre concurrent s'est manifesté pour le rail sur Paris/Nantes. En effet, Air-Inter, puis Air-France, offrent à bord de leurs avions, des durées de trajet inférieures à une heure, avec cependant la sujétion pour les voyageurs d'utiliser des aéroports situés loin des centres-villes. La S.N.C.F. ne pouvait rester inactive et a lancé sur la ligne, en 1990, sa dernière nouveauté, le T.G.V., dont la vitesse de croisière avoisine 300 km/h, pour une durée de parcours de deux heures environ. Ce train, pour rouler à pleine puissance, exige toutefois une ligne spéciale, réalisée seulement de Paris au Mans à la date du 1^{er} janvier 2004.

Le prolongement de cette ligne jusqu'à Nantes se fera bien un jour et l'histoire du chemin de fer Paris/Nantes, commencée le 31 juillet 1833, continuera. Mais seul l'avenir dira si l'évolution nous entraîne vers la recherche d'une vitesse toujours plus grande.

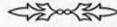
Jacques JAVAYON

BIBLIOGRAPHIE :

- PICARD Alfred. Les chemins de fer français. Étude historique sur la construction du réseau 1823-1883. [ADLA 16 BA 21/1 à 6]
- LEGOUX M. Les chemins de fer à Nantes (La Revue générale des chemins de fer Paris 1941). [ADLA BR in 4° 387]
- Travaux de la traversée de Nantes (La Vie du rail n° 532 janvier 1956).
- Le Chemin de fer dans le Pays de Retz (La Vie du rail n° 1558 septembre 1976).
- CARRIÈRE Bruno. Antagonisme P.O.-Etat-Ouest (La Vie du rail n° 1913 octobre 1983).
- CARRIÈRE Bruno. Une implantation ferroviaire mouvementée (La Vie du rail n° 1961 septembre 1984). [ADLA BR in 4° 1443]
- GUILLOSSOU Daniel. Le chemin de fer dans la région nantaise. Nantes 1944. [ADLA in 8° 958]
- BOVAR André. Caveant consules. Histoire de la CCI de Nantes. [ADLA in 4° 844]
- CHARLIER Jacques. Chemin de fer Paris-Nantes (1851-1990). Nantes 1984. [ADLA PER 147]
- ROBINEAU Evelynne. La conquête de l'Ouest. Ligne Paris-Nantes. Historique (303 n° XXII Nantes 1999). [ADLA PER 345]
- Considérations sur les projets de gare à Nantes. Nantes 1847 (auteur inconnu). [ADLA BR in 4° 1939]
- BERNARD Jean. Le chemin de fer de Nantes à Napoléon-Vendée (Le cartophile du Pays nantais n°45, octobre 1995). [Médiat 129793]
- Avant-projet de chemin de fer de Nantes à Orléans par la vallée de la Loire publié par la Compagnie soumissionnaire (1833). [Médiat 5877]
- Chemin de fer de Tours à Nantes. Statuts. Loi de concession. [Médiat 49600]
- Gare du chemin de fer de Tours à Nantes. Opinion de Mr. Goullin. [Médiat 50187]
- FOUCHE. À l'origine des chemins de fer à Nantes. Passages à niveau. (Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes. 1940). [Médiat 54963]
- GUILLOUX, FONTENEAU et RAUSCH. Lectures choisies sur l'histoire du département de la Loire-Inférieure. [ADLA in 8° 801]
- Ville de Nantes. Brochures concernant les tramways, chemins de fer et omnibus (1856-1920). [ADLA BA 571/23]
- LIBAUDIÈRE Histoire de Nantes sous le règne de Louis-Philippe 1830-1848. Nantes 1900.



LE TRAMWAY NANTAIS



C'est en 1876 que la ville de Nantes décide de se doter d'un réseau de tramway qui doit se substituer progressivement à celui des omnibus mis en place cinquante ans plus tôt.

Dès 1870, plusieurs compagnies de transports ont déposé à la mairie de Nantes des demandes afin d'obtenir la concession de l'usage des tramways américains à traction animale. La municipalité s'y oppose en raison des problèmes d'hygiène sur la voie publique déjà provoqués par les 78 chevaux de la Compagnie Générale des Omnibus de Nantes.

En février 1875, le maire Charles Lechat propose au Conseil municipal, sur un rapport du conseiller Van Iseghem, l'établissement de tramways mécaniques, et le 7 novembre 1876 la ville accorde pour quarante ans la concession de sa future ligne de trams à une société parisienne la « Société des Moteurs à Air Comprimé » qui possède le brevet de l'ingénieur Louis Mékarski.

Louis Mékarski, né en 1843 à Clermont-Ferrand, est le fils d'un officier polonais réfugié en France à la suite de l'insurrection de 1831. Ingénieur au Chemin de Fer, il se passionne pour l'application de l'air comprimé à la traction et, en 1873, il fait ses premières expériences à la Sorbonne dans le laboratoire du physicien Paul Bert. Il crée alors une nou-

velle machine, une « voiture automobile » propulsée par air comprimé.

Ce tramway circule sur des rails à gorges pour ne pas gêner la circulation des autres véhicules à roues comme les charrettes, les omnibus ou les fiacres. La propulsion se fait grâce à la pression de 2 800 à 3 500 litres d'air comprimé stockés dans les cylindres, placés en batterie transversalement sous la machine.

Cet air comprimé passe par une sorte de bouillotte verticale ou réchauffeur rempli d'eau chaude à 150 degrés. Ce réchauffeur comporte à son sommet un régulateur qui permet de faire varier la pression à l'aide d'une poignée actionnée par le conducteur ou wattman pour augmenter ou diminuer la vitesse. Ainsi, l'absence de foyer à bord évite tout danger d'incendie ou d'explosion. Silencieux et sans émission de fumée, il ne pollue pas.

Louis Mékarski assure alors les fonctions de directeur technique de la Compagnie de Tramways de Nantes, la C.T.N., créée pour gérer ce tramway.

Les travaux de pose des rails de la première ligne qui va de la gare de la Bourse jusqu'au boulevard de Sébastopol sur la commune de Doulon durent de 1877 au mercredi 12 février 1879, date de l'inauguration officielle au milieu d'une foule considé-



Le pont Sauvetout



Les nouveaux tramways électriques place du Commerce

nable de Nantais enthousiastes, rassemblés près de l'aubette du jardin de la Bourse.

« Les voitures sont aussi commodes qu'élégantes » écrit le journal *Le Phare de la Loire* du 13 février. Deux marches mènent à une plate-forme où se tient le receveur revêtu d'un uniforme bleu foncé dont les revers portent en broderie argentée les initiales TN (Tramway Nantais). À l'avant se tient, auprès de sa machine à air comprimé, le conducteur tout prêt à s'arrêter au moindre signal que lui donne le receveur au moyen d'un timbre, ou à avertir à l'aide d'une trompette, les voitures ou les piétons qui se trouvent sur son passage. Les autorités montent alors dans les deux tramways ornés de drapeaux tricolores et peints en rouge qui contrastent avec les omnibus à chevaux qui sont jaunes.

Après un parcours triomphal sous les applaudissements et les bravos, le tramway longe le quai de la Fosse jusqu'à la gare maritime des Salorges où, après un demi tour sur une plaque tournante, il revient vers le dépôt-usine de Doulon.

Les invités visitent alors le dépôt des voitures, la salle où s'opère la compression de l'air destiné à produire la force motrice, la batterie des chaudières. Cette installation vraiment grandiose fait honneur à Messieurs Mathurin et Joseph Brissonneau dont les ateliers proches ont fourni toute la machinerie fixe qui sert à la production de l'air comprimé.

Après avoir admiré cette installation, les invités entrent dans les bureaux de la Direction où les attend un lunch américain. Là, Louis Mékarski, en quelques paroles émues, remercie ses invités après

avoir porté un toast au Président de la République, à Monsieur le Préfet dont il regrette l'absence et à la Municipalité de Nantes. Il remercie spécialement Monsieur le Maire d'avoir accueilli, pour la ville, le système dont il est l'inventeur et qui n'a pas encore reçu son application jusque-là dans une autre ville.

Le premier jour d'exploitation, c'est-à-dire le 13 février 1879, le nombre de billets distribués a été de 4 636, mais on peut dire, écrit *Le Phare* du 19 février, que le nombre de voyageurs a été de 5 000, « attendu que, dans la confusion, beaucoup de personnes sont montées sans billets, et que la recette en argent de la journée, soit 570 F, a dépassé le chiffre des billets contrôlés ».

Cette première ligne sera prolongée l'année suivante jusqu'à la gare d'eau de la Grenouillère et le passage à niveau de Chantenay. Il faudra attendre 1888 pour que soit ouverte la première ligne Nord-Sud dite Ligne des Ponts allant de la place du Commerce à la place Pirmil. La réception administrative en a été faite le mercredi 13 juin 1888 par la commission municipale composée de Messieurs Mengy, ingénieur en chef du Département, Biette, ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du contrôle des tramways, Cosni, ingénieur des Ponts et Chaussées, service de la navigation de la Loire, Marchand, architecte en chef de la ville, et Mékarski, directeur. Partie de la place du Commerce à 8 h 1/4, la commission a parcouru la ligne jusqu'à la place Pirmil et a été reçue par un groupe de conseillers municipaux de Pont-Rousseau qui ont offert à Louis Mékarski un très beau bouquet.

Cette nouvelle ligne qui dessert la gare de l'État favorise les allées et venues de ceux que leurs affaires appellent en ville et des voyageurs qui se rendent à la gare de la Prairie-au-Duc.

Et c'est le dimanche 17 août 1890 que commence à fonctionner la nouvelle ligne partant du bas de la rue de Strasbourg où elle se rattache à la ligne de Doulon à Chantenay pour aboutir à l'octroi de la route de Rennes. Ce complément du réseau impatientement attendu par le public répond aux besoins de la circulation, très active, sur cette sortie de notre ville.

Tous les passagers ne sont pas pour autant satisfaits. Ainsi, ce lecteur du *Phare de la Loire* du mercredi 16 août 1899 qui se plaint du « mal du tramway » : « Je connaissais le mal de mer, je connaissais le mal de Loire, mais j'ignorais le mal du tramway... Ce n'est pas du roulis, ce n'est pas non plus du tangage, c'est un balancement horizontal qui fait qu'à chaque instant l'on doit sortir des rails pour aller déambuler sur les pavés ». C'était sans doute une faible nature !

Au début du ^{xx}e siècle, le tramway dessert les principales sorties de la ville :

- 1890 : route de Rennes
- 1897 : route de Paris
- 1901 : route de Clisson
- 1903 : route de Vannes.

Il y a également quelques transversales : la ligne des deux gares et celle de la place Mellinet à la place Lechat. Le réseau totalise 27,5 km en 1905.

Si le tramway à traction par air comprimé ne pollue pas, la cohabitation dans la ville entre chevaux, chevaux mécaniques et chevaux vapeur sans oublier la traction humaine avec les charrettes et les brouettes, ne se fait pas sans accidents graves sur la voie publique.

Le quai de la Fosse, en 1900, est l'artère vitale la plus encombrée de Nantes.

On y retrouve entre le quai, la voie de chemin de fer, la chaussée et les riches immeubles tous les types de transports : pédestres, hippomobiles, le train et le tramway et il n'est pas rare d'y croiser des troupeaux de bestiaux conduits vers les abattoirs de Talensac ou le marché de la place des Agriculteurs, aujourd'hui place Viarme.

En raison de cette circulation inextricable, les accidents sont multiples, notamment aux vingt-huit passages à niveaux. L'accident mortel du 12 janvier 1900 près du bureau du port a vivement ému l'opinion publique. Charles Brunellière réclame au Conseil municipal du 15 janvier l'installation de passerelles pour piétons sur les passages les plus fréquentés.

Les trains et les transports ont priorité sur les rouliers, charretiers, camionneurs, et autres voitures à cheval qui n'hésitent pas à utiliser, au risque de rester roues bloquées, le parcours des rails pour éviter l'inconfort des pavés, mais aussi les nombreux travaux et les caniveaux où s'accumulent boue et débris de tous genres.

Jusqu'en 1910, il n'existe pas de station d'arrêt. L'usager monte et descend parfois en marche selon



Le quai et le château à Nantes

son désir en avertissant simplement le receveur, ce qui entraîne des ralentissements sur la chaussée. De plus, la fermeture des passages à niveaux, 60 à 80 fois par jour, perturbe la circulation et retarde le tramway. En réalité, jusqu'en 1910, il n'y a pas d'horaires et le tramway roule comme il peut.

Mais, dès 1899, les tramways Mékarski commencent à être à bout de souffle et le matériel ne cesse de se dégrader. La Compagnie tente d'innover en mettant en circulation quelques nouveaux tramways de couleur jaune paille avec des sièges en moleskine et ouverture de la plate-forme, non plus à l'arrière mais côté trottoir. Néanmoins, les Nantais souhaitent des changements et la Municipalité s'intéresse à un nouveau tramway à traction électrique qui allie confort et vitesse et représente la modernité.

Il faut toutefois attendre un nouveau maire, Paul Bellamy élu en 1910, pour voir le projet adopté en 1912. Début 1913, on commencera les travaux de voirie, la construction d'un dépôt à La Morrhonnière et surtout, non sans problèmes, la pose d'un réseau aérien d'électrification. Les câbles électriques sont fixés à partir des façades des maisons, ou sur des poteaux métalliques avec potences. Des arbres doivent être abattus, d'autres élagués. De longs débats seront nécessaires pour convaincre les riverains et l'opinion publique.

L'inauguration du nouveau tramway à traction électrique a lieu le samedi 15 novembre 1913. Les Nantais se disent satisfaits de son confort moderne et l'adoptent très rapidement. Les vieilles machines Mékarski à air comprimé abandonnent progressivement les rues nantaises. Cependant, 40 d'entre elles, allégées de leur moteur, resteront en service jusqu'à leur dernier souffle comme voitures remorques et ouvrières.

Devenu indispensable, le tramway électrique, le nouveau « péril jaune », va servir deux générations d'hommes et de femmes, mais il sera gravement atteint et blessé lors des bombardements de sep-

tembre 1943. Il se remettra en route petit à petit en octobre grâce à la volonté des employés de la Compagnie des Tramways de Nantes, la C.T.N., ceux de la mairie mais aussi de tous les Nantais qui participent aux travaux de déblaiement de la ville.

Et c'est le lundi 27 janvier 1958, quatre-vingts ans après sa naissance, que le tramway quittera les rues de Nantes, rails compris. Non ! il ne disparaît pas, car malgré de vives querelles politiques « Gauche-Droite », il réapparaît pimpant et jeune, vingt-sept ans plus tard, le 7 janvier 1985.

Ce nouveau tram composé de trois voitures articulées, fabriqué par le groupe Alstom, de couleur blanche bordée de vert, est adopté par les Nantais dès sa mise en circulation.

À l'occasion du prolongement de la ligne n° 3 vers le Sillon de Bretagne à la fin de l'année 2000, un nouveau modèle de tram est venu compléter le réseau de la TAN (Transports urbains de l'Agglomération Nantaise).

Cette 4^e génération de tramway fabriqué par la firme allemande AD Tranz, est composée de cinq éléments articulés, au design très moderne. Chaque rame est climatisée et offre 260 places réparties sur un plancher bas intégral pour un accès de plain-pied par rapport au quai. Vingt-trois rames de ce nouveau type circulent actuellement sur l'ensemble du réseau et complètent le parc des quarante-six rames ancien modèle.

Ainsi, lorsqu'était envisagé le retour du tramway dans les rues de Nantes en 1958, certains avaient pu craindre que ce « vecteur de modernité urbaine » ne porte tort à l'image du patrimoine bâti. Aujourd'hui, la forme blanche et aérodynamique de ce moyen de transport est tout à fait intégrée dans le paysage urbain et constitue un exemple de modernité et de dynamisme du patrimoine nantais.

Claude KAHN - Marcel RUMIN

N.B. : Extrait de l'étude « Les transports à Nantes en 1900 » de Marcel Rumin.



LES AUTOBUS



C'est le dimanche 25 mai 1924 que la Ville de Nantes mettait en circulation le premier autobus pour assurer le service place du Commerce - Exposition.

« Il est arrivé à Nantes par la route, piloté par un "as" » nous dit *Le Phare* du 11 mai 1924, un as du volant appartenant à la société constructrice. Il est du même modèle que ceux de la Société des Transports en commun de la Région parisienne et construit par les ateliers mêmes de cette société. Il comporte cependant quelques améliorations qui seront très appréciées des usagers. En effet, les sièges seront plus confortables puisqu'en rotin au lieu d'être en bois comme le sont les voitures de la capitale. De plus, les autobus nantais seront montés non plus sur bandages pleins, mais sur des pneus.

Les douze premiers autobus de la Compagnie nantaise, à raison de trois ou quatre par lignes, assureront les services : place du Commerce - Exposition ; place Zola - Chantenay - Roche-Maurice ; place du Commerce - Canclaux - Grillaud ; place du Bon Pasteur - Repos de Jules César.

Le premier autobus est inauguré le 3 décembre 1924. *Le Phare* relate que cet autobus, décoré de drapeaux, emmena de la place du Commerce à Grillaud les personnalités invitées par la Compagnie des tramways avec son directeur M. Weiler et les chefs de service M. Braudt, ingénieur, Bujolly, chef de l'exploitation, Durieu et Benoit, chefs du mouvement. Le député-maire de Nantes, Paul Belamy, M. Vautier, représentant Monsieur le Préfet, avaient pris place dans la voiture.

Passant par Grillaud, l'autobus stoppa au « Repos de Jules César », puis conduisit ses voyageurs par le boulevard des Anglais au garage de la Compagnie des tramways où le champagne fut offert aux invités.

Dans son allocution, le directeur M. Weiler s'interrogea : « Qui eut pu penser, lors de l'inauguration du premier tramway électrique de Nantes le 15 novembre 1913, que dix années à peine s'écouleraient avant qu'un autre mode de transport vint, non concurrencer ni remplacer, mais compléter l'œuvre du rail ? ».

En adoptant résolument l'autobus comme complément du tramway dont elle venait d'assumer la transformation complète, la Compagnie montrait qu'elle entendait maintenir le service public, qui lui était confié à la hauteur des progrès si rapides de notre époque...

En terminant son discours, M. Weiler porta un toast à la prospérité de la Ville de Nantes et au développement harmonieux des deux modes de transport en commun qui allaient désormais la sillonner.

On parle déjà des autobus sub-urbains qui iront vers Saint-Sébastien et Pont-Rousseau.

On sait aujourd'hui, quatre-vingts ans plus tard, que le bus et le tram font bon ménage et s'associent avec le train pour desservir au mieux Nantes-Métropole.

Claude KAHN



© AM Nantes 02 C 24 d 5 (23 mai 1924)

TRANSPORTS ET ESPACE URBAIN À NANTES DE 1920 À 1940



L'étude des transports urbains doit être menée dans un cadre plus large que celui du seul secteur des transports afin de comprendre tous les ressorts de l'évolution qu'on y constate. Pour souligner les interactions multiples en jeu nous parlerons de système urbain. Parmi les composantes de ce système, l'aménagement de l'espace tient une place particulière au cours de la période où nous nous plaçons. Il s'agit alors d'inventer une ville apte à recevoir une population en croissance rapide et, en même temps, de la modeler en fonction d'impératifs de circulation nouveaux.

I - LE SYSTÈME DES TRANSPORTS URBAINS À NANTES EN 1920

La ville d'après la Première Guerre mondiale a conservé bien des traits de celle de la fin du XIX^e siècle : quartiers plus vivants qu'aujourd'hui, fonctionnellement moins spécialisés qu'ils ne sont devenus. Des aspects ruraux, voire agricoles, sont toujours présents : sur la place Viarme se tient encore une fois par mois une foire aux bestiaux. Pour s'y rendre les troupeaux déambulent dans les rues de la ville. Mais rien ne manifeste mieux cette permanence que l'aspect des rues. Elles restent des milieux de vie, des espaces de sociabilité, ceux de la relation quotidienne, du voisinage, ceux de la fête aussi qui ne s'est pas encore confinée en des lieux fermés et spécialisés. Les rues ne sont donc pas encore devenues, notamment au centre ville, de simples voies de circulation.

Cependant, cette fonction, elles l'assurent aussi et selon une gamme de moyens fort variés et parfois hauts en couleur, à nos yeux tout au moins. Les catégories habituellement distinguées dans les études de transport vont nous guider pour la présentation de cette diversité modale.

Les transports individuels

Au niveau des moyens individuels, la « bicyclette » et l'« auto » commencent à s'imposer à l'espace urbain. Assez discrètement pour la première qui laisse peu de traces dans les archives. Comme sa présence n'exige pas des investissements conséquents elle a été la grande oubliée des études de circulation jusqu'aux années 1975-1980. En 1920, si l'engouement dont elle a été l'objet au début du siècle s'est apaisé, la bicyclette est en train de devenir l'instrument essentiel de la mobilité des classes populaires, perdant ainsi son statut

de simple engin de loisir et de sport. Aussi crée-t-on des « voies cyclables », partie droite bitumée d'une chaussée pavée. La voie cyclable n'est donc pas notre moderne piste cyclable : à la différence de cette dernière qui se veut une solution aux problèmes de sécurité et de fluidité de la circulation, la voie cyclable n'est là que pour apporter un confort de circulation au cycliste. Ces voies, qui n'ont pas été cartographiées, sont mal connues. Logiquement, elles vont disparaître avec le bitumage des rues.

Quand on grimpe dans l'échelle sociale il vient un moment où l'on se doit d'emprunter son automobile personnelle, son « auto », pour ses déplacements professionnels ou de loisirs. C'est encore, et ce sera jusqu'après la guerre, un mode de transport sociologiquement classant : en 1931, l'« Automobile Club de l'Ouest », a pour administrateurs à Nantes : M. de la Brosse, maire d'Orvault, M. de la Tullaye, richissime propriétaire, A. Moitié, négociant, maire adjoint de P. Bellamy, puis maire en 1929, un industriel et un armateur.

Le parc automobile a été recensé sur la commune en 1920 et en 1928. Entre ces deux dates le nombre de véhicules automobiles, voitures de tourisme et camions confondus, est passé de 711 à 3 732. De leur côté, les Ponts et Chaussées effectuaient des comptages de circulation sur les cinq routes nationales entrant en ville. Les chiffres recueillis confirment cette évolution. Entre 1913 et 1928, alors que la circulation hippomobile diminue de 72 %, celle des automobiles individuelles est multipliée par 5 et celle des camions et autocars par 76. On peut donc dire que les années 1920 voient le véritable décollage du transport automobile sous ses trois formes, la voiture individuelle, le camion, les cars et bus.

Une évolution en tous points similaire affecte le transport individuel public où sont alors en concurrence les deux modes, hippomobile et automobile. Les voitures de « place » ou de « remise », dont les ancêtres étaient les fiacres réservés aux gens de condition, sont maintenant déclassés au profit des « taxi-autos ».

Les transports collectifs

Depuis que les omnibus à chevaux ont disparu, en 1898, l'essentiel des transports collectifs urbains nantais est assuré par le tramway.

La première ligne de tramway fut inaugurée en 1879. Elle empruntait la voie des quais de rive droite comme l'avait fait, un demi-siècle plus tôt,

en 1826, la première ligne d'omnibus de Stanislas Baudry. Le matériel roulant était constitué d'une automotrice et, parfois, d'une remorque. La locomotive, du type à air comprimé mise au point par Mékarski, va faire du réseau nantais l'un des plus modernes d'Europe, à une époque où bien des tramways utilisaient encore la traction animale. Ce n'est que neuf ans plus tard que s'ouvre la seconde ligne, Nord-Sud celle-là, dite « ligne des Ponts ». Au cours des années 1890 la mise en place du réseau s'accélère si bien qu'au début du xx^e siècle il totalise plus de 25 km. Il est de type rayonnant mais le centre en est mal défini s'étendant à l'ensemble vieille ville-ville du xviii^e siècle. À deux exceptions près, toutes les directions sont maintenant desservies, l'essentiel des constructions à venir, au cours des deux décennies suivantes, sera consacré aux prolongements des lignes existantes.

La dernière locomotive « Mékarski » fut mise hors service en 1917. Ce fut cette même année, en pleine guerre, que s'acheva l'électrification du réseau, commencée en 1913. La décision de passer à la traction électrique avait été difficile. Depuis quinze ans la Ville la réclamait mais la société concessionnaire n'en voulait pas. Il fallut une forte pression du public et la menace, par la Ville, de recourir à une autre société d'exploitation, pour que la C.T.N. (Compagnie des Transports Nantais) se résolve à l'adopter, en 1913. Mais dès lors, les travaux furent menés rondement : en 1914, 49 % des lignes sont électrifiées et 84 % l'année suivante. En 1918 il ne reste plus de tramway à air comprimé que sur la ligne des quais.

Le progrès technique s'accélère en ce début de siècle. Onze ans après l'introduction de la traction électrique est ouverte la première ligne d'« omnibus automobiles ». Désormais, l'extension du réseau se fait exclusivement au bénéfice de ce nouveau mode de transport et les lignes de tram sont progressivement remplacées par des lignes de bus. Pour dominant qu'il soit dans le transport collectif urbain, le tramway n'est pas le seul mode utilisé. Depuis le début du siècle la ville s'est fortement développée sur la rive gauche du fleuve. Saint-Sébastien est déjà la « cité-jardin » décrite par les historiens ; Rezé, commune rurale au début du siècle, se développe à un rythme élevé (10 % en cinq ans selon un rapport au Conseil municipal de Nantes daté de 1905, sur le projet d'annexion) et commence alors à s'industrialiser sur les bords de Loire. En conséquence, les relations entre les deux rives s'intensifient. Elles empruntent massivement la seule « ligne » de ponts, six au total, existant alors. Mais l'accroissement du trafic sature très vite cette voie.

En 1905 est inauguré le pont transbordeur. Pendant cinquante ans il assura avec succès la fonction

de délestage de la ligne des Ponts. Il disparut en 1958, la même année que le tramway. Sa courte vie n'a pas empêché ce pont transbordeur de devenir un des symboles forts de la ville pendant un demi-siècle.

Les liaisons fluviales sont une autre alternative à la ligne des Ponts. C'est dès la fin du xviii^e siècle qu'on en trouve la première organisation au moyen d'un bac, entre Trentemoult et la Piperie, sous l'égide de la municipalité rezéenne. Cent ans plus tard, en 1889, la C^{ie} de Navigation de la Basse-Loire met en place un service privé sur le même itinéraire. Ses bateaux resteront célèbres dans la mémoire des Rezéens sous le nom de « Roquios ». Ils disparurent eux aussi en 1958 pour laisser la place au « tout automobile » durant le quart de siècle qui suivit. Mais les difficultés avaient commencé bien plus tôt. Dès les années 1920, la municipalité dut se substituer à la compagnie défailtante lorsque les clients se firent plus rares : perte de 50 % de clientèle entre 1913 et 1931.

Ainsi, l'entre-deux-guerres apparaît comme une période de transition dans le domaine du transport urbain. Une diversité des modes s'était construite depuis le dernier quart du siècle précédent : elle disparaît peu-à-peu au cours des années 1920-1930, au seul bénéfice de l'automobile. Les innovations techniques sont apparues en filigrane comme l'élément moteur de ces transformations. La perception qu'en ont les habitants n'est pas identique d'une innovation à l'autre. Tandis que le passage du tramway à la traction électrique n'est vécu que comme un apport de confort, l'arrivée en force de l'automobile se fait dans un enthousiasme déferlant tant chacun la perçoit riche de potentialités.

II - UNE VILLE POUR L'AUTOMOBILE

Très logiquement le pouvoir politique prend en compte ces évolutions. Au niveau local il met en scène, de façon plus ou moins consciente, un nouvel espace urbain tout ordonné aux nouvelles exigences de la circulation automobile. Il agit dans trois directions. Directement par la gestion de plus en plus rationnelle de la circulation urbaine. Ensuite, à travers les orientations d'aménagement prises lors de deux plus importants chantiers du xx^e siècle de la Ville. Enfin par la réflexion sur les transformations urbaines à venir que stimule l'obligation de se doter d'un « plan d'extension, d'embellissement et d'aménagement ».

Le plan de circulation

L'organisation de la circulation touche l'espace de la ville mais bien plus encore son usage. Le xix^e siècle avait rationalisé l'espace urbain dans son ensemble en spécialisant fonctionnellement cha-

cune de ses parties. Il s'agit maintenant de rationaliser l'usage de la rue. À la fin du XIX^e siècle la diversité des circulations sur la chaussée et le trottoir à laquelle s'ajoute l'utilisation immémoriale de l'un et l'autre à d'autres fins – exposition, voire stockage sauvages de marchandises, notamment – est devenu insupportable à tous. Les plaintes auprès des édiles se font nombreuses. Il y a celles des cyclistes contre les piétons, « ce roi piéton qui n'aime pas se déranger ». Du piéton et des riverains contre les automobilistes qui, sur le quai de la Fosse, « s'appliquent à passer dans les flaques pour asperger passants et devantures et en tirent grande satisfaction ». Celles des automobilistes qui considèrent « que les véhicules sont précisément construits pour aller vite » et que « ce serait donc contraire au progrès que de les en empêcher ».

De son côté, la municipalité a deux soucis : les accidents dont le nombre commence à inquiéter (18 morts dues à la circulation dans les rues de Nantes en 1930, tous véhicules confondus, 14 en 1931) ; la dégradation des chaussées dont les camions sont les premiers responsables.

Tout cela va conduire à une réglementation d'abord cahotante, répondant aux problèmes au coup par coup puis mieux structurée, et ce sera le « Plan de circulation » de 1928.

Parfois elle n'est que l'application de directives nationales. Parfois elle comble, au niveau local, l'absence de textes réglementaires du niveau supérieur. Elle se développe dans trois directions.

Le contrôle des véhicules d'abord. Qu'il soit de sécurité ou à motivation purement fiscale, il n'est pas nouveau. Il s'applique alors à tous types de véhicule. Par exemple, obligation est faite aux camions, dès 1911, de s'équiper de gardes-boues, et en 1933, on leur interdit les bandages métalliques des roues. Plaques d'immatriculation, signalisation sonore, équipements lumineux datent de l'entre-deux-guerres et concernent aussi bien les automobiles que les bicyclettes.

La réglementation s'applique également à cadrer la conduite de l'individu circulant, qu'il soit piéton, cycliste, cavalier ou automobiliste. Au premier on interdit la chaussée et, en 1930, une campagne est lancée pour l'inciter à circuler à droite.

Dès la fin du siècle, les cyclistes avaient été sommés de quitter les trottoirs, les allées des boulevards et des avenues, les jardins publics, les squares et les promenades. Quant aux automobilistes, les voilà avec les premiers sens uniques et la priorité à droite dès la fin de la guerre. Surtout, il leur est imposé un contrôle sévère de la vitesse : 12 km/h en 1910, 30 km/h en 1930 et seulement 10 km/h pour les poids lourds à la même date.

Enfin, l'arrivée de l'automobile va faire apparaître et se développer sans retenue un mobilier urbain spécifique à la circulation. Citroën propose dès 1922 les premiers panneaux d'indication de distance et de direction. Ils vont très vite se multiplier car ce type de renseignement ne peut plus s'obstiner par le hasard des rencontres ; l'automobiliste ne descend pas de voiture pour demander son chemin : ils doivent pouvoir être visualisés directement.

Dix ans plus tard les deux premiers feux rouges sont installés rue de Gorge et à l'angle de la rue de la Fosse et de la place Royale. Comme pour la priorité à droite, le souci est ici la sécurité.

À Nantes, depuis longtemps, dès le milieu du XIX^e siècle, l'idée s'est imposée aux édiles comme à la population, et non sans quelques raisons, que les rues de la ville sont trop étroites pour assurer convenablement la circulation. L'arrivée de l'automobile ne pouvait que la conforter. Porter remède à cette situation impliquait l'une ou l'autre de ces deux solutions : élargir les voies existantes ou trancher dans le tissu urbain pour en ouvrir de nouvelles à la largeur désirée.

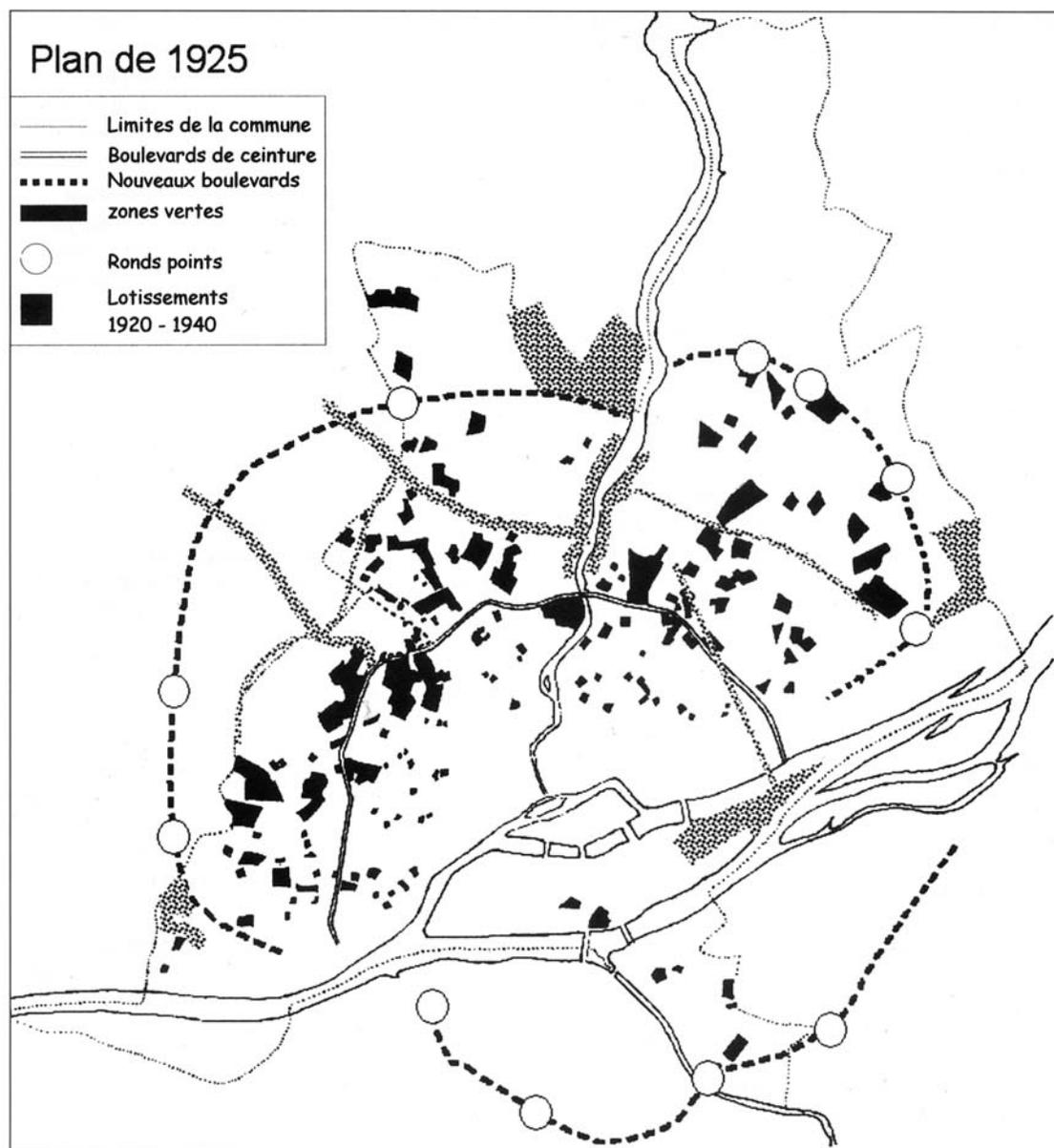
Il est bien entendu que la réduction de la circulation automobile ne pouvait alors être envisagée, tant il est vrai que, comme le disait Mac Luhan, « toute génération qui vit à la veille d'un changement profond doit plus tard paraître avoir été aveugle devant les problèmes et les événements qui la guettaient ». Or, ces années d'entre-deux-guerres vont fournir les deux occasions qui, conjuguées, amèneront les transformations nécessaires pour ouvrir confortablement la ville à l'automobile.

Le déplacement de la voie ferrée

Il s'agit d'abord de la question récurrente depuis le tout début du siècle du déplacement de la voie ferrée. Si le train traversait la ville de part en part ce n'est pas tant que, lors de la mise en place du réseau, l'on ait été totalement aveugle sur les désagréments qui allaient en résulter.

En réalité il fallait contrôler totalement l'activité portuaire, à Nantes et dans l'avant-port qui allait être inauguré quelques années plus tard, en 1856. Cela supposait de rendre impossible une liaison directe de Saint-Nazaire avec l'arrière-pays qui aurait court-circuité Nantes : or une voie ferrée en contournement de la ville l'autorisait, pas la solution choisie de la voie ferrée urbaine.

Mais, très vite, les inconvénients, peu-à-peu amplifiés par l'accroissement de la taille du matériel et par la fréquence du mouvement ferroviaire s'ajoutant à celui de la circulation proprement urbaine, devinrent intolérables. Il y a les accidents, une quinzaine en moyenne par an au cours des



années 1920, affirme le Préfet. Il y a la viscosité introduite dans la circulation urbaine surtout dans la traversée nord-sud, depuis toujours problématique. Bref, un danger pour les personnes, une gêne pour le fonctionnement du port et de la ville : la voie ferrée doit disparaître.

L'unanimité se fait donc aisément sur l'objectif, plus difficilement sur le choix des projets où entrent en concurrence, contournement, viaduc sur le quai de la Fosse et tunnel sous une partie de la ville du XVIII^e siècle.

Il faudra attendre près d'un quart de siècle pour que s'impose la solution du tunnel.

Les comblements

Sans que cela fût décisif sur le choix du projet, les comblements de la partie urbaine du cours de l'Erdre et du bras nord de la Loire hâta la prise de décision. Le 24 juin 1924 le maire de Nantes reçoit un courrier de l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées l'informant de la nécessité impérieuse pour la sécurité de la circulation ferroviaire à travers la ville, de combler la partie aval du bras de la Bourse. Le creusement incessant du lit du fleuve, destiné à conserver le port à Nantes malgré l'accroissement du tonnage des bateaux, avait mis en péril les fondations des quais. Bien qu'il mani-

feste, quelques jours plus tard, une grande indignation devant le Conseil municipal, Paul Bellamy connaissait le caractère inévitable de ces travaux depuis plus de dix ans. Mieux, il les avait introduits dans son programme électoral de 1920.

Prévoyait-il une forte résistance de la population ? Elle n'eut pas lieu. Sans doute pour deux raisons. D'abord la salubrité de la ville qui souffre beaucoup, l'été surtout, au moment des basses eaux, de l'état de la rivière où l'on trouve « un amas prodigieux de germes d'infection, de liquides souillés et corrompus, de matières en putréfaction qui ne cessent de s'accumuler [...] en répandant de tous côtés les plus mauvaises odeurs ». Cette plainte datait de 1902. Les choses s'étaient quelque peu améliorées depuis que des conduites d'égout avaient été placées dans l'Erdre en 1910. Mais insuffisamment pour supprimer toute gêne. « Nantes, Venise de l'Ouest » semble avoir été une réalité posthume, la reconstruction d'un passé mythifié.

Malgré tout, l'explication par des positions hygiénistes de l'indifférence avec laquelle les Nantais accueillent les comblements, n'est pas la plus importante. Les encombrements de la rue, la perspective de pouvoir disposer de larges voies de circulation, de parkings – on disait encore de « garages » – semblent plus décisifs. Ainsi, dès 1931, le parking de la place du Commerce est-il déplacé sur la partie aval du bras de la Bourse à peine comblée. De plus, on allait enfin avoir, avec le comblement de l'Erdre, cet axe nord-sud qui n'existait jusqu'alors, si médiocrement, que par les rues étroites de Saint-Léonard, des Carmes et de la Paix. Les travaux de comblement furent menés rondement, même si l'on dut attendre l'après-guerre pour en venir à bout.

Le « Plan d'extension, d'aménagement et d'embellissement »

Ces transformations bénéficiaient de l'adhésion générale de la population qui y voyait la modernisation souhaitée de la ville. Elles étaient également en accord avec les orientations dominantes du service municipal de l'urbanisme où l'architecte Robida dirigea de 1919 à 1932 l'élaboration du « Plan d'extension, d'aménagement et d'embellissement ». Ses premières propositions, en 1925, sont

dans l'esprit d'un urbanisme progressiste où se mêlent le mépris pour la ville ancienne et le goût pour le grandiose, ce qui l'amène à proposer de grandes opérations chirurgicales sur le tissu urbain central et, entre autres, à hiérarchiser et surdimensionner les voies de circulation.

Deux exemples nantais. Dans sa dimension aménagement, le plan Robida propose une voie monumentale reliant directement la place du Commerce à la route de Vannes, en n'hésitant pas à supprimer tout un côté de la place Royale. Dans sa partie extension, il prévoit un nouveau boulevard de ceinture d'une largeur impressionnante de 60 m (le périphérique actuel n'atteint pas les 30 m). Mais le coût exorbitant de tels travaux et aussi, assure le Maire, « parce qu'on ne peut pas bouleverser impunément les aspects traditionnels de la ville, surtout quand ils présentent une valeur historique et architecturale » amène l'administration municipale à plus de sagesse. Ces deux raisons prévalurent également au Ministère des Travaux Publics qui n'approuva pas le plan, envoyé en 1934, bien qu'il eût été épuré de quelques options utopistes du plan précédent.

CONCLUSION

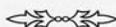
Hier, dans les années 1930, il fallait régler le conflit entre des modes de circulation variés. La tâche fut facile dès lors qu'un choix, conduit par une idée généralement partagée de la modernité, serait bons et mauvais outils. On voulut alors une ville pour l'automobile : on adapta l'existant, on imagina le futur.

Il était utopique : la ville de la deuxième moitié du siècle a été rénovée sur d'autres bases. Les problèmes nés de la densification des déplacements y sont résolus d'une toute autre manière : en diversifiant l'offre de transport. La bicyclette est redevenue la « petite reine » ; le nouveau tramway a déjà 20 ans ; les vieilles lignes de chemin de fer sont en passe de servir à nouveau et les liaisons fluviales renaissent ; de modernes pousse-pousse, les « cyclopus », circulent depuis peu, apportant une touche d'exotisme. Tandis que les piétons se sont réappropriés le centre. Certains se prennent à penser qu'on n'a plus aucune attention pour l'automobile. Mais personne ne le dit tout haut.

Georges GAYRARD



LA TAN, AUJOUR'HUI



La Compagnie des Tramways de Nantes (CTN) naît le 16 novembre 1876. En mars 1958, la raison sociale du réseau devient « Compagnie Nantaise de Transports en Commun » (CNTC). Les années 1960 sont marquées par une désaffection progressive de ce mode de transport. La concession de la CNTC se termine le 31 décembre 1975. Elle n'est pas renouvelée.

Une autorité organisatrice est créée en 1974 : le SITPLAN (Syndicat Intercommunal des Transports Publics de l'Agglomération Nantaise). La gestion du réseau est alors confiée (1^{er} janvier 1976) à la STAN (Société des Transports de l'Agglomération Nantaise), puis au 1^{er} janvier 1979 à la SEMITAN (Société d'Économie Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Nantaise).

Treize communes sont à cette date desservies par les autobus de la Semitan.

C'est en prévision de la construction d'une ligne de tramway que la gare centrale quitte la place du Commerce pour s'installer allée Brancas. Les travaux concernant ce tramway commencent au printemps 1982. La ligne « Commerce-Haluchère » est inaugurée le 7 janvier 1985.

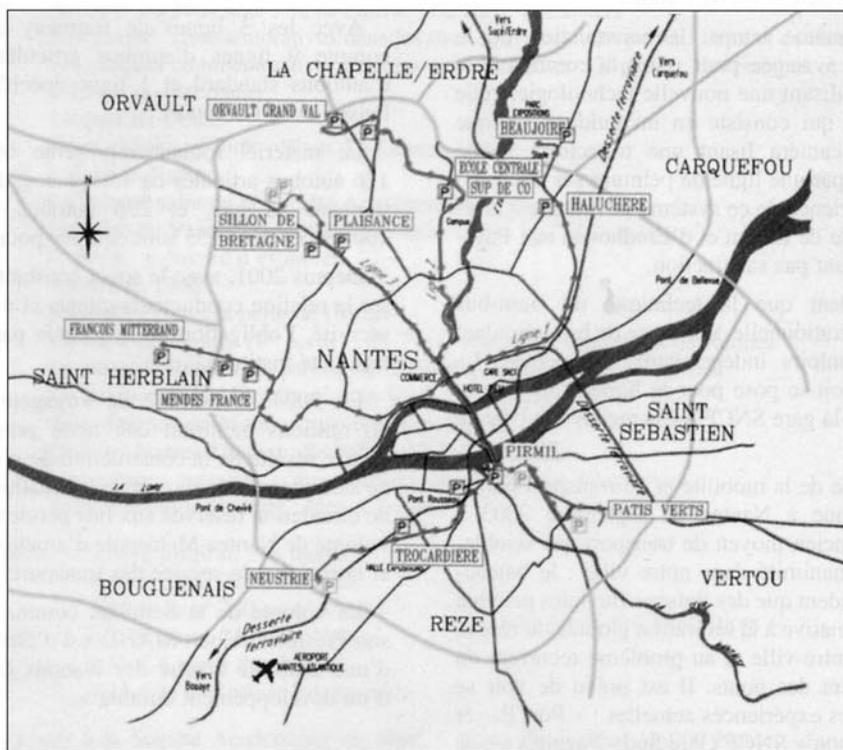
Quelques dates vont ainsi marquer le développement de la Semitan, c'est-à-dire des transports urbains nantais.

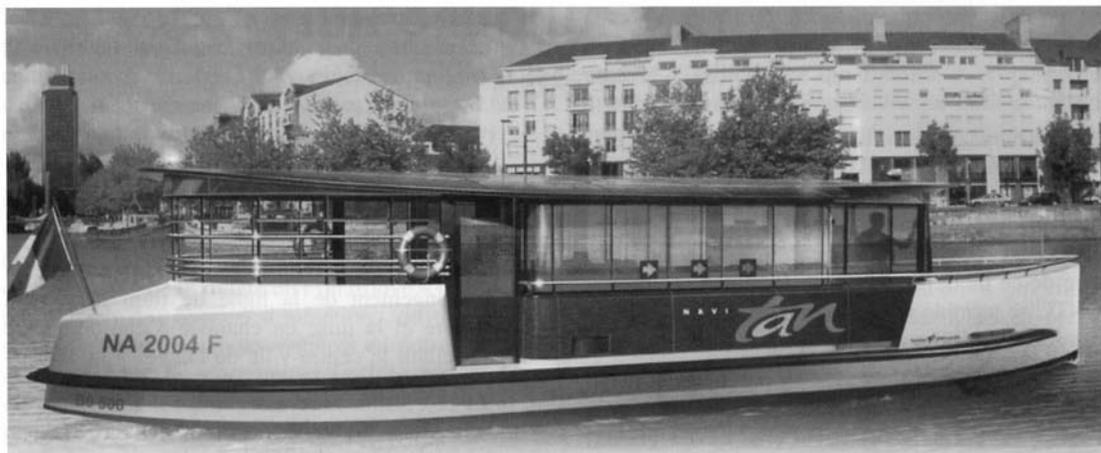
En 1987 et 1988, le SIMAN (Syndicat à Vocation Multiple de l'Agglomération Nantaise) décide le prolongement de la ligne de tram jusqu'à la Beaujoire et la mise en chantier d'une deuxième ligne reliant le centre-ville de Nantes à la Trocardière à Rezé.

Jean-Marc Ayrault, député-maire de Nantes, inaugure le 22 avril 1989 le prolongement vers la Beaujoire et, le 26 septembre 1992, Jean-Louis Bianco, ministre des Transports, inaugure la deuxième ligne Centre-Sud qui relie la Trocardière au centre de Nantes.

Le prolongement de la deuxième ligne est mis en service en septembre 1993 pour desservir la zone des campus étudiants avec son terminus à l'École centrale-Sup de Co. L'année suivante, en 1994, la ligne atteindra la commune d'Orvault.

C'est au cours de l'année 2000, alors que le District élargit ses compétences et devient Communauté Urbaine de Nantes, que sont inaugurés deux





nouveaux tronçons : prolongement de la ligne 1 de 5 kilomètres vers François-Mitterrand à l'Ouest et ouverture de la ligne 3 entre l'Hôtel-Dieu et Plaisance sur une longueur de 4 kilomètres.

Ainsi, au fil des années, le développement du réseau de tramway a peu à peu modifié son image. Il devient une réelle course de relai. Le 5 avril 2004, la ligne 3 Nord est achevée et conduit les voyageurs jusqu'au Sillon de Bretagne, traversant la route de Vannes, réaménagée. Au Sud, le prolongement de la ligne 2 entre la Trocardière et la Neustrie devient chaque jour une réalité plus perceptible et devrait être effectif avant la fin de l'année.

Dans le même temps, la construction de la ligne 4 est envisagée pour relier la commune de Vertou en utilisant une nouvelle technologie, celle du tram-bus qui consiste en un guidage optique (une petite caméra lisant une trajectoire idéale matérialisée par une ligne de peinture sur la chaussée). L'expérience de ce système novateur est arrêtée, l'exemple de Rouen et d'Eindhoven aux Pays-Bas ne donnant pas satisfaction.

En attendant que la technique du tram-bus devienne opérationnelle, une ligne de bus, circulant dans des couloirs indépendants, sera créée. La même question se pose pour la ligne 5 envisagée, devant relier la gare SNCF à Chantenay via l'Île de Nantes.

La semaine de la mobilité et du transport public qui s'est tenue à Nantes en septembre 2003 a relancé un ancien moyen de transport qui semblerait faire l'unanimité dans notre ville : le bateau-bus. Il est évident que des liaisons fluviales peuvent être une alternative à la saturation globale du réseau routier en centre-ville et au problème récurrent du franchissement des ponts. Il est prévu de voir se perpétuer des expériences actuelles : « Port Boyer - Petit Port » ou « SNCF Gare Sud - Facultés » ; de

même qu'un essai « Trentemoult - Gare maritime - Médiathèque » pourrait être tenté.

Trois bateaux de type monocoque dotés d'une propulsion électrique d'une capacité de 100 places vont être construits.

Au 31 décembre 2003, la Semitan comptait 1 465 employés dont 940 conducteurs.

Le kilométrage annuel parcouru est de plus de 21 millions de kilomètres (21 385 000 kilomètres), pour l'ensemble des tramways et des autobus, les tramways, à eux seuls, réalisant 3 500 000 kilomètres.

Avec les 3 lignes de tramway actuelles, on compte 9 lignes d'autobus articulés, 49 lignes d'autobus standard et 1 ligne spécifique pour la liaison avec l'aéroport.

Le matériel roulant représente 69 tramways, 126 autobus articulés de 150 places, dont 31 fonctionnent au gaz, et 276 autobus standard de 100 places dont 155 sont équipés pour le gaz.

Depuis 2001, avec le souci constant de revaloriser la relation conducteurs-clients et d'améliorer la sécurité, l'obligation de la montée par l'avant des bus a été instituée.

En 2003, le nombre de voyageurs a dépassé 90 millions montrant une nette progression. Ce chiffre résulte de la construction de plusieurs parcs de stationnement relais et de la création de couloirs de circulation réservés aux bus permettant, selon la volonté de Nantes-Métropole d'améliorer la qualité et la rapidité du service des transports en commun.

La volonté de la Semitan, comme l'a souligné son Président Albert MAHÉ, est d'être « au service d'une mobilité accrue des Nantais dans le cadre d'un développement durable ».

Claude KAHN

« LES ANNALES DE NANTES ET DU PAYS NANTAIS »

Liste des numéros disponibles

- 151 - 1968 Vallet, La Regrippière, La Chapelle-Heulin
- 156 - 1970 Sautron et la fin du canton de La Chapelle-sur-Erdre
- 159 - 1970 Le canton de Châteaubriant avec Saint-Aubin-des-Châteaux, Ruffigné, Soudan
- 161 - 1971 Machecoul et son canton (II)
- 165 - 1972 I. Pornic et la Côte de Jade
- 166 - 1972 II. Pornic et la Côte de Jade
- 171-72 - 1974 La paroisse et le quartier Saint-Nicolas
- 187-88 - 1978 Jules Verne – Études et documents inédits
- 216 - 1985 Nantes : l'île Gloriette
- 218 - 1985 Saint-Gildas-des-Bois et son canton
- 220 - 1986 En flânant dans les communes de la Presqu'île Guérandaise, de La Turballe à Herbignac
- 222 - 1986 Du quai des Antilles à l'île Beaulieu, hier et aujourd'hui
- 224 - 1987 Le Croisic – Batz – Le Pouliguen
- 226 - 1987 Quartier de Paris, de Chanzy aux Batignolles, Saint-Donatien, Saint-Rogatien, casernes, écoles et institutions, Le Bêle, Le Ranzay, Les Batignolles
- 228 - 1988 Sainte-Luce et les charmes de la Loire
- 230 - 1988 Souvenirs et portraits de peintres et d'écrivains nantais
- 232 - 1989 L'ancienne Villeneuve : les quartiers du Marchix et de Saint-Similien
- 234 - 1989 Quartier Pirmil – Pont-Rousseau – Saint-Jacques
- 236 - 1990 Le sport à Nantes et en Loire-Atlantique, naguère, hier et aujourd'hui
- 240 - 1991 Le Pays d'Ancenis
- 242 - 1991 De la Fosse à Guist'hau : le quartier de Gigant
- 244 - 1992 De la Fosse à Guist'hau : 2^e partie
- 246 - 1992 De la Fosse aux quais de l'Erdre : le Palais de la Bourse, la basilique Saint-Nicolas, la place Royale
- 248 - 1993 Sautron, cité verte entre Cens et Chézine
- 250 - 1993 Orvault... au fil du Cens
- 252 - 1994 Le quartier Graslin
- 254 - 1994 Le quartier Monselet : de Procé à Miséricorde
- 256 - 1995 Au cœur du Muscadet : Saint-Fiacre – La Haye-Fouassière
- 258 - 1995 Les plaques commémoratives dans les rues de Nantes : 1^{re} partie : lieux et événements
- 260 - 1996 Les plaques commémoratives dans les rues de Nantes : 2^e partie : des femmes et des hommes célèbres ou méconnus
- 262 - 1996 Le quartier Decré
- 264 - 1997 Entre château et forêt : Blain, Le Gâvre
- 266 - 1997 L'Édit de Nantes
- 268 - 1998 Le Bicentenaire de la Société Académique
- 270 - 1998 La route de Vannes, hier et aujourd'hui
- 272 - 1999 Couëron, mémoire d'estuaire
- 274 - 1999 Nantes en 1900
- 278 - 2000 Sucé-sur-Erdre : la perle de l'Erdre
- 280 - 2001 La route de Rennes (1^{re} partie) : du Pont-Morand au rond-point de Rennes
- 282 - 2001 La route de Rennes (2^e partie) : de l'École normale au Pont-du-Cens
- 284 - 2002 Le quartier de la Morrhonnière de Michelet au Petit-Port
- 286 - 2002 Saint-Étienne-de-Montluc : du Sillon au Marais
- 288 - 2003 Quartier Nantes-Doulon : de la Manu à la Noé-Mitrie
- 290 - 2003 Des galeries nantaises... au centenaire de l'École des Beaux-Arts
- 292 - 2004 Saint-Joseph-de-Porterie : hier et demain

Prix : Le numéro : 3,80 € jusqu'au 218 inclus)
- : 4,55 € du n° 220 au n° 236 ()
- : 5,35 € du n° 240 au n° 244) plus les frais d'expédition.
- : 6,10 € du n° 246 au n° 286 ()
- : 6,50 € à partir du n° 288)
- : 9,15 € le n° Spécial Bicentenaire ()

Paiement à adresser à la Société Académique de Nantes, 8 rue Garde-Dieu 44000 Nantes, d'après facture jointe à l'expédition, majorée des frais d'envoi.

Toute demande de renseignement doit être accompagnée d'un timbre pour la réponse.

