

La reconstruction de Nantes

- les bombardements.....	2
- la reconstruction.....	6
- les relogements.....	12
- les écoles.....	18
- l'Hôtel dieu.....	20
- Édifices religieux.....	24
- le Palais de la Bourse.....	32
- l'usine de l'eau de la Roche.....	34
- la rue du Calvaire.....	36
- la place Royale.....	40
- le Marchix et la place Bretagne.....	42
- les voies de communication.....	46
- les réseaux.....	52
- les transports.....	54

LES BOMBARDEMENTS

Nantes bombardée

Les Allemands arrivent à Nantes le 19 juin 1940, l'état de siège est proclamé et l'occupation allemande devient effective en Loire-Inférieure.

Dès 1939, Nantes connaît les premières alertes aériennes puis les bombardements s'intensifient à partir de 1942.

En effet, les raids alliés se multiplient, visant principalement les voies de communication et les villes dans le but d'affaiblir le potentiel allemand.

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

À 15h35, les sirènes se font entendre. À 16h, environ 150 avions américains survolent l'agglomération nantaise : une première vague se dirige vers la gare de triage, une deuxième vers Roche-Maurice et la dernière vers le boulevard des Anglais.

Pendant un quart d'heure, six zones seront bombardées : le centre, Roche-Maurice, Malville, le Port, les Brasseries de la Meuse et l'Hôtel-Dieu.

Le centre-ville est gravement touché : de nombreux incendies se sont déclarés et il semble impossible de pouvoir circonscrire le sinistre.

En effet, des conduites d'eau ont été brisées et d'autres coupées afin d'éviter d'inonder des caves où des malheureux sont murés.

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

Le 23 septembre, à 9h14, l'alerte est donnée. Cette fois-ci, ce sont la gare de l'Etat, les chantiers navals, le quartier Sainte-Anne, les quais, Chantenay qui sont touchés.

À 18h45 : on apprend de nouveau que des avions se dirigent vers Nantes. Ils bombardent ce qui n'était déjà que des décombres mais en débordant plus à l'Est vers Saint-Donatien.

Le feu se déclenche rue de la Paix, Decré s'effondre, le Temple Protestant, la clinique Saint-François et des maisons place François II sont touchés.

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

Les bombardements de l'année 1944 (de mai à août surtout) seront également dévastateurs.

La gare de l'Etat, le quai Malakoff, la prairie de Mauves, Doulon, le Champ de Mars, le quartier de la Vertais et la cathédrale – jusque-là épargnée – sont touchés, l'Usine des eaux de la Roche est détruite.

De toutes les attaques que la ville a subi, celles de septembre 1943 constitueront un véritable traumatisme et deviendront la date symbole de l'ensemble des bombardements.

Il s'agit des premiers bombardements massifs sur la ville et surtout sur le centre très animé l'après-midi du 16 septembre.



Cratères laissés par les bombes quai de Malakoff et prairie de Mauves, 1944
(photo aérienne Malakoff)



Immeubles détruits place de l'Ecluse, septembre 1943 (22Fi50)

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

Bilan

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

Pour les seuls bombardements de 1943 :

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

Toutes les constructions qui se trouvaient dans des zones d'éclatement ont leurs cloisons ébranlées, leurs vitres brisées, leurs toitures abîmées. Tout comme bon nombre de constructions dans les quartiers proches soumis au souffle des bombes explosives.

Près de 60 voies de communication sont encombrées par les éboulements. Le déblaiement, limité aux seules voies publiques, absorbera plus de 40.000.000f.

Malgré la présence immédiate des équipes de la Défense Passive et de la Croix Rouge pour aider au sauvetage des victimes puis l'arrivée de renforts de départements voisins, le bilan humain sera très lourd.

1463 personnes ont été tuées et 2500 blessées lors des 16 et 23 septembre 1943.

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

Du 18 septembre au 29 octobre, les Nantais assistent aux cortèges funèbres et aux enterrements célébrés dans les églises épargnées comme la Cathédrale, Saint-Félix, Sainte-Croix, Saint-Clément ou encore Sainte-Thérèse.

Les 16 bombardements qui suivirent présentent au total :

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

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

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



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



Procession religieuse à l'occasion de l'enterrement des victimes des bombardements, rue Georges Clemenceau (22 Fi 405). Deux services funèbres seront nécessaires, le premier à 14h30 et le deuxième à 17h

LA RECONSTRUCTION

Le plan de reconstruction et d'aménagement

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

Dans un premier temps, ce sont les services techniques de la municipalité qui en sont officiellement chargés par contrat du 9 mars 1944.

Cependant, ces derniers s'étaient mis à l'étude dès octobre 1943, reprenant le plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement d'avant-guerre. Ce plan avait été imposé aux villes de plus de 10 000 habitants par la loi Cornudet de 1919.

Le 16 novembre 1944, le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) est créé avec à sa tête Raoul Dautry, ancien président du Secours National. Le nouveau ministère décide alors de désigner, pour chaque grande ville sinistrée, des architectes extérieurs qui deviendront par la suite architectes en chef de la reconstruction.

Le MRU remercie donc les services techniques de la mairie et nomme Michel Roux-Spitz (Architecte en chef des Bâtiments civils et palais nationaux, premier Grand Prix de Rome en 1920), architecte en chef de la reconstruction du canton de Nantes le 29 mars 1945. Il est assisté par M. Noël.

Cependant, tous les architectes nantais participeront à la reconstruction de leur ville, certains en tant que chefs d'îlots, d'autres en tant qu'architectes d'opération.

Dans l'ensemble, le plan de Roux-Spitz reprendra les grandes lignes de celui des services de la ville.

Le 13 mai 1945, le plan directeur est adopté par le Conseil Municipal.

En décembre 1945, le futur plan est présenté aux Nantais dans le cadre d'une exposition au musée des Beaux-Arts.

Le 8 février 1946, le Conseil Municipal émet un avis favorable à la prise en considération du projet.

Le 12 août, les ministères de la Reconstruction, des Finances, et de l'Intérieur signent un arrêté approuvant cet avis.

Du 16 au 28 juin 1947, les Nantais sont officiellement invités à venir examiner le dossier en vue de l'enquête publique. Leurs observations ont été reçues du 26 au 28 juin.

Les résultats définitifs de l'enquête étant connus, le Conseil Municipal a approuvé définitivement le plan dans sa séance du 18 juillet 1947.

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



Gros titres d'articles du "Phare", de la "Résistance de l'Ouest" et de "l'avenir de l'Ouest" de 1944 à 1946

Le contre-projet Chéreau

Le 7 février 1946, un contre-projet élaboré par un avocat nantais, Maître Gabriel Chéreau est adressé au maire Monsieur Philippot.

Ce projet voulait appliquer à la ville les idées des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne, de la Charte d'Athènes et donc de Le Corbusier avec qui il entretient une correspondance régulière.

L'idée maîtresse des réflexions de Chéreau est que Nantes doit revenir à son destin, Nantes a été et doit redevenir un grand port.

De plus, la ville doit être reconstruite et repensée en cité moderne séparant les quatre fonctions : habiter, travailler, se récréer, circuler.

Pour faciliter les trajets entre lieu d'habitation et lieu de travail, il faudra construire en hauteur. Le gain d'espace libre au sol permettra alors de créer des voies de pénétration et des grandes artères rectilignes.

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

Le plan de Roux-Spitz :

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

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

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

La destruction quasi totale de la rue du Calvaire permettait son élargissement sans souci d'expropriation et donc de coût trop élevé.

Les bâtiments endommagés de la place Bretagne ne seront pas reconstruits, l'espace libre sera utilisé pour créer une place plus importante afin de dégager les bâtiments administratifs prévus sur son pourtour.

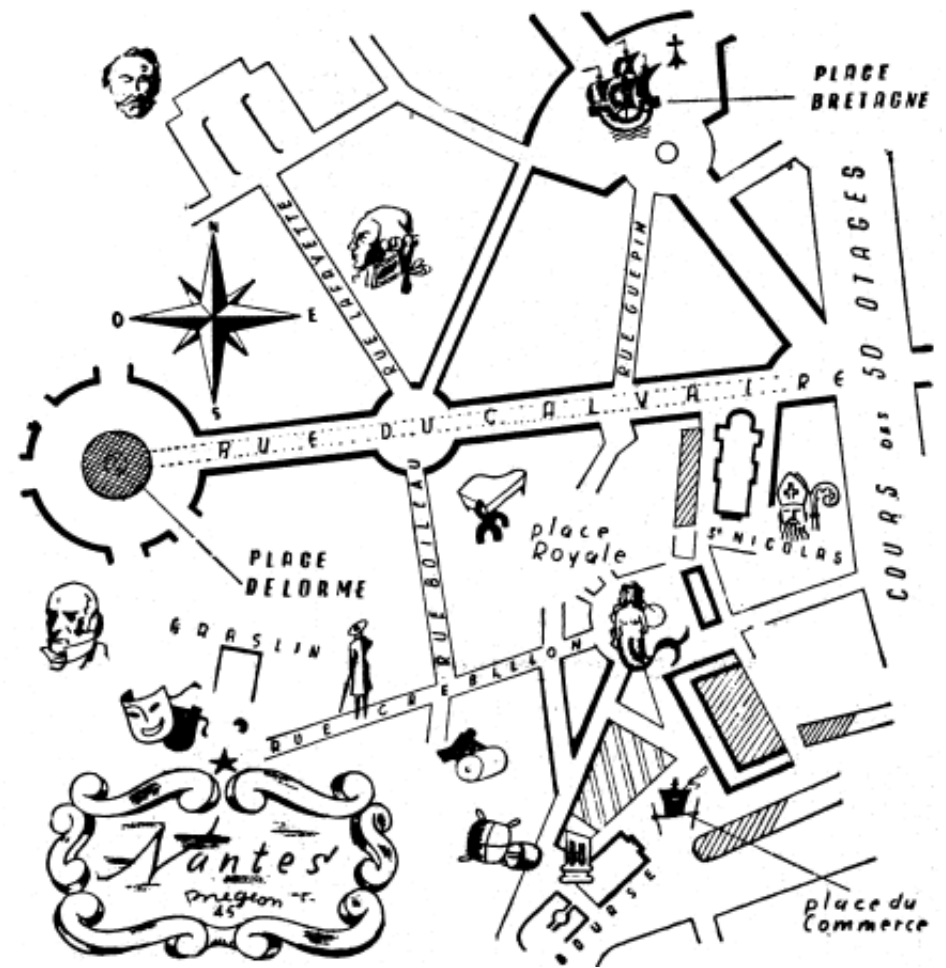
D'autre part, la question du réaménagement du quartier insalubre du Marchix a été étudiée puisque la lutte contre le taudis était une des préoccupations majeures de la reconstruction.

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

Il y aura deux grands changements cependant par rapport au plan de 1944 : l'abandon de la percée Chanzy-Ceineray et la reconstruction de l'Hôtel-Dieu à son ancien emplacement.

La première opération importante de voirie : la liaison Pont de la Madeleine-Pont de Pirmil, actuel boulevard des Martyrs nantais de la Résistance, fut réalisée au début des années 50 et au début des années 60, la reconstruction du centre est quasiment terminée.

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



Plan paru le 4 décembre 1948 dans "l'Avenir de l'Ouest" faisant apparaître les profondes modifications du centre ville et notamment de la rue du Calvaire et des Places Bretagne et Delorme. (4 PRES 1)

L'exposition du Musée des Beaux-Arts

En 1945, la municipalité décide de faire participer les Nantais à la reconstruction de leur cité .

Ainsi, le 1^{er} décembre 1945, messieurs Dautry, Ministre de la Reconstruction et Giacobbi, Ministre de l'Éducation, inaugurent au musée des Beaux-Arts une exposition d'urbanisme.

En effet, avant d'examiner le projet de Roux-Spitz puis de le soumettre à l'avis du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, la mairie décide d'une vaste consultation populaire.

Les Nantais sont donc invités, pendant un mois entier, à découvrir le visage du futur Nantes.

Pour la première fois le public était admis à étudier, dans tous ses détails, l'ensemble des projets d'urbanisme puis avait jusqu'au 12 janvier 1946 pour adresser ses remarques, réactions et suggestions à la mairie.

Les services techniques de la ville qui ont préparé cette exposition ont essayé de la rendre la plus attrayante possible car il s'agissait ici de parler d'urbanisme à des non-avertis.

Les diverses phases du plan étaient donc présentées avec des dessins vivants, expressifs, des exposés clairs et laconiques comme des slogans publicitaires.

Cinq salles du rez-de-chaussée du musée ont été nécessaires pour développer les panneaux consacrés aux études, les maquettes et les plans en relief.

Dès l'entrée, le visiteur est accueilli par un immense tableau vertical, synthèse de la cité future et par 56 panneaux dégagant les idées maîtresses du plan : conservation de la ville Musée – protection et mise en valeur des richesses naturelles – reconstruction logique – zonage – cités jardins – équipements sportifs – équipements industriels...

Puis, successivement, sont examinés les problèmes de voirie, de circulation, d'habitat, d'équipement, d'aménagement du port et des installations ferroviaires.

Enfin, la visite se terminait par un grand plan d'ensemble de la ville et six plans de quartiers proposant à la critique du public les modifications et transformations envisagées.

L'exposition fut un succès, le Ministre de la Reconstruction, lui-même, ne ménageant pas ses compliments et la municipalité reçut de multiples suggestions, d'un intérêt certes inégal.

Les Nantais manifestèrent plus d'approbations que de critiques et la majeure partie des correspondances fit preuve d'objectivité et de bon sens.

Toutes les lettres, sans exception, ont été lues et étudiées par les urbanistes et la commission des grands travaux. Cette dernière rédige un mémoire des retouches à apporter au plan, retouches acceptées par messieurs Roux-Spitz et Noël.



25 Fi 3364



25 Fi 3369

LE RELOGEMENT

Les baraquements d'habitation

La première réaction des Nantais face aux bombardements fut l'exode massif vers les campagnes.

Cependant, une annonce de la préfecture oblige le retour des personnes indispensables à la vie de la cité et des enfants de plus de 14 ans.

Ceci pose des problèmes de logement pour ceux qui n'ont pas trouvé refuge chez la famille ou des amis.

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

Dès octobre 1943, il a été fait appel à la solidarité des propriétaires nantais mais ces derniers ne feront pas preuve d'empressement.

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

Au même moment, la presse commence à se faire l'écho du mécontentement des sinistrés : ils ont du mal à obtenir des bons, les allocations qui leur sont attribuées ont du retard et les formalités administratives sont trop complexes. Par ailleurs, il est reproché aux administrations d'occuper des bâtiments qui pourraient servir d'habitations.

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

Fin août 1945, les premières baraques sont édifiées puis les installations se multiplient partout où cela est possible : boulevards, anciens quais, espaces publics, parcs privés, terrains loués ou réquisitionnés (avec ou sans indemnisation) par les municipalités, en accord avec les préfets.

On en retrouve donc rue Lehuédé, rue Jeanne d'Arc, cours de la République, Bd Gaston Serpette, Bd Bénoni Goullin, Bd Gabriel Lauriol, rue de la Prairie d'Aval...

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

De véritables cités sont créées : celle du Chêne des Anglais (construite au début des années 50 afin de reloger 195 familles sinistrées), de Saint-Jacques ou encore du Grand Blottereau.

La plupart des baraquements sont en bois, la toiture est réalisée en fibrociment ou en carton bitumé et comportent entre une et six pièces (de 9m² à 90m²). En principe, ils sont fabriqués selon des normes d'équipement sommaire et de confort minimum (eau courante, installations électriques, peinture, toilettes) mais les conditions de vie y sont parfois alarmantes : mauvaise isolation, trous dans la toiture, sols en terre battue...

Ils sont attribués en priorité aux sinistrés bien sûr et, normalement, en fonction de la taille des familles.



Baraquements du centre d'hébergement du Grand Blottereau, 1953 (22 Fi 3678)



Baraquements à St Jacques (Album 64 cliché B)

Les baraquements seront démolis au-fur-et-à-mesure du relogement de leurs occupants mais ce n'est qu'au début des années 70 que disparaîtront les derniers du Grand Blottereau,

Le provisoire a duré pour ceux qui n'avaient pas les moyens économiques d'accéder à un logement en HLM.

Les derniers habitants de la cité seront relogés à la ZUP de St Herblain, en HLM au Pin-Sec, aux Dervallières ou encore à la Petite Sensive.

Les baraquements commerciaux

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

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

On y trouvait les grands magasins nantais : Decré, Prisunic, la Belle Jardinière, les Galeries Lafayette, le Grand Bon Marché...

Les pertes de stocks de marchandises furent alors considérables.

Le 23 septembre 1943, les charpentes métalliques de Decré succombent.

Cependant, 8 jours plus tard, un magasin est aménagé par des moyens de fortune dans les anciennes réserves épargnées rue de Briord.

En 1945, un baraquement provisoire relie la rue de la Marne au magasin de la rue de Briord.

Les premiers travaux de reconstruction menés par l'architecte Friésé débiteront en avril 1947.

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

Ceux qui ont de la place doivent partager leur boutique avec des commerçants sinistrés.

160 d'entre eux seront installés dans les 19 magasins du marché de Feltre, dans les bâtiments semi-provisoires quai du Port-Maillard, en face du château, cours Franklin-Roosevelt et dans les 70 baraquements installés sur la voirie publique.

La plupart des commerçants de la rue du Calvaire furent installés sur le cours Franklin Roosevelt.

Il existe deux types de baraquements : ceux en bois (cours Saint-Pierre et Bd Guist'hau), et ceux en pierre (cours St André et Cambronne, quais Brancas et Franklin).

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

En 1947, la plupart d'entre eux ont retrouvé leurs anciens locaux.

En 1966, les derniers baraquements du cours Kennedy et Franklin Roosevelt sont démontés.

Le réaménagement de la rue du Calvaire terminé au début des années 60 permettra la réinstallation de nombreux commerçants.

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



Baraquements provisoires cours Saint-André (24 Fi 4951)



Ruines du magasin "Prisunic" de la rue du Calvaire, septembre 1943 (22 Fi 147)



Place des Volontaires de la Défense Passive, nouveau "Prisunic" (25 Fi 501)

Le relogement définitif

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

Mais pour Roux-Spitz, en même temps que l'on édifie des baraques et que l'on répare l'immédiat, il faudrait construire en dur et en définitif suivant des plans types, standardisés, avec des tracés orthogonaux.

De plus, il faut parer à la crise du logement qui avait commencé dans les années 30.

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

Ainsi, dès 1947, est lancé le groupe des Hauts-Pavés situé entre le cimetière Miséricorde et le redressement de la rue des Hauts-Pavés. Réalisée dans le cadre des constructions d'Etat, il s'agit de la première opération d'ISAI de Nantes : Immeuble Sans Affectation Individuelle proposé aux sinistrés en échange de leur part de dommage de guerre.

Les immeubles comprennent trois étages sur rez-de-chaussée et les appartements trois ou quatre pièces.

Les façades sont en moellons de granit rose, les cadres de baies, bandeaux, auvents et perrons en béton bouchardé. La couverture est réalisée en toiture-terrasse.

L'équipement intérieur a été conçu pour donner à la ménagère les plus grandes facilités dans son travail quotidien, les immeubles sont orientés Est-Ouest, des jardins, des terrains de jeux et des garages ont été prévus.

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

A la fin des années quarante, Roux-Spitz construit également deux autres cités : Gaston Serpette et le Grand Clos.

En 1948, la ville décide d'affecter les créances de dommages de guerre provenant d'immeubles communaux détruits à l'édification de logements économiques.

Les années 50 voient alors se multiplier la construction de cités : Babonneau (99 logements), La Michaudière (29 familles), La Pilotière (58 logements)...

Dans un même temps, sont érigées des cités HLM en coopération avec l'Office Public Municipal d'Habitations à Loyer Modéré : la Contrie (210 logements), Bd des Anglais (182 logements), Chemin des Agenêts (200 logements)...

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



Immeubles de la cité de la rue du Poitou, février 1958 (25 Fi 1166)



Immeubles de la cité du Pin Sec, 26 février 1959 (25 Fi 193)

Un autre problème se pose également : reloger les expropriés des opérations d'urbanisme. La population du Marchix, par exemple, sera relogée sur deux terrains éloignés du centre : au Pin Sec et à la Lande, où sont prévus 300 logements.

Enfin, ce n'est qu'à la fin des années 50 que sont lancés les grands chantiers d'envergure comme les Dervallières (300 logements par an pendant 5 ans) ou encore la Boissière (450 logements répartis dans 6 immeubles).

LES ÉCOLES

Dès mars 1944, le plan de "démarrage" prévoit un programme particulier concernant les établissements scolaires.

Il s'agit d'une part d'édifier des baraquements provisoires en remplacement des écoles totalement détruites et d'autre part de réparer les bâtiments scolaires endommagés soit par les bombardements soit par l'armée d'occupation.

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

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

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

- l'aménagement des locaux existants
- la construction de baraquements ou d'éléments préfabriqués
- le programme d'avenir qui prévoit les extensions liées à une nouvelle répartition de la population et les futures constructions que nécessitera l'augmentation de la population nantaise (200 265 habitants en 1946 et 222 790 en 1954).

La construction de baraquements

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

Puis à partir de 1947 elles vont être installées dans des baraquements préfabriqués béton.

L'école du Chêne d'Aron nécessite 7 baraquements et celle de la rue de Beauséjour 5.



École de la Prairie d'Aval totalement détruite par plusieurs bombardements en 1944 (13 Fi 1417)



École du Chêne d'Aron réinstallée dans des baraquements 26 juin 1947 (13 Fi 1715)

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

Le programme d'avenir

Il prévoit la construction de 12 écoles maternelles, de 8 groupes scolaires, de 7 écoles primaires et 4 agrandissements soit 31 nouvelles écoles pour pouvoir accueillir la population scolaire en augmentation 11 637 élèves en octobre 1945, 13003 en octobre 1946 et 14810 en avril 1947.

Les années 1950 verront se construire nombre d'écoles, l'école du Chêne d'Aron sort de terre en 1957 et l'école de la rue de Beauséjour déplacée devient le groupe scolaire Gustave Roch.

L'HOTEL-DIEU

Principal hôpital de Nantes depuis son inauguration le 15 décembre 1863, l'Hôtel-Dieu fut presque entièrement détruit lors du bombardement du 16 septembre 1943.

Outre les importantes pertes humaines, 60 % des bâtiments sont inutilisables et irréparables, quant au matériel sanitaire il est en grande partie enseveli sous les décombres.

Parallèlement plusieurs cliniques sont elles aussi lourdement touchées comme Saint-François d'Amboise totalement détruite.

Heureusement épargné, l'Hospice général Saint-Jacques a permis de replier toute l'organisation sanitaire restante avec une capacité opératoire diminuée de moitié face à l'afflux de centaines de blessés.

Jouxant l'Hôtel-Dieu, l'école de Médecine est elle aussi en grande partie sinistrée.

Les bureaux, la bibliothèque, le laboratoire de physique, l'amphithéâtre de chimie, la salle des balances et la salle d'autopsie sont totalement détruits, alors que le grand amphithéâtre, la salle de dissection et les autres laboratoires ne sont que partiellement touchés.

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

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

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



Hôtel-Dieu (22 Fi 293)



École de médecine amphithéâtre de chimie (13 Fi 1408)

Le 21 mars 1945 le Memorandum Cadenat énonça l'avis formulé par la Commission des Hospices, désireuse de voir se reconstruire l'hôpital sur l'Ile Gloriette.

Encore hostile à ce projet, la municipalité envisageait désormais l'érection du nouvel établissement sur le site du Bignon.

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

En 1949, Michel Roux-Spitz architecte en chef et ses adjoints Pierre Joëssel, J. Postel-Vinay et Yves Liberge présentent le projet d'un bâtiment nouveau de type "dit rayonnant", comprenant des ailes axées autour d'un corps central. A ce bloc central recevant 772 lits, venaient s'adjoindre des services annexes comme le service Mère-Enfant.

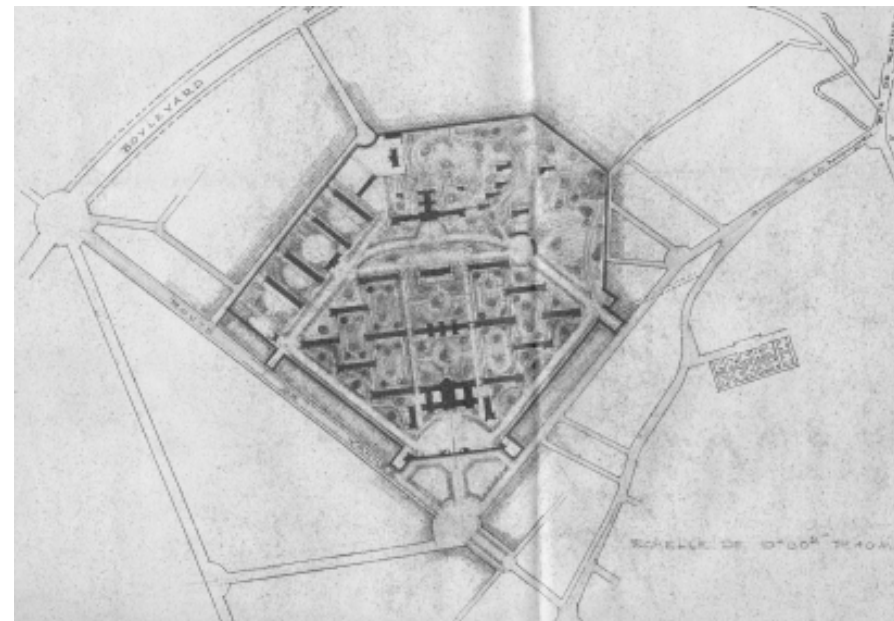
Le projet de Roux-Spitz était prévu pour permettre un futur agrandissement : les fondations et le renforcement de l'ossature supportant l'extension des ailes latérales et la surélévation de certaines parties.

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

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

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

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



Projet d'implantation du nouvel Hôtel-Dieu sur le site du Bignon route de Vannes



Construction du nouvel hôpital 4 mai 1960 (24 Fi 4064)

ÉDIFICES RELIGIEUX

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

Temple protestant	détruit
Eglise St-Nicolas	sérieusement endommagée
Eglise St-Louis	légèrement endommagée
Eglise Ste-Anne	légèrement endommagée
Eglise St-Jacques	légèrement endommagée
Cathédrale	légèrement endommagée

Ste-Madeleine et Notre-Dame de Toutes-Aides sont aussi touchées.

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

Lors des conseils municipaux des 8 février et 31 juillet 1946, la municipalité demanda à l'Etat de régler la totalité des dépenses de réparation des édifices cultuels sinistrés, édifices dont la propriété avait été remise d'office à la commune par la loi du 13 avril 1908.

L'Etat ne voulant envisager l'attribution de participations financières supérieures à celles prévues soit au maximum 60%, la municipalité dut aviser les prêtres des diverses paroisses que la dépense excédant la subvention partielle de l'Etat resterait à la charge du clergé et de la communauté des fidèles.

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

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

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



La Cathédrale (22 Fi 318)



Le Temple Protestant (22 Fi 319)



La Basilique Saint-Nicolas (22 Fi 301)

La reconstruction de la basilique Saint-Nicolas

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

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

Un nouveau temple protestant

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

Dès le 20 juillet 1948, le pasteur Raoul Duval proposa d'édifier le nouveau temple sur cette même place, sur le terrain resté libre depuis l'incendie du théâtre de la Renaissance en 1912.

L'ancien emplacement, place de l'Edit de Nantes, était devenu insuffisant par suite de l'élargissement prévu de la rue de Gigant.

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



Projet de construction du nouveau temple route de Vannes



Le nouveau Temple place Edouard Normand, 4 juillet 1959 (24 Fi 3654)

LE PALAIS DE LA BOURSE

Le palais de la Bourse, dont la construction, commencée en 1790 sur les plans de Crucy se termina finalement en 1815, demeura propriété communale jusqu'en 1937. Il fut cédé gratuitement à la Chambre de Commerce le 25 février 1937, à charge pour elle d'en conserver la destination et d'y maintenir le Tribunal de commerce et ses services.

Sinistré en juin 1944 et bien qu'inscrit à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques, le bâtiment fut l'objet de nombreuses discussions quant au bien fondé de sa reconstruction et si reconstruction de sa future affectation. En 1948 la Chambre de Commerce et la Ville discutèrent d'une possible rétrocession à cette dernière.

En effet, la Chambre de Commerce, propriétaire de l'édifice, qui hébergeait le Tribunal de commerce, la Bourse du Commerce et le Syndicat d'initiative envisagea une cession à la Ville ou au Conseil Général suite au projet d'installation de ses services et du tribunal à l'Hôtel Deurbroucq.

En conséquence, la coûteuse reconstruction était pour moitié à la charge du nouveau propriétaire, l'autre moitié étant financée par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme au titre des dommages de guerre et par le Ministère des Beaux-Arts en tant que monument historique.

La Ville déclina l'offre, le coût et les contraintes architecturales du bâtiment limitant les affectations scolaires envisagées.

Auparavant, la Ville avait envisagé plus favorablement la cession non pas du bâtiment mais du terrain d'emprise de ce dernier en cas de non reconstruction : "Le Palais de la Bourse occupe un emplacement de 1700 m² sur l'une des places les plus importantes de Nantes. Son caractère historique était certes plus intéressant jusqu'en 1943.

Peut-on dire qu'il l'a conservé depuis lors ? L'état dans lequel il se trouve actuellement permet d'en douter, puisque seuls trois côtés de l'édifice sont encore debout.

Il conviendrait de prendre contact avec l'Administration des Monuments Historiques pour connaître ses exigences. Personnellement, nous pensons qu'il y aurait sans doute possibilité de faire abandonner à cette administration toute idée de reconstitution. Si cela était, l'offre de la Chambre de Commerce ne serait pas à rejeter a priori.

La Ville recevrait gratuitement un emplacement central qu'elle pourrait utiliser à son choix : soit à l'agrandissement de la place du Commerce, soit à la construction de l'un des instituts d'enseignement supérieur prévus dans un proche avenir".

Finalement la Chambre de Commerce conserva le bâtiment et décida de la reconstruction, d'autant que l'obligation de respecter les proportions d'origine ne concernait que l'extérieur du monument, toute latitude étant laissée pour l'adaptation des installations intérieures permettant ainsi à la Chambre de Commerce d'installer plus confortablement ses services et ceux de la Bourse. Le Tribunal de Commerce fut déplacé à l'Hôtel Deurbroucq.

Les travaux démarrèrent en 1948 pour s'achever en 1953.



La Bourse en 1944 (22 Fi 38)



La Bourse en reconstruction 26 juillet 1949 (Album 281 cliché 3)

L'USINE DE L'EAU DE LA ROCHE

L'usine élévatrice de la Roche est touchée une première fois par les bombardements du 16 septembre 1943. Quatre heures après le début du raid aérien, les réservoirs sont complètement vides et près de 50.000 m³ d'eau sont écoulés dans les égouts. L'usine est complètement détruite lors des attaques aériennes de mai et juin 1944. Sur les 28 bassins filtrants, il n'en reste que quatre en état d'exploitation. L'alimentation en eau potable est anéantie sur environ 1.000 mètres de canalisations. La population est alors ravitaillée par des camions-citernes alimentés par les réservoirs de la Contrie.

Le réseau compte 300 ruptures. Treize stations de pompage provisoires sont installées mais, malheureusement, une distribution électrique irrégulière ne permet pas de maintenir une efficacité permanente. Pourtant, en août 1944, une distribution d'eau brute est assurée dans toute la ville. Pendant huit mois, Nantes reste soumise à ce régime. Les premiers travaux de "reconstitution" commencent par la réfection du canal d'amenée d'eau de la Loire au relais élévatoire et la remise en état de quatre bassins filtrants. Dès le début de l'année 1945, le personnel de l'usine restaure son outil de travail et installe, dans les ruines même des salles de pompes, des groupes électriques provisoires de pompage qui permettent la remise en service d'une partie des anciennes installations. En avril 1945, les Nantais, habitant au nord de la Loire, peuvent enfin recevoir de l'eau potable.

À partir de juillet 1945, la Ville envisage un programme pluriannuel. Les travaux portent notamment sur l'électrification de l'usine et la remise en état du deuxième groupe de bassins filtrants.

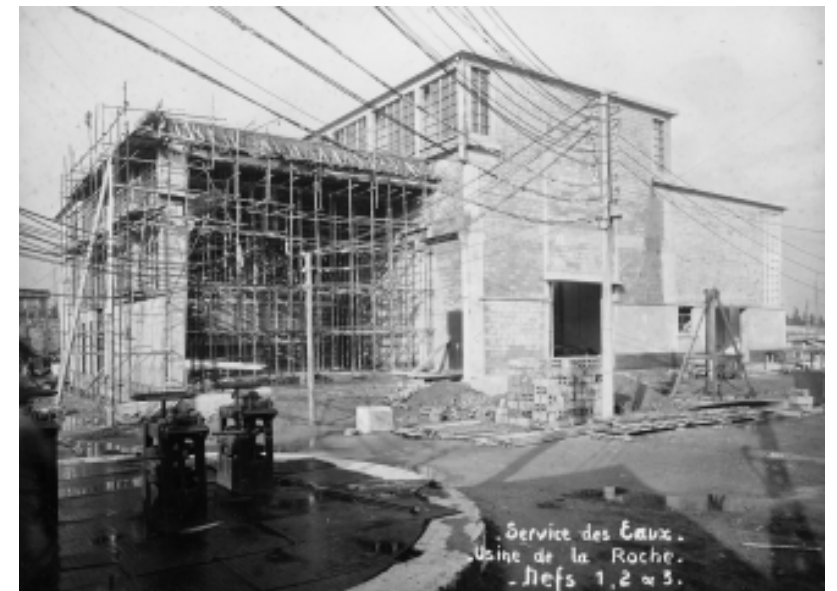
L'année 1946 est marquée par la mise en adjudication des travaux de reconstruction du bâtiment de l'usine dont l'achèvement est prévu pour la fin de l'année 1947. L'ensemble des travaux est estimé à 160 millions. L'État subventionne à 100 % les travaux provisoires et à 80 % les travaux définitifs. Toutefois, le calcul des coûts reprend la situation existante d'avant-guerre. La Ville vote donc un budget de 32 millions en mars 1946 pour compenser les infrastructures nouvelles.

En décembre 1950, la Ville décide la construction du bâtiment destiné à l'habitation du personnel de maîtrise de l'usine (logements du chef d'usine et des deux contremaîtres). En juillet 1951, un marché est signé pour la construction de la conciergerie et le bureau-laboratoire de l'usine.

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



Pour remplacer l'équipement détruit, la Ville utilise le bateau-refouloir des Ponts et Chaussées. Celui-ci fonctionnera jusqu'au 11 août 1944, jour où il est dynamité par les Allemands (22Fi380).



Le bâtiment principal, divisé en trois travées, regroupe l'ancienne machine élévatoire, le groupe électro-pompes et le groupe électrogène de secours (album 238 bis cliché 47).

LA RUE DU CALVAIRE

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

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

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

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

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

Le premier plan d'ensemble de la rue réalisé par Liberge date de janvier 1948, il sera suivi du plan d'alignement en juillet de la même année ainsi que des premier et second projets de reconstruction, la rue étant divisée en 8 îlots d'opération :

L'îlot 85 comprend 6 blocs d'immeubles. Si Liberge réalise les plans de ces bâtiments dédiés au logement et au commerce, il laisse à six confrères architectes le suivi des opérations, ainsi sont confiés par contrat :

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

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



La rue du Calvaire après le bombardement du 16 septembre 1943 (22 Fi 170)



La rue du Calvaire déblayée avant les travaux, 10 août 1950 (Album 301 cliché 10)



La rue du Calvaire en reconstruction 9 mars 1956 (24 Fi 4155)

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

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

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

A la différence des cités de relogement en construction à la même époque à Nantes, les appartements de la rue du Calvaire sont plus vastes (environ 100m²) donc destinés à une population plus aisée.

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



Immeuble des Nouvelles Galeries (25 Fi 499)

LA PLACE ROYALE

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

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

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

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

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

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

La fontaine de la place Royale

Œuvre de l'architecte Driollet et des sculpteurs Ducommun du Locle et Grootaers, la fontaine fragilisée par les destructions d'une partie de la place, fut exclue du bénéfice des dommages de guerre car considérée comme élément somptuaire. Deux solutions s'offraient donc à la Municipalité la raser ou la réparer aux frais de la Ville pour un coût dix fois supérieur à celui de la démolition.

Mettant en avant l'importance du monument pour l'image de la place et insistant sur l'attachement des Nantais à la fontaine, qui avait déjà failli disparaître en 1942 victime de la réquisition des métaux non ferreux par l'armée allemande, la Ville se lança dans une longue procédure. Cette dernière aboutira le 24 février 1960 par une sentence arbitrale de la Commission régionale des dommages de guerre qui finalement acceptera le financement de la réfection du bassin de granit mais pas des éléments sculpturaux toujours jugés comme somptuaires. La restauration se fera en 1961 permettant à la place de garder son principal ornement.



La Place Royale après le bombardement du 16 septembre 1943 (22 Fi 115)



La place Royale reconstruite (album 221 bis)

LE MARCHIX ET LA PLACE BRETAGNE

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

Lors du conseil municipal du 21 juin 1932, Monsieur Boro rapporteur de la Commission spéciale des grands travaux commence ainsi son intervention :

"Moderne... Marchix, est-il possible d'accoupler ces deux mots ?

Non, messieurs car aucun quartier n'est comme le Marchix un défi aux principes les plus modernes de l'hygiène sociale, aucun quartier ne se rit davantage des mesures de protection de la santé publique, aucun autre quartier ne contient un nombre égal de taudis et de foyers insalubres...".

Le Marchix comporte en effet 50 % de foyers d'insalubrité irréductible qui ont pour conséquence un nombre important de décès par maladies transmissibles en particulier par tuberculose (31 décès par an dans le quartier pour 520 pour l'ensemble de la ville).

Afin de lancer ce grand projet de rénovation urbaine, projet coûteux, la Ville décide de constituer une société d'urbanisation. Le contrat signé avec M. André Picot de Moras baron d'Aligny, sous forme d'un bail emphytéotique de 65 ans sur l'ensemble des terrains à bâtir est officialisé par décret du 15 mars 1935.

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

- tout d'abord la construction de logements à l'intention des habitants des maisons à démolir
- puis l'expropriation, la démolition, la création des nouvelles voies et des réseaux d'égouts, d'eau, de gaz et d'électricité
- enfin la construction de nouveaux immeubles sur les lieux réaménagés.

Le projet lancé va désormais s'accélérer. Le 25 novembre 1936, un arrêté préfectoral approuve le projet d'alignement et de nivellement, il sera complété le 23 mars 1937.

Du 13 au 29 septembre 1937, a lieu l'enquête d'utilité publique en vue de l'expropriation pour cause d'insalubrité publique ; 189 propriétés sont à exproprier représentant une surface de 59979 m² dont plus de 75% sont partiellement ou totalement insalubres.

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

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



Album 161 cliché B7



Album 161 cliché C5

Le Marchix avant l'opération de rénovation urbaine

En 1940, quatre ordonnances prononcent l'expropriation des immeubles nécessaires à l'élargissement de la voirie, quant aux travaux de la voie Viarme-Pelleterie ils sont déclarés d'utilité publique et d'urgence par arrêté ministériel du 4 juin 1941.

La même année, le 19 août est lancée la première tranche du plan d'aménagement de Nantes lié au plan général d'équipement décidé par la loi du 6 avril 1941. Cette première tranche de travaux prévus sur 10 ans permet d'intégrer l'opération Marchix avec en particulier la construction du nouvel hôtel des postes pour remplacer celui vieillissant du quai Brancas.

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

La loi du 10 novembre 1942 approuvait les opérations suivantes

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

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

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

Parallèlement, on décida de ne pas reconstruire les immeubles endommagés de la place Bretagne et d'utiliser cet espace pour créer une place plus importante et plus dégagée pour accueillir les immeubles administratifs assez imposants prévus sur son pourtour. De plus les terrains libérés des Hauts-Pavés permettent à Michel Roux-Spitz de lancer la construction de nouvelles cités pour le relogement des sinistrés.

Après les travaux de voirie, débute la construction des immeubles administratifs, l'hôtel des postes sera construit par tranches échelonnées entre 1950 et 1958 afin de laisser le temps à la Municipalité d'acquérir des terrains pour construire les logements des 260 familles expropriées, familles habitant dans le futur périmètre de l'hôtel des postes. La plupart des expropriés furent relogés dans les cités des Landes et du Pin Sec.

En même temps s'érige l'immeuble de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, anciennement implantée caserne Cambronne, aligné sur le modèle de l'hôtel des postes, il est le fruit de la collaboration des architectes Liberge, Joëssel et Pineau. Ces deux bâtiments sont en béton armé avec des façades revêtues de pierre reconstituée du même type que celles de la rue du Calvaire.



La place Bretagne bombardée (Album 24 cliché Part. 53)



Aménagement de la voie promenade (actuellement rue Léopold Cassegrain), 18 mars 1960 (25 Fi 909)

VOIES DE COMMUNICATION

Le port et les quais

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, le port de Nantes se classe à la sixième place des grands ports français grâce, notamment, à ses 6 kilomètres de quais et ses 93 grues. En 1937, plus de 3 millions de tonnes de marchandises transitent sur les quais nantais.

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

- 4 kilomètres de quais sont inutilisables
- 24.000 m² de hangars sont détruits ; soit 80% des infrastructures existantes
- les Entrepôts et Magasins Généraux sont incendiés
- 126 épaves, correspondant à 120.000 tonnes, obstruent la Loire
- 31 grues ont disparues ; seules 8 restent en état de marche
- le dock flottant de 4.200 tonnes est détruit

Ces pertes s'accompagnent du blocage du chenal de la Loire maritime au niveau de la Telindière, près du Pellerin. Pour protéger leur repli sur Saint Nazaire, les Allemands ont coulé, le 9 août 1944, neuf navires formant un véritable barrage.

Remise en état de l'outil de travail

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

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

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



La reconstruction du hangar aux bananes symbolise la volonté de la Ville et de la Chambre de Commerce à relancer l'activité économique et commerciale du port de Nantes (album 280)

Reprise des activités portuaires

Le trafic : Début août 1945, le port de Saint-Nazaire est rouvert au trafic maritime. Il accueille ses deux premiers cargos le 11 août. A Nantes, on passe de 30.000 à 56.850 tonnes de fret transportées par 47 navires qui accostent aux quais nantais avec notamment les cargaisons de vin d'Algérie et les primeurs du Maroc. La Société Nantaise de Consignation et de Gérance reprend l'exploitation de la ligne Nantes-La Pallice-Londres. La Chambre de Commerce multiplie ses actions vers les importateurs pour redonner vie à son port. Et les efforts sont payants. Grâce à la reconstruction des installations portuaires, le tonnage passe de 903.000 tonnes en 1946 à 1.531.000 tonnes en 1947, soit 60 % d'augmentation en douze mois, redonnant à Nantes sa 6^{ème} place. En 1948, avec ses 250.000 tonnes de marchandises mensuelles, l'ensemble portuaire Nantes-Saint-Nazaire occupe le 4^{ème} rang national et la 2^{ème} place pour l'importation du charbon, après les ports de Seine-maritime.

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

Les ponts

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la Loire est enjambée par sept ponts :

- sur le bras nord du fleuve, il y en a trois : celui de la Madeleine, le pont Haudaudine, et le pont transbordeur, desservant principalement l'île Sainte-Anne et les chantiers
- sur le bras sud, on ne compte qu'un seul pont, le pont de Pirmil.
- enfin, il existe trois ponts de chemin de fer : les ponts Résal, de Pornic et de Vendée.

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

Les ponts ferroviaires

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

Les ponts routiers

Le 12 avril 1945, le pont de la Madeleine est rendu à la circulation. C'est le premier pont réparé de Nantes. On espère retrouver rapidement les 7.000 véhicules quotidiens qui empruntaient cet axe en 1935.

17 août 1945, un an après la libération de la ville, le pont Haudaudine est remis à la circulation (travaux réalisés par les Ateliers et Chantiers de Bretagne ; ce sont les Entreprises Nantaises affiliées au Syndicat des Entrepreneurs des Travaux Publics qui exécutèrent les travaux en béton armé et le pont de métal). Mais les Nantais attendent avec impatience l'ouverture du pont de Pirmil, seul axe reliant le nord et le sud de la ville. Et ils ont bon espoir lorsque M. Debré, Commissaire de la République, vient inaugurer la passerelle provisoire le 17 mars 1945. Malheureusement, ce pont sur pilots restera en service pendant plus de deux années. En août 1946, après plusieurs tentatives infructueuses, la travée centrale qui gisait au milieu du fleuve, est enfin renflouée. Le 10 novembre suivant, elle retrouve sa place initiale, douze mètres au-dessus de l'eau, mais il faut attendre le 27 septembre 1947 pour que le pont de Pirmil soit enfin inauguré.



Pont Haudaudine : Construit en 1878, deux de ces arches sont détruites par les Allemands. Le pont est remis à la circulation le 17 août 1945 (22Fi339).



Pont de la Jonelière. Pour rétablir son tablier central, suite à sa destruction du 11 août 1944, deux demi-cintres sont mis en place en juillet 1947. Le pont est inauguré le 3 août 1948 (album 194)

Moderniser la voirie existante

Les voies publiques de Nantes ont été particulièrement touchées par les bombardements : 110 trous de bombes empêchent toute circulation. Les services municipaux doivent également démanteler les fortifications, les barrages anti-chars et les 1.200 mètres de tranchées-abri formés par de véritables fossés. A partir de 1946, la Ville décide le recouvrement des rues par de l'asphalte. Des essais sont réalisés rue d'Orléans et place Canclaux. Les résultats sont excellents mais le coût de l'opération est prohibitif. Un autre procédé est mis en œuvre consistant à un recouvrement d'une émulsion bitumeuse, ou goudron, venant remplir les interstices des pavés. Moins onéreuse, cette solution présente, par rapport aux pavés, le double avantage d'assurer un meilleur roulement, notamment celui des cyclistes, et d'atténuer considérablement les bruits de la circulation. Enfin, d'autres rues sont recouvertes d'un tapis de graviers enrobés de goudron.

La Libération permet également la fin des travaux des cours des Cinquante Otages et Franklin Roosevelt avec l'exhaussement de l'allée des Tanneurs ; l'aménagement des carrefours rue d'Orléans et rue de la Barillerie ; et la construction des allées Penthièvre, Cassard et d'Orléans.

Les grands boulevards

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

Mais c'est la création de nouveaux boulevards qui va transformer la physionomie de la ville. Pour répondre à une politique d'aménagement urbain, un programme très important de construction de voies nouvelles est entrepris avec l'achèvement du boulevard Gaston-Serpette ; la modification du profil du boulevard Gustave-Roch ; le prolongement des boulevards Vincent-Gâche, Bénoni Goulin et Carnot ; et la construction du boulevard Bougainville.

Mais le plus gros chantier restera certainement l'ouverture du boulevard des Martyrs Nantais de la Résistance entre le pont de la Madeleine et le pont de Pirmil. Le projet initial date de la loi du 14 mars 1919 qui impose aux villes un plan d'extension et d'embellissement. Reconnu d'utilité publique le 2 juillet 1924, les premières opérations d'expropriation ont lieu en 1926. Les procédures d'échange ou d'acquisition par la Ville des terrains vont durer jusqu'à la déclaration de guerre. En 1945, le projet est inscrit dans les grands travaux engagés sous le régime de l'ordonnance du 1^{er} mai 1945 fixés par le Ministère de l'intérieur. Ces travaux correspondent également à la lutte contre le chômage qui se développe à Nantes par suite du manque de matériaux nécessaires à la bonne conduite des différents chantiers.



Boulevard des Martyrs Nantais de la Résistance. Son inauguration est l'occasion d'offrir aux "habitants du quartier des ponts" une fête foraine et des courses cyclistes (22Fi1223).

L'inauguration du boulevard coïncide avec la reconstruction du pont de Pirmil. Elle a lieu le samedi 27 septembre 1947. Le maire est fier de présenter aux représentants du Ministère de la Construction ce nouveau boulevard qui remplace des voies étroites et mal percées et qui annonce la construction d'un vaste quartier de relogement. Ses caractéristiques ont de quoi impressionner les autorités : 800 mètres de long, 32 mètres de large, deux chaussées de 8,50 mètres séparées par un refuge de 1,50m, deux trottoirs de 6,75m, une piste cyclable et des passages piétons en asphalte "revêtus d'huile de schiste teintée de couleur vive".

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

LES RÉSEAUX

Eau, gaz... tous les réseaux de distribution furent atteints par les bombardements. Au lendemain des attaques aériennes de septembre 1943, des distributions de pétrole et de bougies sont prévues pour les foyers démunis d'éclairage. L'une des tâches de la Municipalité sera de se ravitailler en charbon afin de produire gaz et électricité.

Les réseaux de gaz et d'électricité

À la fin de la guerre, les particuliers bénéficient du gaz uniquement de 7 h à 7h15 le matin ; de 10h30 à 13 h et de 19 h à 20 h. A partir du 30 mai 1945, le gaz est distribué dans tout le réseau de 7 h à 20h30. Malheureusement, le charbon fourni n'est pas toujours de bonne qualité. En septembre 1945, la Ville reçoit du charbon américain qui, trop faible en calories, n'est pas fait pour la fabrication de gaz d'éclairage. En 1946, la Compagnie du Gaz produit 79.000 m³ de gaz par jour, dépassant la production quotidienne de 1938. A partir du 29 juillet 1946, le gaz est distribué toute la journée. En février 1947, la mise en fonctionnement de six fours porte la production de 96.000 m³ à 108.000 m³.

La ville connaît les mêmes difficultés pour la production d'énergie électrique. Des mesures de restriction et d'aménagement des horaires de travail sont prises, notamment pour les industries. Des délestages de longue durée sont également prévus en journée. A partir du 21 janvier 1946, les industries sont autorisées à travailler quatre demi-journées de 5 heures et deux journées de 10 heures. Mais en octobre 1946, les délestages se produisent un jour sur deux, voire même deux jours consécutifs en novembre. En 1953, la construction de la Centrale électrique de Cheviré permet enfin une distribution proportionnée aux besoins de la Ville.

L'éclairage public

Pour satisfaire les besoins domestiques et industriels, l'éclairage public des rues n'est plus assuré systématiquement. Pourtant, dès la Libération, l'administration municipale entreprend la réparation de ses réseaux aérien et souterrain. A partir de 1949, on consacre le budget de l'éclairage à l'extension du réseau. Alors qu'on totalise 1.700 foyers lumineux éclairés au gaz et 1.500 éclairés à l'électricité, on passe respectivement à 3.191 et 2.695 foyers en 1952, dépassant le niveau d'éclairage d'avant-guerre. 155 kilomètres de rues sont alors éclairées. L'effort est poursuivi les années suivantes par la substitution du gaz par l'électricité. Le projet s'achève en 1966 avec un total de 18.000 points lumineux pour 400 kilomètres de rues éclairées.

L'assainissement

120 bombes ont mis hors d'usage plus de 5.800 mètres de canalisations. Dès août 1944, le service de l'assainissement dégage les débris qui obstruent le réseau. Le 23 septembre 1946, la Ville est fière d'annoncer la remise en service de son réseau. Nantes dispose alors de 23,5 km d'égouts primaires qui recueillent les eaux s'écoulant des branchements particuliers et les acheminent vers les égouts visitables, les quels se jettent dans les collecteurs.

À partir de 1946, la Ville profite des nouveaux travaux d'urbanisme pour intégrer les nouveaux réseaux d'égout. Sur la voie Madeleine-Pirmil (futur boulevard des Martyrs nantais de la Résistance), 1.380 mètres d'égouts sont en cours d'exécution ; rue Maurice Sibille, boulevard Meusnier de Querlon et rue de Clermont, les ouvriers ont percé des tranchées nécessaires à la création des canalisations de ces artères. Ce sont donc 2.140 mètres supplémentaires qui vont accroître le réseau d'assainissement. 3.670 nouveaux mètres font l'objet d'un projet, partiellement financé par le Ministère de la Reconstruction.



Quai Malakoff, lampadaire et immeubles détruits, juin 1944. Tous les réseaux sont touchés par les bombardements. En 1952, on retrouve le niveau d'éclairage d'avant-guerre (22Fi262).

Les ordures ménagères et le nettoyage des rues

Depuis le traité du 31 décembre 1913, le marché était détenu par les Anciens Établissements Paul Grandjouan. En mars 1946, la convention est dénoncée et la Ville met en place une Commission chargée de trouver une nouvelle solution. Celle-ci opte pour une gestion municipale de l'enlèvement des déchets ménagers, avec acquisition d'un matériel moderne et économique. La commission préconise également l'usage de "boîtes à ordures fermées" et, pour veiller à cette nouvelle directive, elle crée une équipe de quatre contrôleurs, préposés au nettoyage de la voie publique.

Pour le nettoyage des rues, de nouvelles balayuses-arroseuses sont mises en service en juillet 1946, remplaçant les engins hippomobiles d'avant-guerre. En 1947, 15 bennes hygiéniques, 6 bennes à volets coulissants, 2 tracteurs bulldozers, 8 balayuses-ramasseuses de caniveaux, 4 auto-balayuses et 4 auto-arroseuses sont inscrites au budget de la Ville.

LES TRANSPORTS

Les transports en commun

À la Libération, la Ville n'a plus aucun service de transport en commun. Avec la destruction des réseaux électriques, les tramways ne peuvent plus circuler. Quant aux bus qui n'avaient pas été réquisitionnés par l'armée allemande, ils restent bloqués faute de pneumatiques ou de carburant. La destruction des ponts occasionne également l'isolement des habitants du quartier sud qui, suite à la destruction du pont de Pirmil, n'est plus desservi par les tramways. En juillet 1946, il est décidé de supprimer les tramways dans le centre-ville. Il est apparu à la Commission des Transports que tôt ou tard il faudrait arriver à débarrasser les rues du centre des tramways qui gênent considérablement la circulation dans ces artères étroites. L'enlèvement des rails de la rue d'Orléans est entrepris dès septembre 1946. En 1953, alors que des rails neufs ont été posés sur certaines sections de voies destinées à subsister encore quelques années, l'architecte Friésé dessine et fait construire la nouvelle aubette de la place du Commerce. Avec plus de 120 véhicules, Nantes retrouve enfin un véritable réseau de transports en commun. En 1958, le tramway disparaît du paysage nantais.

Pourtant, en 1947, Nantes envisage une autre solution avec l'implantation des trolleybus entre Chantenay et Pirmil. 50 véhicules et 30 remorques étaient prévus mais faute de moyens financiers, le projet est rapidement abandonné.

Le chemin de fer

Le réseau et les infrastructures ferroviaires subissent de graves dommages. Les gares sont touchées par six bombardements tandis que les ponts de Vendée, de Pornic et Réstal sont détruits ou dynamités.

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

Le programme adopté en juin 1949 correspond à l'achèvement des tunnels de Chantenay et de l'Héronnière et des tranchées sous le cours Olivier de Clisson et sous la rue Babonneau ; à l'exécution de la galerie de la Bourse, sous l'Ile Gloriette ; à l'achèvement d'un viaduc de 409 mètres entre les gares de l'État et d'Orléans.

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

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



Rue de l'Arche Sèche. Avec l'accroissement de la circulation automobile, le réseau de tramways devient gênant. A partir de juillet 1946, on décide de le retirer du centre-ville (album 302)



Tunnel ferroviaire sous l'Ile Gloriette. Déclarés d'utilité publique en 1934, les travaux de déplacement de la ligne de Chemin de fer Nantes-St Nazaire sont achevés en 1955 (24Fi3770)



Plan de reconstruction et d'aménagement, 1945 (1 Fi972)