

Rue et Quai de la Piperie commence rue Marcel Sembat, finit quai Saint-Louis.

D'abord un constat d'échec, nous n'avons trouvé aucun document sur la « Piperie » en question :

- Un établissement a-t-il existé qui mesurait les contenants, les contenus ? (La pipe de « Nantes » mesure 250 fois 1,63 litre, elle contient 378 litres après le 26 mai 1578).

- Une fabrique de pipes en terre ? Toutes les indications seront les bienvenues !

Elle s'est appelée auparavant « rue Port au Prince ». L'arrivée du chemin de fer puis sa disparition, modifièrent son environnement.

Cette rue n'était pas pavée. Les archives sont remplies d'actes relatant les difficultés de circulation dans cette zone, envahie régulièrement par les eaux, de pluie et celles de la Loire. L'adjudication « au rabais » des travaux prévus ne régla rien.

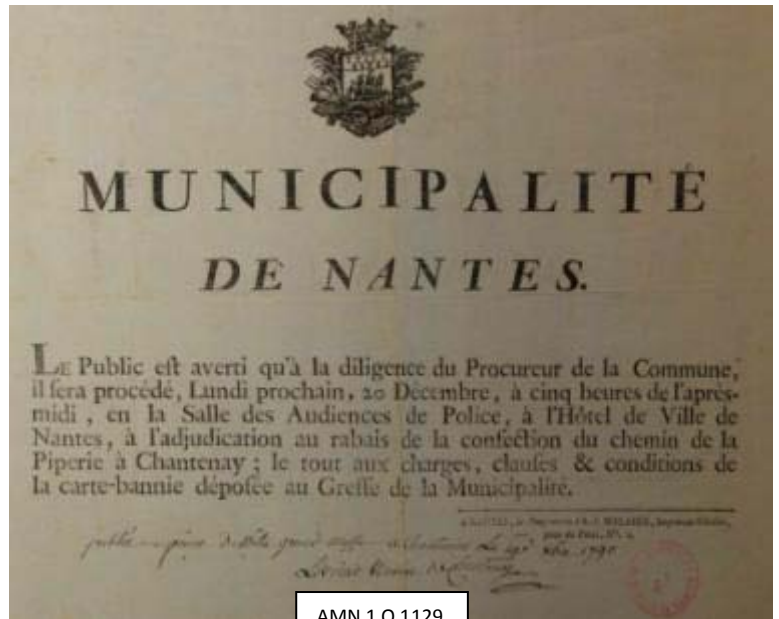
Le 29 mars 1818, dans un courrier adressé au Maire de Nantes, le propriétaire des chantiers, Mathurin Crucy, écrivait : « *Les grandes eaux s'étant retirées de dessus le chemin qui conduit de la Piperie au bourg de Chantenay, ont laissé un limon boueux qui le rend impraticable aux gens de pied et très difficile aux voitures* » et proposait un remblai de délivres des perrières dont il paierait la moitié du devis estimatif.

Dans un contrat, en 1822, entre la Famille Carré de Luzançay et la ville de Nantes il est dit qu'elle s'appelait avant « rue Port au Prince ». Ce document prévoyait aussi de renommer le quai de la Piperie en « rue de Luzançay et celui de la Sècherie en « *Quai Saint-Louis* », pour satisfaire aux sentiments communs de vénération que les deux parties contractantes ont pour le Saint Roi dont les augustes descendants font le bonheur de la

France. (Municipalité - 1819/1830- de Louis Lévesque)

Cet accord réglait un long contentieux entre les héritiers : Nicolas Charles, Émilie Constance Elisabeth, Pierre Antoine François de Sales, Marie Antoinette-Charlotte Laurence, Carré de Luzançay et la ville de Nantes.

On y parlait encore de pavés.



l'enterrera Allée Baco. Un tunnel sera creusé jusqu'à la tranchée Babonneau, passera sous la Place Lechat, et débouchera sous le couvent des Oblates pour aboutir à la gare de Chantenay. Les travaux débuteront en 1936, mais suspendus en 1941. Pendant la Guerre 1939/1945 le tunnel servira d'abris lors des bombardements. Les travaux reprendront en 1952. La déviation sera ouverte le 14 mai 1955. Elle ne sera inaugurée que le 17 décembre par Henry Orrion Maire de Nantes.

Les rails qui longeaient les quais resteront longtemps en place, ainsi que les modifications d'escaliers et d'accès piétons qui seront réalisées suivant les besoins locaux de la voirie.

Cette partie de plan illustre l'emplacement du chemin de fer arrivé en 1851, et un

projet qui n'a jamais vu le jour : la construction d'un boulevard entre les Brasseries Nantaises et les voies ferrées. Il devait relier la rue Chevreul au quai Ernest Renaud.

Ce projet colossal amputant le terrain des Brasseries, et nécessitant un arasement de l'extrémité du sillon de Bretagne, ne fut



pas mis en œuvre.

Un volet de ce projet concernait les Brasseries Nantaises. Celles-ci souhaitaient utiliser le terrain de la carrière qui ne produisait plus de bons pavés. Un accord fut trouvé. L'extension du terrain permit à l'industrie de la bière de progresser et l'histoire des [Brasseries Burgelin](#), puis celles des [Brasseries de la Meuse](#), de s'écrire...



La Brasserie Burgelin vers 1900
Aquarelle d'A. de Broca
Musée d'Histoire de Nantes



En-tête de lettre des
Brasseries Nantaises
1924



Projet Belvédère 1924
AMN 1 O 1129pièce 117

En 1924, un premier projet d'Etienne Coutan, architecte de la Ville, propose un square et quatre belvédères sur la Butte pour admirer le confluent de la Loire, comparé par certains à celui d'Istanbul.

Dix ans plus tard le square est inauguré. Il portera le nom de Maurice Schwob, Directeur du Journal « le Phare ». Les belvédères attendront ...2019?

Une photographie du 2 février 1942 indique que les Brasseries de la Meuse utilisaient encore ces locaux vétustes. Les remorques stationnées devant arborent le logo "Vivor" des sodas fabriqués par l'entreprise.

On aperçoit, à droite, la passerelle qui enjambait la voie de chemin de fer : elle existe toujours.



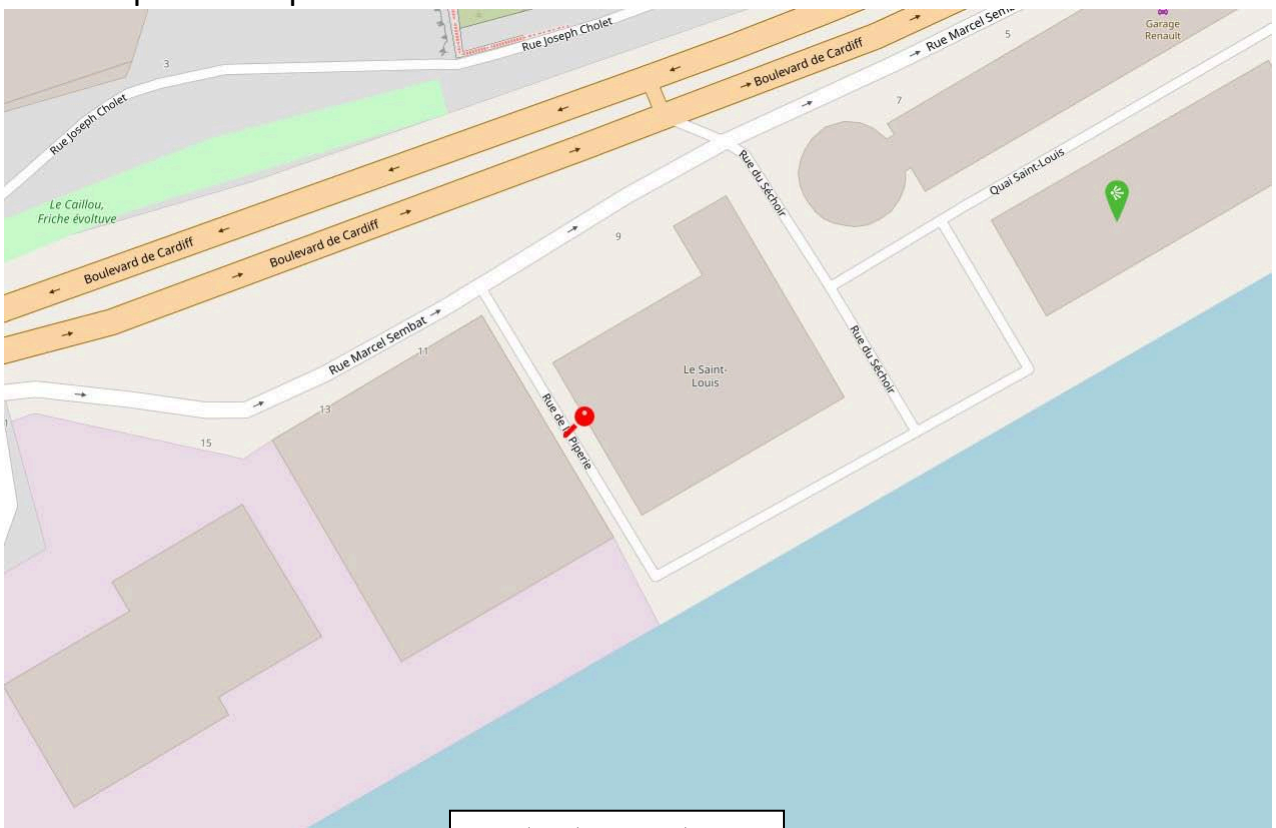
Rue de la Piperie
AMN 13 Fi 1503

Cette autre photographie du 8 mars 1946, mais prise dans l'axe opposé, atteste de la destruction de ces anciens bâtiments. Les hangars, situés à droite, à part les anciens moulins (Cap 44 aujourd'hui), ont depuis disparu.



La Béhinière
AMN 13 Fi 3423

La rue de la Piperie actuelle est relocalisée vers le quai Saint-Louis.
Le quai de la Piperie a disparu.



Nouvel emplacement - Plan 2019

Le quai de la Piperie est connu, au 18^{ème} siècle, comme le site des chantiers de constructions de navires.

A l'origine, ces chantiers étaient localisés au « Port au vin ». L'urbanisation de la ville, et la profondeur du chenal, ont nécessité leur glissement progressif vers l'aval. A partir de 1725 d'abord à « la Fosse », puis au quai « d'Éstrées » qui deviendra « Chézine » avant de s'appeler « quai des Constructions » (quai Ernest Renaud actuellement).

En 1754 la détermination d'Emmanuel-Armand de Vignerot Duplessis-Richelieu, Duc d'Aiguillon, nommé Gouverneur de Bretagne, fut positive pour l'amélioration des quais. Le coteau de Miséry s'avancit dans la Loire et ne permettait pas la communication avec Chantenay au niveau du fleuve. A partir de 1763 un passage est aménagé, puis modifié en 1765, mais il reste malheureusement souvent recouvert en fonction des crues et des marées.

Les chantiers sont alors localisés au pied du couvent des Capucins. Mais ils font obstacle au trafic entre Nantes et Chantenay.



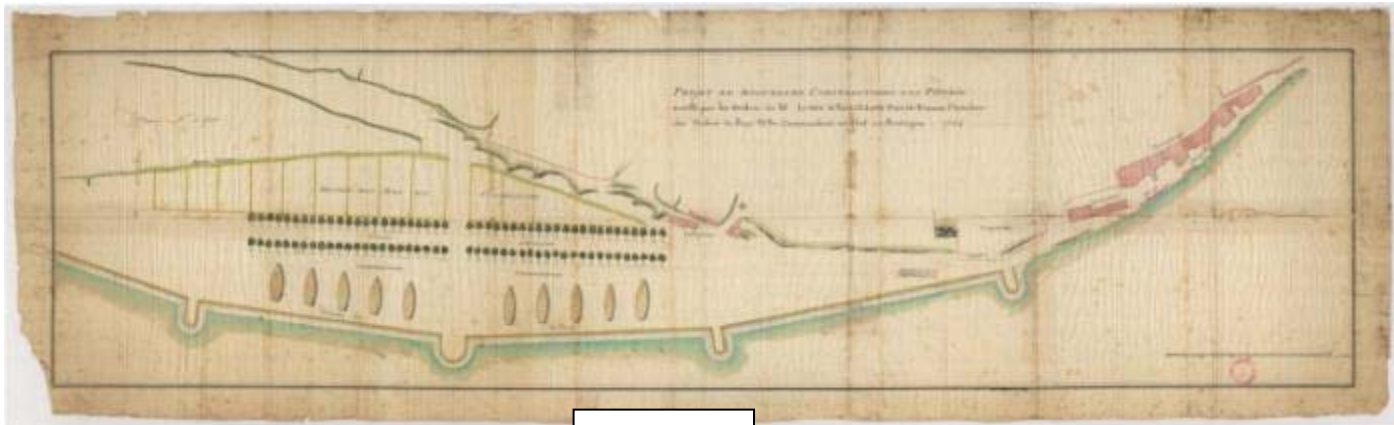
Vue perspective des Capucins de l'Hermitage et du nouveau chantier de constructions (4 juin 1776) Gouache d'Antoine Hénon

A partir de 1780 il est projeté d'installer les chantiers sur le quai de la Piperie. Un plan de Mathurin Crucy est établi pour créer 9 chantiers spacieux sur un terrain de 13 176 "toizes carrées" (+50 000 m²), soit 10 fois l'emplacement de Chézine. Le devis estimatif était de 27 164 livres. L'autre avantage est que la hauteur d'eau disponible est presque triplée à la Piperie par rapport à la Chézine.

Toutes ces informations proviennent de la thèse de Bruno Cailleton « *Les chantiers navals de l'amirauté de Nantes – 1738/1790* ». On y relève, déjà, dans sa liste des constructeurs de navires, le nom de « Dubigeon » qui marquera l'histoire.

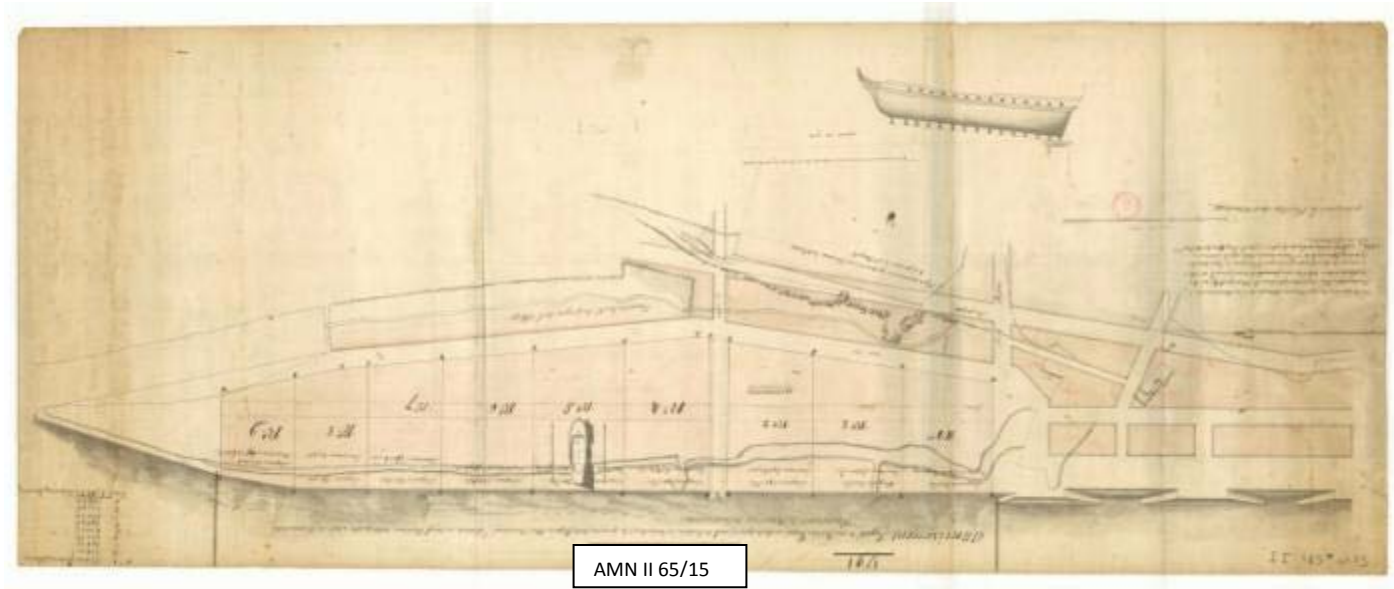
Les archives municipales recèlent des trésors: parmi ceux-ci, trois plans illustrent les projets de l'époque. Les armateurs de Nantes pratiquaient alors le commerce triangulaire et les esclavagistes appliquaient le triste « Code Noir ».

« *Projet de nouvelles constructions à la Piperie dressé par les ordres de Mr le Duc d'Aiguillon ... 1764* ».



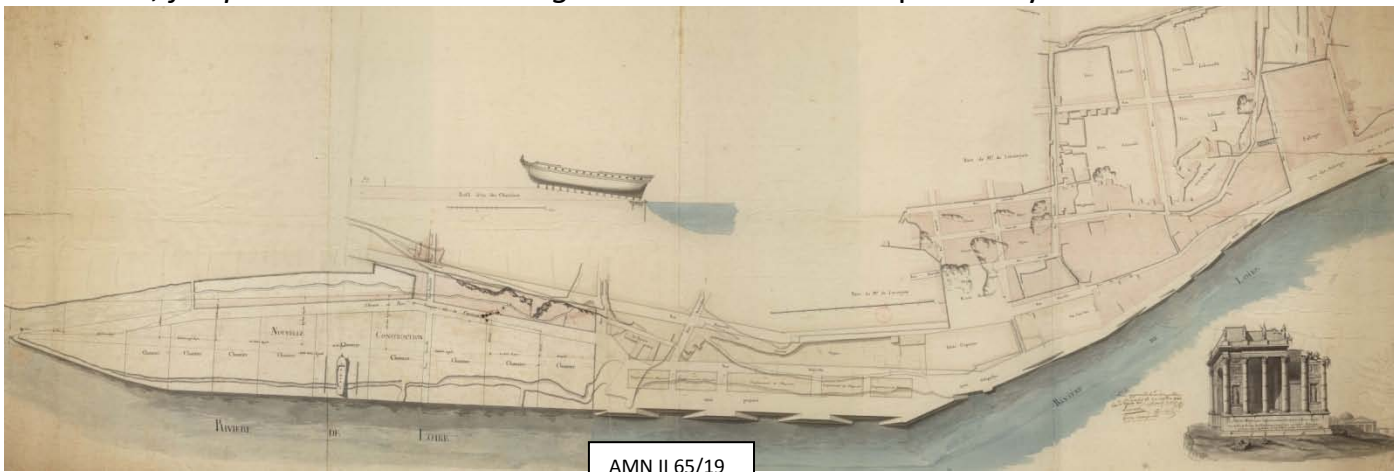
AMN II 65/40

« *Atterrissement projeté...quartier de la Piperie, délibération du Conseil Général de la Commune du 16 juillet 1790, pour servir de chantiers de constructions* ».



AMN II 65/15

« *Plan de projets pour la construction, les quais et rues depuis vis-à-vis le bourg de Chantenai, jusqu'aux nouvelles Salorges* » 21 octobre 1780 par Crucy.



AMN II 65/19