

Nantes

AU QUOTIDIEN



Vivre l'agglomération
au quotidien

LES 11 QUARTIERS NANTAIS

**Quinze pages d'actualité
sur votre lieu de vie**

HISTOIRES DE QUARTIERS

Les femmes de la **rue du Drac**
Pont-Rousseau,
une si jolie petite gare

Départ pour Paris en 1977.
Un week end pour elles, sans
enfants ni maris : "une honte
pour certains, un exploit pour
nous !"



BELLEVUE

Les femmes de la rue du Drac

Le Drac est un torrent qui se jette dans l'Isère. C'est aussi la dénomination, prémonitoire peut-être, d'une rue de Bellevue, qui connu dans les années 70 un torrent de solidarité entre des familles d'ouvriers très modestes, entre les femmes particulièrement, des tourbillons d'émancipation quand la vie familiale se vivait dans le collectif des premières HLM, des premières banlieues.

1966 : la première zone d'urbanisation prioritaire (Zup) de Nantes accueille des grandes familles ouvrières pour résoudre la crise du logement et répondre à la demande engendrée par le baby-boom. "La rue du Drac est alors l'une des premières rues du quartier. Les familles, viennent, pour beaucoup d'entre elles, des baraquements du Chêne-des-Anglais", rapporte Marie-France Flahault, à l'époque éducatrice de prévention sur le quartier. Les enfants courent partout. Dans les vingt logements des immeubles 2 et 4, on recense près de cent cinquante gamins. "Plus de six cents dans la rue." Les familles de dix, douze, treize enfants ne sont pas rares. "Je me souviens qu'au rez-de-chaussée de mon immeuble, c'était une famille de dix-huit enfants", confie Lucie Thibault. L'emménagement dans ces logements est synonyme

de confort. "Ce qu'on a apprécié ! Nous n'avions jamais eu de salle de bain", s'exclame Maryse Barat, mère de treize enfants. "Ces familles ont quitté leur "baraquement" pour vivre en HLM. Une nouvelle vie s'ouvre à elles dans un quartier neuf. Mais cela suppose de mettre en place toute une organisation. Exemple : "comment fait-on pour se ravitailler quand on n'a pas de voiture ?", renchérit Marie-France Flahault. Ce peut être également, comment fait-on pour finir le mois quand le seul salaire du mari ne suffit pas ? Des salaires bien maigres, ceux d'ouvriers non qualifiés, dans le bâtiment pour beaucoup. La solidarité féminine se met en place. "Lorsqu'une famille connaissait encore plus de difficultés que les autres, l'une d'entre nous lui apportait du lait, des œufs ou des plats. Nous laissions cela devant sa porte sans lui dire pour ne pas la gêner", se souvient Maryse Barat. "Les allocations familiales passaient entièrement dans la



Cueillettes organisées par les femmes de la rue du Drac, chez les Paysans travailleurs à Saint-Julien-de-Concelles.

“Le terrain de l’aventure” : une lutte de plusieurs années pour obtenir un terrain de jeu pour les enfants.



nourriture. On achetait à crédit aux Dames de France, sinon on n’aurait pas pu.” Et Danielle Chauvin d’ajouter : “Sitôt qu’on avait nos sous, on allait chez Eurodif. Le magasin vendait les chaussettes par dix, c’était avantageux. Après, on se les réparait.”

“Le local Caf m’a réveillée”. Petit à petit, l’aide se structure avec les travailleurs sociaux et la conseillère en économie sociale de la Caf, Marie-Annick Morin. “Nous sommes aux prémices du travail de prévention dans les banlieues qui sortent tout juste de terre”, poursuit Marie-France Flahault. Les éducateurs de prévention proposent de prendre le relais auprès des mères en accueillant les enfants. Activités football, judo, basket mais aussi camps de vacances à la mer, à la montagne sont mis en place. “Nous frappons à la porte des familles pour échanger avec les parents, établir des liens

de confiance et surtout pour que les pères acceptent de laisser sortir leurs filles.” Quant au travail de la conseillère familiale, il consiste à inviter les femmes à se rencontrer pour partager leur vécu tout en apprenant à accommoder les restes de repas et à raccommoder les vêtements. En somme, l’art de la bonne gestion économe. D’ailleurs, très vite, elles mettent vêtements, poussettes et accessoires de leurs enfants au pot commun avant d’organiser des bourses aux vêtements. “Nous nous prêtions le matériel. Si ce n’était pas neuf, on s’en fichait, du moment que c’était propre”, confie Lucie Thibault.

Une habitante, Maryse Launais, figure éminente du quartier, met son appartement à disposition de ces femmes qui s’organisent avant qu’un local ne leur soit trouvé en 1970 au 10 de la rue du Drac. “Nous y faisons de la cuisine, de la couture. Nous parlions de nos problèmes. J’étais timide, ce lieu m’a

réveillée”, note Danielle Chauvin. Début des années 70, les hommes immigrés qui construisent la Zup, jusqu’alors logés dans des baraquements, font venir femme et enfants dans le cadre du regroupement familial lancé sous Giscard. Quelques familles étrangères s’installent rue du Drac. Des liens se tissent dans les cages d’escalier. “Avec les femmes immigrées, nous échangeons des recettes et des plats. Nous mangions le couscous ensemble. Le local de la Caf fut pour elles aussi un lieu d’émancipation.”

La conquête des libertés. Au grand dam de leurs époux, souvent peu enclins à ces changements, les femmes de la rue du Drac conquièrent leurs libertés. Sur le socle de Mai 68 et du terreau militant du local où se croisent les travailleurs sociaux, les militants de la Confédération syndicale du cadre de vie (aujourd’hui CLCV), la Croix d’or,



Sortie à la mer.

→ la Confédération syndicale des familles, les féministes de SOS Femmes battues, les Paysans travailleurs, les couples de militants associatifs qui mettent un point d'honneur à investir les HLM, elles cheminent et prennent conscience de leurs droits. "Nous vivions le quotidien des habitants et constations bien souvent un décalage entre les directives de notre conseil d'administration (ndlr : Centre d'action éducative) et ce à quoi nous étions confrontés sur place. Quand un jour fusèrent des questions sur la maternité, j'ai organisé une soirée collective pour expliquer comment on faisait les enfants et surtout comment on ne les faisait pas... J'étais issue d'une famille catholique mais le terrain nous renvoyait à la réalité des gens. Ce n'était pas simple. La pilule et l'avortement étaient encore interdits. Bien que parfois nous dûmes trouver des solutions... pour que dix enfants en dix ans ne soient plus une fatalité", raconte Marie-France Flahault. "C'était une autre époque. Un de mes collègues des Dervallières a même été condamné en 1976 à la prison avec sursis pour avoir donné des préservatifs aux garçons du quartier. L'ayant soutenu, nous avons été vingt-cinq à être licenciés." Pour la première fois, en 1977, quinze femmes, françaises et immigrées, "réalisent l'impossible" : partir à la conquête de la capitale le temps d'un week-end sans les enfants, sans les maris. "Une honte selon certains ! Un exploit pour nous !", confie Maryse Barat. "Certaines d'entre nous n'avaient jamais pris le train, n'étaient jamais sorties de chez elles seules." Danielle confia alors : "Ça me rappelle la maternité". Le seul moment où beaucoup d'entre elles ont pu quitter le foyer.

Le terrain de l'aventure. Entre ces femmes, les liens sont solides et se veulent francs pour avancer ensemble, soudées. Dans le journal qu'elles éditent, une habitante écrit : "Notre originalité, c'est que personne ne joue la comédie à l'autre : "T'as pas de fric, moi non plus. Ton mari picole, le mien aussi". Dans le groupe, rien de caché entre nous. Nous mettons toute notre expérience au service des autres." Ensemble, elles iront cueillir des fraises, des poireaux, des pommes de terre chez les Paysans travailleurs à Saint-Julien-de-Concelles. "À 16 h 30, nous étions revenues. Il ne fallait pas compter sur les maris pour aller chercher les enfants à l'école." Aux côtés de leur conjoint et des travailleurs sociaux, elles lutteront pendant des années pour obtenir un terrain de jeux pour leurs enfants : "le terrain de l'aventure" en 1978. "Nous l'avons obtenu quand Chénard prit la mairie. Les enfants ont même planté des arbres pour mieux les respecter ensuite", ajoute Danielle. "Bien qu'appartenant à la couche populaire de la société, nous sommes quand même capables de réfléchir et de penser, nous aussi. Avec notre langage simple, nous estimons avoir le droit de nous exprimer et de donner notre avis sur tout ce qui concerne la Zup, ses aménagements existants et futurs et leur fonctionnement", lit-on dans le journal du groupe des habitants animateur de la rue du Drac et du quartier daté de mai 1977. De leur vie au quartier, jusqu'à la société, tous les verrous sont levés. Désormais, elles auront leur mot à dire. La solidarité devient le leitmotiv rue du Drac. Discutées lors des réunions des femmes, des initiatives sont reprises par le groupe d'habitants : soutenir la lutte des éduca-

Chanson de la rue du Drac

Sur l'air de "J'ai descendu dans mon jardin"

La rue du Drac veut un jardin
Depuis longtemps luttent les Draciens

Pour planter des arbres, lalère, pour planter
des arbres

Dans cet rue y a qu'des ouvriers
Des Français et des immigrés

Les femmes d'la rue se sont groupées
Puis les hommes se sont réveillés

Une longue lutte ils ont mené
D'abord pour le terrain acheter

La Mairie à gauche est tombée
Alors le terrain est gagné

Après démarche et entrevues
Les grands travaux ont commencé

D'abord l'parking pour les voitures
Pour le terrain débarrasser

Ensuite le mur tout bien lissé
Pour pouvoir écrire, dessiner

Dessiner des arbres lalère,
dessiner des arbres

Les enfants ont fait un concours
Pour raconter la vie des arbres

Raconter les arbres lalère,
raconter les arbres

La rue du Drac a son jardin
Le jardin de tous les Draciens

C'est le jardin d'tous les Draciens

Chanson écrite à l'occasion de l'inauguration du terrain de l'aventure en 1978, en présence du maire, Alain Chénard.

teurs, du Mrap, de SOS Femmes battues, de Dubigeon en grève... Aujourd'hui, ces femmes de la rue du Drac témoignent auprès de l'association d'insertion Arlène, elle-même émanation du local de la Caf, tout comme l'épicerie communautaire et la Bref (Braderie rencontre entraide famille). Ces témoignages seront réunis dans une brochure dont la parution coïncidera avec l'inauguration de l'immeuble de la rue du Drac, futur toit d'associations. Demain, l'ancien appartement de Danielle Chauvin abritera le siège d'Arlène. Le torrent de la rue du Drac n'a pas fini de s'écouler.

CATHERINE LE BRIGAND

Sources : Archives municipales



CHT - COLL. CHAMPENOIS-RIGAUT.

NANTES SUD

La gare de Pornic au moment du retour du "train du plaisir" vers Pont-Rousseau, le 31 juillet 1907.

Pont-Rousseau, une si jolie petite gare

La gare SNCF de Pont-Rousseau fêtait ses 130 ans l'année dernière. Une gare qui a connu des hauts et des bas, mais paraît aujourd'hui pleine d'avenir.

C'est une petite gare à laquelle on accède par la rue de la Gare, en contrebas de la route de Pornic ; à deux pas de la station de tram Pont-Rousseau. C'est donc la gare SNCF de Pont-Rousseau. Un petit bâtiment, représentatif de l'architecture ferroviaire du XIX^e siècle, modèle gare de village, construit en 1875.

Grande déception. Mais construit dans une période de désenchantement. Pont-Rousseau, important point de passage pour les diligences et les charrois qui reliaient Nantes au Poitou, à La Rochelle et au-delà

à Bordeaux, gros marché où s'échangeaient les blés de Vendée, les vins du pays nantais et les ânes poitevins, Pont-Rousseau n'était pas sur le nouvel axe ferroviaire Nantes-Bordeaux. En 1866, la construction du pont de la Vendée, à l'est de Nantes, avait sonné le glas des espérances rezéennes : les chemins de fer entre Nantes et La Rochelle passeraient par Vertou et Clisson. "Un drame", commente encore aujourd'hui Michel Kervarec, président de la société des Amis de Rezé. "Par exemple, la première route asphaltée du sud-Loire aurait pu être celle des Sorinières... Ce fut celle de Clisson." Il n'empêche. Le chemin de fer devait desservir le pays de Retz. La Compagnie des chemins de fer nantais inaugure successivement les ligne Rezé-Pornic, en 1875, Rezé-Machecoul et Rezé-Paimbœuf en 1876.

La gare de Pont-Rousseau aujourd'hui, qui semble avoir à nouveau tout son avenir devant elle.



THIERRY MEZERETTE, VILLE DE REZÉ.

En 1876, toujours, une gare est construite sur la Prairie-au-Duc. Future gare de l'État, elle permettra plus tard, via le pont de Pornic, la liaison entre les lignes du pays de Retz et la gare d'Orléans, gare principale de Nantes. En 1878, cette société est rachetée par l'État. On met plus de deux heures pour aller de Pont-Rousseau à Pornic, à la moyenne de 29 km/h, mais on y va. Les dimanches d'été (il n'y a pas encore de week-ends) on rajoute des wagons supplémentaires : ce sont les premiers "trains de plaisirs" qui emmènent, dès la fin du XIX^e siècle, les Nantais vers les plages de La Bernerie et les premiers bains de mer. Le fret commence à se développer, au fur et à mesure que les productions maraîchères se développent, que l'estuaire s'industrialise.

Un petit train dans la campagne.

Le 23 août 1893, une nouvelle ligne, qui passera aussi par Pont-Rousseau, voit le jour : la ligne de Legé, construite par la Société des chemins de fer à voie étroite. Elle fonctionnera jusqu'en 1935. Elle a son terminus sur l'île de Nantes et emprunte le pont de Pornic pour franchir le bras de la Madeleine. Un troisième rail est implanté sur le pont ce qui permettra aux deux trains d'emprunter la même voie, mais en roulant à 10 km/h.

Ce petit tortillard tracté par une jolie locomotive verte et noire, aux wagons de bois prolongés d'une marquise, dessert Pont-Rousseau, le Chêne-Creux, Les Sorinières, Pont-Saint-Martin, Les Coûtumes, La Chevrolière, Saint-Philbert, La Roussinière, La Limousinière, Saint-Etienne-de-Carcouët, Le Moulin-Guérin, Legé. Temps de parcours, théorique, 2 h 15.

Sur son passage, dans les profondeurs du pays de Retz, les vieilles se signent. Les paysans l'empruntent pour aller vendre leur production à la ville : beurre, légumes, volailles vivantes comme naguère les rouliers. Quand M. le Comte de Juigné fait signe au train, qui passe à proximité de son château, le chauffeur arrête sa machine, raconte dans les années 70 l'ancien forgeron Eloy Guitteny (en patois rétain, s'il vous plaît). Et, dame, si ledit chauffeur traverse un village ou l'un de ses conscrits marie sa fille, il s'arrêtera le temps de boire un petit coup ! Rarement le chemin de fer aura été plus proche du transport attelé. On remarquera d'ailleurs que cheval et cheval-vapeur ont longtemps coexisté sur le même itinéraire. Et c'est la route, mais avec les camions, qui gagnera. Et c'est à Pont-Rousseau qu'après 1935, le petit train de Legé finira sa vie en rouillant sur une voie de garage. Quelques-



OHT - COLL. ARCHIVES SNCF

Reconstruction, après les bombardements alliés pendant la Seconde Guerre mondiale, du pont SNCF de Pont-Rousseau, dit viaduc de Pirmil ou pont de Pornic.

uns de ses mécaniciens, qui ne frayaient guère avec ceux de l'État, se recyclèrent dans les tramways nantais, se souvient Marcel Rio, né à Rezé en 1925, ancien cheminot.

Un centre social. Le train abandonné à Pont-Rousseau ne suscite pas que de la nostalgie : il offre aux enfants un superbe terrain d'aventures. Car des enfants, il y en a de plus en plus, près de la gare. En 1934, les chemins de fer de l'État ont en effet ouvert un centre social, plus communément appelé "école ménagère" à laquelle s'adjoignirent vite des jardins scolaires, une "école de débrouillage" et des ateliers de menuiserie. Ces équipements devaient occuper les enfants le jeudi et pendant les vacances scolaires. Ils étaient destinés en priorité aux enfants des cheminots, mais s'il restait des places, tout le monde pouvait y aller. Les garçons apprenaient le travail du bois, l'électricité ou la tapisserie, les filles, le tricot, la



OHT - COLL. SIMONE LERAY

couture et la cuisine. Tel était l'ordre des choses. Le dimanche, la micheline emmenait tout ce petit monde aux bains de mer. Vient la guerre. Début 1944, le pont de Pornic est endommagé par les Alliés, en août de la même année, ce qu'il en reste est dynamité par les Allemands qui quittent Nantes. Pont-Rousseau, occupé par les Allemands, comme



OHT - COLL. CHAMPENOIS-RIGAUDT.

La gare de Pont-Rousseau, représentative de l'architecture ferroviaire du XIX^e siècle, modèle gare de village, construite en 1875.



Le tortillard qui desservait le pays de Retz jusqu'en gare de Legé.

de Michel Kervarec, alors âgé de sept ans : "C'est mon premier voyage à la mer, ça ne s'oublie pas. Un sacré voyage : nous habitons Vertou. Tôt le matin, je ne sais plus à quelle heure, on a pris le train à la gare de Vertou, direction Nantes, gare d'Orléans. Ensuite, le tram, direction la gare de l'État et en route pour la Bernerie. Le pont de Pornic n'était pas terminé. Le train roulait au pas et tout les 20 à 30 mètres, il y avait un cheminot qui faisait signe de passer. Parmi eux, j'ai reconnu mon oncle. On voyait la Loire sous les traverses, les adultes n'avaient pas l'air rassurés. Une fois à Rezé, la bonne humeur a repris le dessus. On est arrivé à la Bernerie en fin de matinée. C'était la première fois que je voyais la mer. Nous n'étions pas riches : en guise de maillot de bain, j'avais un maillot de corps attaché dans le bas par des boutons pressions que ma mère y avait cousus..."

Commence avec les années cinquante un nouvel âge d'or du train. Depuis la gare de

Pont-Rousseau partent de nombreux embranchements publics ou privés, dont celui qui va vers la centrale thermique de Cheviré qui contribuera grandement au développement de la zone industrielle de Rezé, de même que l'embranchement de Château-Bougon et de son aéroport contribuera au développement de cette zone. Une vingtaine de personnes sont alors employées à la gare. En 1949, le conseil municipal de Rezé, devant l'augmentation du trafic marchandises, demande à la SNCF d'implanter une grue de chargement dans l'emprise de la gare. La société nationale refuse, alors on fera appel au privé. Si le fret se développe, le trafic passagers se porte bien, dans ces années d'après-guerre où la voiture particulière est rare. C'est toujours en train que les ouvriers, les employés nantais vont au bord de mer.

À partir des années soixante, la courbe va s'infléchir. C'est d'abord le trafic passagers qui décline au profit de la route et de l'automobile. Le déclin du trafic marchandise est plus tardif. S'il s'explique lui aussi par la concurrence des transports routiers, il tient aussi à la fermeture ou au départ vers de lieux moins enclavés des entreprises du sud Loire.

Le renouveau des liaisons périurbaines. Paradoxalement, c'est le trafic routier, cause initiale du déclin de la gare de Pont-Rousseau, qui devient aujourd'hui la cause principale de son nouveau départ. Plus exactement, la saturation du trafic routier. En 2001, à l'instigation de la Région, la ligne Nantes-Pornic, devenue saisonnière, retrouve son trafic hivernal. L'étoile ferroviaire de Nantes apparaît comme une rare opportunité de développer les transports collectifs au-delà des limites de l'agglomération nantaise, offrant aux habitants de l'aire urbaine des possibilités nouvelles de gagner le centre de Nantes dans de bonnes conditions de rapidité, de confort et de sécurité. En hiver et en semaine, on compte cinq trains quotidiens entre Pornic et Nantes, six entre Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Nantes. Sainte-Pazanne, où se rejoignent ces deux lignes, bénéficie de vingt et une liaisons avec la capitale régionale. Parmi ces convois, dix s'arrêtent à Pont-Rousseau. Ce n'est sans doute qu'un début. La petite gare de Pont-Rousseau, 131 ans cette année, semble avoir à nouveau tout son avenir devant elle.

MICHAËL GHEERBRANT

Sources : Centre d'histoire du travail, l'Ami de Rezé, Jean-Pierre Nenning.

toutes les installations ferroviaires de France, redevient tête de ligne et sert l'occupant. C'est de cette petite gare que partiront même les derniers convois de déportés.

Vertou - La Bernerie en 1946. Début 45, commence la reconstruction du pont de Pornic. C'est le plus vieux souvenir ferroviaire