

# LA GARE DE NANTES

Les Archives de Nantes vous proposent de découvrir l'histoire de la gare de Nantes depuis 1851 date de l'arrivée du chemin de fer dans la ville.

Une sélection de documents permettra de comprendre quels aménagements urbains sont nés de l'implantation du réseau ferré. Comment la ville alors en pleine expansion industrielle s'est adaptée aux contraintes du chemin de fer et au développement du réseau ? Depuis la "gare d'Orléans" du 19<sup>e</sup> siècle, terminus initial de la ligne Orléans-Tours, jusqu'à la gare du 21<sup>e</sup> siècle en passant par l'arrivée du TGV en 1989, usages et besoins ont considérablement évolués, la ville et la gare en ont été modifiés. Aussi, avec les nouveaux espaces inaugurés en 2020, avec en point d'orgue la mezzanine, véritable panorama vers la ville, la gare pourra

accueillir d'ici 2030 : 25 millions de voyageurs par an. Cette nouvelle étape est aussi pour la Ville et la Métropole l'occasion de réaménager les espaces publics aux abords de la gare : parvis, station de tramway, entrée du jardin des Plantes, ouverture aérienne du canal Saint-Félix...



La gare d'Orléans à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.

© Fonds Polet, Archives de Nantes



La gare de Nantes en 1968.

© Archives de Nantes

# VILLE DE NANTES.



lith. Charpentier, Nantes

## FÊTES

POUR L'INAUGURATION DU

# CHEMIN de FER

DE

## PARIS A NANTES

(SECTION ENTRE NANTES ET ANGERS.)

### LE MAIRE DE LA VILLE DE NANTES,

A l'honneur de prévenir ses concitoyens que l'ouverture du Chemin de Fer de Paris à Nantes, pour la section complémentaire de la ligne, comprise entre cette ville et Angers, aura définitivement lieu le **Dimanche 17 août** courant.

Des Fêtes propres à perpétuer le souvenir d'un événement aussi important pour le Commerce et l'Industrie, sont concertées en conséquence, entre l'Autorité Municipale, la Chambre de Commerce et la Compagnie du Chemin de Fer, et seront célébrées à Nantes pendant les deux journées consacrées à cette grande inauguration.

Des invitations seront adressées à MM. les Ministres, à divers hauts fonctionnaires de l'Etat, aux représentants des départements de l'Ouest, aux autorités civiles et militaires des mêmes départements.

Appel est fait, en outre, par la Ville de Nantes, aux habitants et surtout aux Industriels et aux Commerçants du Morbihan, de la Vendée, d'Ille-et-Vilaine, de la Mayenne, de Maine-et-Loire, de la Vienne, d'Indre-et-Loire, du Loiret et de tous les départements intéressés.

La Métropole de l'Ouest les convie à prendre part à une noble et pacifique solennité qui fera époque dans notre histoire locale, et qui doit leur être vivement sympathique, parce qu'elle met enfin notre belle contrée en possession de cette dernière conquête de la civilisation moderne, que nous avons trop longtemps enviée à d'autres peuples.

## PROGRAMME DES FÊTES.

### 1<sup>RE</sup> JOURNÉE, DIMANCHE 17 AOUT.

A MIDI. -- Tirage, à l'Hôtel-de-Ville, d'une Loterie de 200 livrets de Caisse d'Épargne avec dotation de 20 fr., entre les enfants des diverses écoles publiques et gratuites de la ville de Nantes.

A 2 HEURES. -- Pose faite par le Maire, en présence du Corps Municipal, de la première pierre de la nouvelle Poissonnerie.

A 4 HEURES 1/2. -- Salve de 21 coups de canon à l'arrivée du convoi.

Réception des autorités invitées et des administrateurs du Chemin de Fer.

Bénédictio des locomotives par Monseigneur l'Évêque de Nantes et son Clergé, en présence des autorités et devant la Garde Nationale rassemblée à cet effet sur l'emplacement de la gare de la prairie de Mauves, qui sera décorée pour cette cérémonie par les soins de la Compagnie du Chemin de Fer.

Après la cérémonie, réception des autorités à la Préfecture.

A 8 HEURES 1/4. -- Banquet offert par la ville, à l'Hôtel de la Bourse.

Spectacle choisi au Grand-Théâtre.

Les dispositions qui précèdent, recevront la plus grande publicité, tant à Nantes et dans le département de la Loire-Inférieure, que dans les départements circonvoisins. -- Le présent avis sera transmis à cet effet à MM. les Préfets et à MM. les Maires, avec prière de le porter à la connaissance de leurs administrés.

En Mairie à Nantes, le 6 août 1851.

### 2<sup>ME</sup> JOURNÉE, LUNDI 18 AOUT.

A 7 HEURES DU MATIN. -- Départ pour St-Nazaire, des invités de la Chambre de Commerce.

A 11 HEURES. -- Régates à la voile et à l'aviron sur la Loire. Divers prix montant à une valeur de 800 fr. seront fournis par la Ville.

A 1 HEURE. -- Courses de chevaux sur la prairie de Mauves, avec prix variés d'une valeur totale de 1100 fr., qui seront l'objet d'un programme spécial publié par la Société des Courses.

ENTRE 6 ET 7 HEURES. -- Ascension aérostatique avec Ballon à gaz hydrogène enlevant trois personnes. L'une d'elles, M<sup>re</sup> Godard, effectuera une descente en parachute. Cette ascension aura lieu sur la gare du chemin de Fer.

A 7 HEURES 1/2. -- Fête de nuit sur la promenade du Cours Napoléon, avec décoration florale, illuminations et musique militaire.

A 8 HEURES. -- Nouvelle représentation théâtrale, comme la veille.

A 8 H. 1/2. -- Feu d'artifice, tiré dans l'enceinte de la gare, en face de la prairie de Mauves.

Spectacles et danses sur la prairie de Mauves, les 17 et 18 dans la soirée. Illumination des édifices publics.

Le Maire, Ev. COLOMBEL.

6/02

# 1851 ARRIVÉE DU TRAIN À NANTES

Affiche placardée dans les rues de Nantes annonçant les deux journées de festivités des 17 et 18 août 1851 organisées pour l'inauguration du chemin de fer à Nantes : "dernière conquête de la civilisation moderne".

La gravure illustrant cette affiche reproduit le dessin d'Olivier Merson présentant le site de la gare tel qu'il a été décoré pour l'occasion par l'architecte parisien Godillot - la gare définitive n'étant pas encore réalisée.

4 statues monumentales, œuvres du sculpteur nantais Guillaume Grootaërs : Sciences, Industrie, Commerce et Arts font face au somptueux oratoire réservé à l'évêque de Nantes qui doit bénir les locomotives.

# LE RÉSEAU FERRÉ EN FRANCE

La loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France promulguée le 11 juin 1842 présente les axes privilégiés de l'organisation ferroviaire française : relier Paris aux grands centres urbains français et aux pays frontaliers.

Nantes ne figure cependant pas dans les destinations prioritaires. Il faut attendre 10 ans entre le vote du projet de ligne reliant Paris à l'Océan en passant par Tours et Nantes et son inauguration en 1851.

En Loire-Inférieure, pas moins de quatre compagnies se partagent le réseau ferré. À la faveur d'une politique de regroupement impulsée par l'État, la Compagnie Paris-Orléans fusionne avec la Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes en 1852 sous le nom de Compagnie d'Orléans. Aux sociétés privées, se rajoute le Réseau de l'État, né en 1878 de la volonté gouvernementale de favoriser le développement économique et le désenclavement des zones rurales. En 1938, la SNCF (Société nationale des chemins de fer) absorbe la totalité du réseau ferroviaire français.



© Archives de Nantes

L'organisation du réseau ferroviaire national, ici vers 1870, rayonnant depuis Paris est appelée « étoile de Legrand » (du nom du directeur général des Ponts et Chaussées). La création de neuf grandes lignes, parcourant plus de 5 000 kms, renforce la desserte du territoire mais délaisse de vastes régions comme la Bretagne ou le Massif Central.



Le réseau de l'Ouest se développe autour de l'axe Paris-Nantes-Saint-Nazaire. À partir de 1857, les lignes au sud de la Cité des Ducs vont essaimer pour rejoindre la Vendée et se prolonger sur Bordeaux. La fin du 19<sup>e</sup> et le début du 20<sup>e</sup> siècle voient la ramification ferroviaire s'étendre au nord de la ville, en particulier vers la Bretagne.

© Archives de Nantes



La loi du 12 juillet 1865 autorise l'installation de lignes d'intérêt local à l'initiative d'entreprises, de propriétaires privés, de communes ou de départements. Ces lignes desservent des sites industriels (Châteaubriant en 1877) ou des stations balnéaires très prisées des Nantais (Pornic en 1875).

© Archives de Nantes



La Baule



Pornic



Pornichet

L'arrivée du chemin de fer va permettre le développement des cités balnéaires.

# OÙ PLACER LA GARE ? UN CHOIX DIFFICILE À NANTES

**E**n ce milieu du 19<sup>e</sup> siècle le chemin de fer est attendu comme un moyen de transport complémentaire au trafic du port. À Nantes, la localisation des activités économiques et portuaires de part et d'autre de la Loire à l'ouest de la ville ne facilite pas les arbitrages. En effet, l'accès pour les voyageurs doit aussi être pris en compte ; la gare ne doit donc pas être excentrée ni des activités ni des quartiers d'habitation ! En 1847, le conseil municipal choisit le site de la Prairie-de-Mauves tout en jugeant indispensable une liaison à mettre en place entre la nouvelle gare et le port par la création d'une gare maritime.



En 1845, la Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes propose d'étudier 3 emplacements : Prairie-de-Mauves, Prairie-au-Duc et l'Entrepôt. Une nouvelle option est proposée en 1847 : une gare "voyageurs - marchandises pour la ville" au cours Saint-André et une gare maritime pour les marchandises en transit à l'Entrepôt.



Le site de l'Entrepôt a comme avantage la proximité avec la partie maritime de la Loire. Les dépenses de son aménagement sont estimées plus coûteuses qu'à la prairie de Mauves, de nombreuses voies de communication devant être interrompues et le nouveau quartier de Launay totalement perturbé.



Le site de la Prairie de Mauves est selon la Compagnie celui qui entraînerait le moins de dépenses et le plus facile à aménager du fait des espaces libres alentours. Les canaux présents à proximité permettent un accès à la batellerie et à la navigation fluviale. Son éloignement du port évite les encombrements mais ne facilite pas les transports de marchandises, c'est pourquoi un site complémentaire en bord de Loire est jugé nécessaire.



Le choix du site de la Prairie-au-Duc est conditionné à l'aménagement de bassins accessibles aux navires de fort tonnage mais rien ne garantit que cette profondeur puisse être atteinte. De nouveaux franchissements - une nouvelle ligne de ponts sur la Loire - sont à prévoir pour relier le site de l'Entrepôt.

# LES AUTRES GARES NANTAISES

## GARE DE LA BOURSE

La station de la Bourse soulage les Nantais qui étaient nombreux à juger la gare d'Orléans trop éloignée du centre-ville. C'est une gare uniquement destinée aux voyageurs sans bagages puisqu'aucun enregistrement n'y est possible. La déviation de la voie par le tunnel de Chantenay provoque sa suppression en 1941, bien qu'un projet de gare souterraine fut un temps évoqué...



La gare de la Bourse était située à l'actuel arrêt du tramway "Médiathèque" quai de la Fosse.

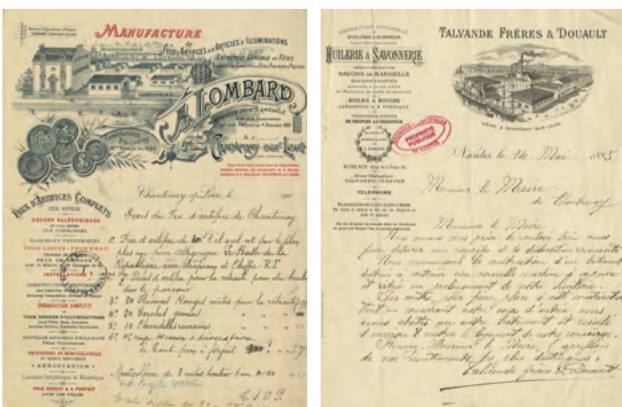
## GARE DE CHANTENAY

La gare de Chantenay est un arrêt pour voyageurs et marchandises. Le bâtiment est inauguré en 1875. Suite au rattachement de la commune de Chantenay à Nantes en 1908, il est un temps demandé que l'appellation soit modifiée pour «gare de Chantenay-Nantes» mais l'administration des chemins de fer n'y donnera pas suite. Il en sera de même pour la gare de Doulon.



La gare de Chantenay aujourd'hui.

De multiples embranchements relient la voie de chemin de fer aux nombreuses usines installées dans le secteur, certains pénétrant parfois même à l'intérieur des bâtiments. Les industries illustrent leurs courriers d'images montrant la proximité du chemin de fer, argument logistique essentiel.



La ligne de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans est prolongée au-delà de la gare de la prairie de Mauves vers Saint-Nazaire à partir de 1857. Deux gares vont être aménagées dans l'agglomération : gare de la Bourse à Nantes et gare de Chantenay.

## GARE MARITIME

Pour faciliter le débarquement du port vers l'Entrepôt, des voies ferrées ont été installées sur le quai des Salorges (actuel quai Ernest Renaud) à la demande de la Chambre de commerce en 1868. La jonction avec la ligne d'Orléans se fait en 1880, mais sur ce site aucun édifice particulier ne matérialise la gare.



Photographie fin 19<sup>e</sup> siècle. Les marchandises arrivées par bateaux sont débarquées sur les quais du port de Nantes avant d'être chargées sur les trains.

## GARE D'ANJOU

La création d'une ligne d'intérêt local entre Nantes et Cholet intervient dans le contexte du plan Freycinet de 1878 qui a pour objectif de donner accès au chemin de fer à tous les Français. La Société générale des chemins de fer économiques est chargée de l'aménagement de ce réseau secondaire appelé "réseau métrique", du fait de l'écartement des rails (1 mètre contre 1,44m pour les voies normales) permettant l'utilisation de matériel roulant plus léger.



La gare d'Anjou, inaugurée en 1899, est placée sur le flanc nord de la gare d'Orléans, face à la cour des départs.

# LES AUTRES GARES NANTAISES



## GARE DE L'ÉTAT

En 1876, la Compagnie des chemins de fer nantais avait établi au terminus de la ligne Nantes-La-Roche-sur-Yon une construction provisoire en bois qui accueillait voyageurs et marchandises. L'administration des chemins de fer de l'État rachète le réseau en 1883 et inaugure une nouvelle gare en 1887. La gare de l'État devient le terminus des lignes en provenance de la Vendée, de Segré, Pornic et Paimboeuf. À partir de 1959, seuls les trains de marchandises y sont accueillis. Sauvé de justesse de la démolition, le bâtiment abrite depuis 2001 la maison des syndicats.

© Archives de Nantes



## GARE DE SAINT-JOSEPH

Dans le contexte de l'aménagement de la ligne entre Nantes et Chateaubriant par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, une pétition regroupant plus de 300 signataires sollicite une halte à mi-chemin entre la gare d'Orléans et La-Chapelle-sur-Erdre. Elle sera présente dès l'ouverture de la ligne en 1877 et le bâtiment est lui réalisé en 1889. L'activité de la gare de Saint-Joseph est étroitement liée aux nombreuses industries présentes à proximité. La gare est détruite suite à la fermeture de la ligne en 1980, mais depuis 2014 les tram-trains de la nouvelle ligne Nantes-Chateaubriant sont accueillis dans la station multimodale Haluchère-Batignolles.

© repro D. Pillet Région Pays de la Loire - Inventaire général



Plan de Nantes en 1914 dressé par Jouanne



## GARE DE DOULON

Initialement seule une maison de garde-barrière avait été construite en 1877 sur la ligne Nantes-Segré par la Compagnie de l'Ouest. Suite aux demandes des habitants de la commune de Doulon, une halte pour les voyageurs sans bagage est créée en 1886 avec l'ajout d'un deuxième module. En 1913, un troisième module est ajouté et la gare est également accessible aux voyageurs de la ligne Nantes-Chateaubriant. Dans les années 1930, c'est de cette gare que part tous les jours le "train des maraîchers" expédiant à Paris fruits, légumes et muguet cultivés à Doulon.

© Archives de Nantes

© Archives de Nantes



## GARE DE LEGÉ

La gare de Legé est située sur la ligne économique reliant Nantes à Legé et les Sorinières à Rocheservières. Cette ligne à écartement métrique est ouverte en 1893 par la Compagnie nantaise des chemins de fer. En 1925, la Compagnie française des chemins de fer à voie étroite reprend la gestion.

© Fonds Chapeau. Bibliothèque municipale de Nantes



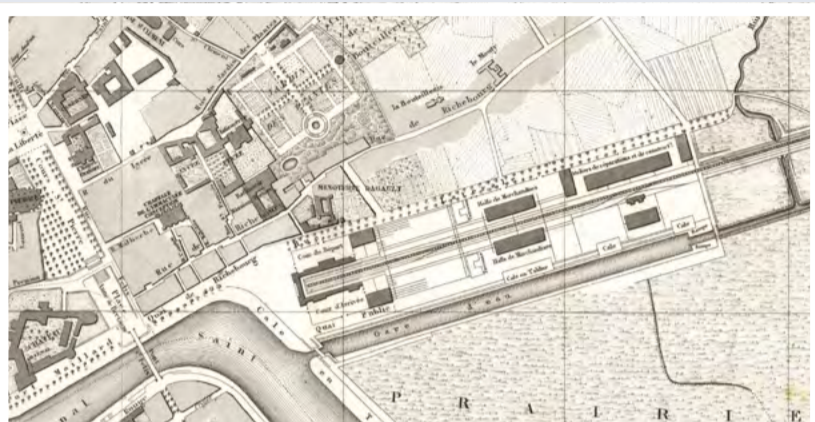
## GARE DE PONT-ROUSSEAU

En 1872, un décret déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Nantes à Paimboeuf, Pornic et Machecoul. Quatre gares sont prévues sur l'arrondissement de Nantes sur les communes de Rezé, Bouguenais, Bouaye et Machecoul. La Compagnie des chemins de fer nantais est chargée de la gestion de cette nouvelle ligne ferroviaire. L'emplacement de la gare de Pont-Rousseau à Rezé est décidé en 1874, elle est mise en service l'année suivante.

© Archives de Nantes

# LA GARE ET SON QUARTIER

Il aura fallu près de 170 ans pour que la gare trouve enfin sa place dans l'espace urbain.



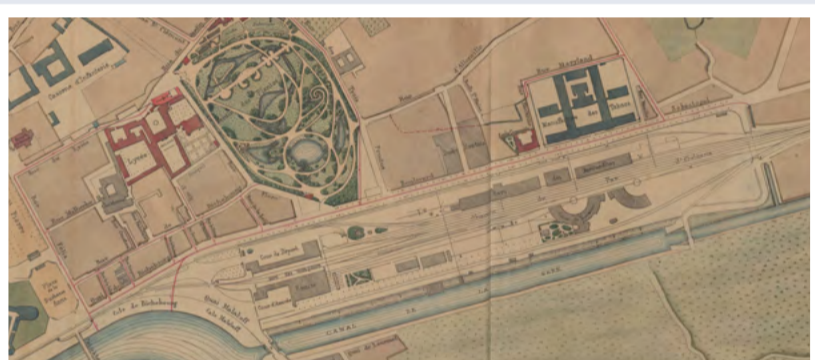
© Archives de Nantes

Dès sa construction en 1853, la gare, éloignée du centre économique, est enserrée au nord par les usines du quai de Richebourg et au sud par la gare d'eau.



© Archives de Nantes

Cependant en 1899 la construction de la gare de Nantes-Anjou et sa voie referme à nouveau la gare d'Orléans. Sortir de la gare par la cour des arrivées pour gagner le quai Richebourg nécessite de franchir les voies ferrées des réseaux Orléans et Anjou par deux passages à niveau, puis à partir de 1879 les deux voies de la première ligne de tramway qui relie Doulon à la gare maritime.



© Archives de Nantes

Il faut attendre 1860, date de l'inauguration du jardin des Plantes agrandi, avec une sortie dédiée vers la gare et 1865, date de la construction de la Manufacture des tabacs et de l'aménagement du nouveau boulevard de Sébastopol, pour que cette dernière soit un peu plus accessible.



© Archives de Nantes



© Archives de Nantes



© Archives de Nantes

La densification de la circulation automobile au 20<sup>e</sup> siècle a pour conséquence une asphyxie progressive du quartier de la gare, la trémie construite en 1972-73 permet de faciliter la circulation de transit mais le retour du tramway en 1985 coupe encore un peu plus la gare nord de son quartier.



© Phytolab Air Studio

Les aménagements de 2019 : l'esplanade Pierre Sémard étendue et paysagée, les nouvelles aubettes de tramway, l'élargissement et la piétonisation de l'allée Commandant Charcot, jusqu'au nouveau théâtre de verdure au bord du canal Saint-Félix permettent d'ouvrir la gare nord vers le centre-ville. Parallèlement le jardin des Plantes s'offre une large et nouvelle entrée directement sur la place Charles Le Roux.

# TRAVERSER LA VOIE

**J**usqu'au détournement puis l'enfouissement de la ligne Nantes-Saint-Nazaire, le train traverse Nantes en longeant les quais successifs de la rive nord de la Loire, quais sur lesquels circulent aussi tramway, véhicules hippomobiles puis automobiles et piétons. L'accès à la rive nord et aux ponts vers les îles et le sud est possible via les 25 passages à niveau, entre le n°307 de la gare d'Orléans et le n°330 face à la carrière Miséry, qui jalonnent le tracé de la voie ferrée.



À chaînes ou à barrière, tous les passages étaient fermés juste avant le passage du train - pas plus de 1 à 2 minutes - sinon ils restaient ouverts pour faciliter la circulation. Le système de fermeture à chaînes était considéré comme défectueux et dangereux car les chaînes n'étaient jamais complètement tendues, s'enjambaient facilement et devenaient invisibles la nuit.

© Fonds Chapeau, Bibliothèque municipale de Nantes



La voie ferrée sépare de fait la ville de ses quais et de son port, lieux d'intense activité : embarcadères des roquios, chargement et déchargement des navires, entrepôts, bateaux-lavoirs...

© Fonds Potet, Archives de Nantes



Au bas de la butte Sainte-Anne ce sont ensuite 4 passerelles qui permettent de franchir la voie ferrée.

© Fonds Chapeau, Bibliothèque municipale de Nantes

# FRANCHIR LA LOIRE ET L'ERDRE

**S**i la ligne Nantes-Saint-Nazaire longe la Loire, il en est tout autre pour les lignes qui partent vers le sud. Il leur faut franchir la Loire par des ponts ferroviaires dédiés.



Le pont de la Vendée, construit en 1866 pour la ligne Nantes - Les Sables-d'Olonne via la Roche-sur-Yon, s'appuie sur les îles Beaulieu et Forget. Détruit par le bombardement du 12 juin 1944, il fut reconstruit en 1948.

© Archives de Nantes



Le pont Résal, sur le bras de la Madeleine, à l'origine métallique, fut construit en 1885 pour permettre le raccordement entre les gares de Nantes-État et de Nantes-Orléans. Il fut reconstruit après guerre en béton.

© SNCF - Médiathèque - Michel Henri



Le pont de Pornic est un pont à treillis métallique, construit en 1875, pour la ligne du Pays-de-Retz à la gare Nantes-État. Il fut reconstruit suite à sa destruction lors du bombardement du 8 juillet 1944.

© Archives de Nantes



Le pont de la Jonelière, quant à lui, permet aux trains de la ligne Nantes-Châteaubriant de franchir l'Erdre. À l'origine, pont en métal construit en 1875, il fut dynamité par l'occupant allemand le 10 août 1944. Sa nouvelle arche, reconstruite entre 1946 et 1948 (photo ci-dessus), est désormais en béton armé. En 2011, à l'occasion de la réouverture de la ligne pour le tram-train, son tablier est élargi afin de permettre aussi la circulation des piétons et cyclistes et du tramway à venir.

© Archives de Nantes



# ÉVOLUTIONS DES LIGNES



© Archives de Nantes



© NARA, Archives de Nantes

## UN DOUBLEMENT AMÉRICAIN

Avec l'arrivée des troupes américaines à partir de juin 1917, les ports de Saint-Nazaire et de Nantes deviennent les bases arrière de déchargement des marchandises et matériel pour le front. Les infrastructures portuaires nantaises font l'objet d'importants travaux de modernisation mais l'unique voie ferrée limite la circulation des trains. Après avoir envisagé de contourner Nantes par une nouvelle voie ou d'utiliser la ligne de Segré, il est finalement décidé de doubler la voie ferrée en centre-ville. Les travaux menés entre le 5 décembre 1917 et le 15 mai 1918, permettent à de très nombreux et importants convois, souvent près de 50 wagons, de traverser la ville, non sans nuisances.



© Archives de Nantes

## L'ENFOUSSEMENT

Arrêtés en 1942 par l'occupant allemand, les travaux de détournement et d'enfouissement de la voie ferrée reprennent après guerre. L'inauguration du tunnel de Chantenay le 17 décembre 1955 marque la fin des travaux et la disparition du train en aérien du centre-ville de Nantes.



© Archives de Nantes

© Archives de Nantes

## UN PREMIER DÉTOURNEMENT

Trottoirs, chaussée, voies de tramway et de chemin de fer : l'occupation de la ligne des quais entre la gare d'Orléans et la gare maritime est très dense et la cohabitation des piétons, véhicules hippomobiles puis automobiles, tramway et train n'est pas sans danger.

Dès 1904, on projette de déplacer la voie ferrée au sud de l'Île Feydeau mais ce projet n'aboutira qu'à partir de 1940 avec l'utilisation des espaces comblés sur le bras de l'Hôpital.



© Archives de Nantes

## VERS LE SUD

Sur la prairie d'Amont (île Beaulieu), le comblement des boires de Toussaint et des Récollets à partir de 1930 entraîne la suppression des ponts ferroviaires métalliques qui les franchissaient. Mais il demeure les passages à niveaux, le projet de leur suppression initié avant guerre sera interrompu par l'occupant allemand par manque de matériaux. La construction des viaducs en surélévation de la voirie, terminée en 1960, permet un raccordement direct de la ligne de Nantes-Pornic à la gare d'Orléans. La gare de Nantes-État est alors fermée au trafic voyageurs.

# LA GARE AU 19<sup>e</sup> SIÈCLE

**E**n 1851, la gare de Nantes ne comporte que des bâtiments provisoires. Ils sont ouverts progressivement entre mai et septembre 1853. Appelée à l'origine, gare de Nantes-Prairie de Mauves, elle prend le nom de gare d'Orléans en 1887.

La première gare est composée de deux bâtiments parallèles nord et sud. Les cours des départs et des arrivées sont situées de part et d'autre de la grande halle, fermée de deux grands pignons ouest et est. Les façades des ailes nord et sud comportent une suite d'arcades en pierre de taille. La grande halle métallique d'accueil des trains et des voyageurs mesure 60 mètres de long.

Ce premier bâtiment correspond à la typologie des gares du 19<sup>e</sup> siècle. La gare de Nantes exprime les nouvelles fonctions du chemin de fer avec sa grande arcade centrale comme une porte de ville. La façade urbaine en pierre, fait la transition, comme un écran, entre la ville et l'univers industriel. Grâce aux qualités porteuses du fer et de la fonte, la halle métallique impressionne par ses proportions qui permettent de protéger les voyageurs mais aussi les machines.

L'organisation en deux cours crée une typologie urbaine, ce schéma va se complexifier tout au long du 19<sup>e</sup> siècle avec le développement des voies et des quais. La construction des gares et des infrastructures ferroviaires transforme profondément le paysage urbain.



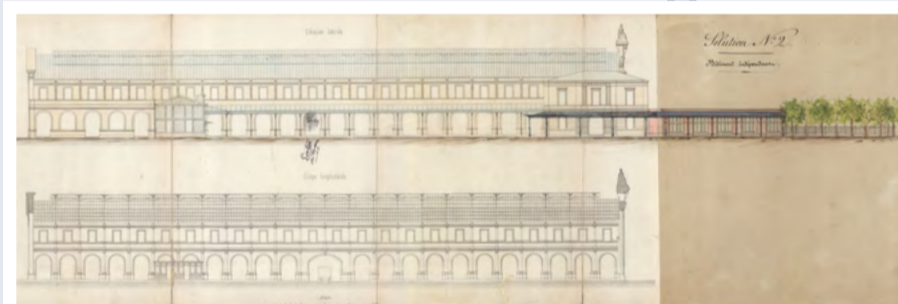
Dans le journal *Le Breton* du lundi 19 septembre 1853, un article signé L. Chaplain compare la gare au palais de Versailles. Cette description nous laisse penser que les bâtiments sont alors achevés.



La cour de départ des voyageurs.



Plan de la gare de Nantes et de ses abords 1855.



Les pavillons nord et sud, symétriques, sont construits sur deux niveaux et trois travées suivant un ordonnancement classique.



Intérieur de la halle métallique.



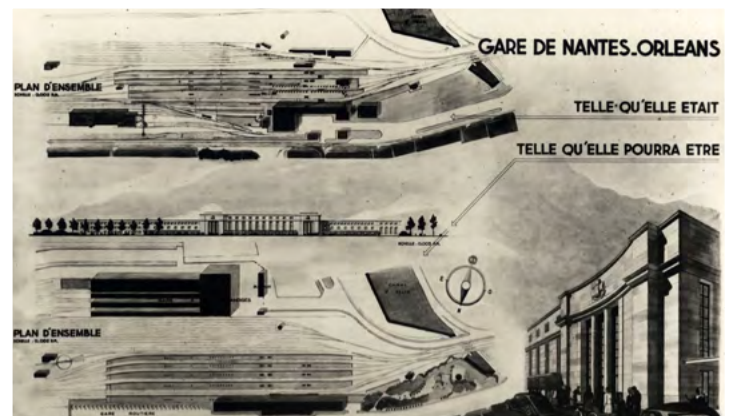
Le frontispice de la gare est remarquable avec sa grande porte monumentale en pierre de taille, ornée de trois statues d'Amédée Ménard représentant la Loire, Nantes (située au dessus de l'horloge monumentale) et l'Océan. Deux médaillons, représentant des locomotives, sont disposés dans les écoinçons au-dessus des deux arcades latérales. Les arcs sont fermés de verrières métalliques.

# LA GARE AU 20<sup>e</sup> SIÈCLE

**D**e nombreux travaux modifient continuellement la gare entre la fin du 19<sup>e</sup> siècle et 1966 : évolution des aménagements intérieurs et des services aux voyageurs, développement des voies, construction des quais ; l'emprise ferroviaire s'amplifie.

Les travaux de construction de la nouvelle gare durent de 1966 à 1969. Elle est l'œuvre des architectes Madelain et Lefol et de l'entreprise de gros œuvre Edmond Coignet. Les architectes dessinent deux volumes, un en longueur destiné aux usagers, l'autre en hauteur pour les bureaux de la SNCF. La façade le long des quais fait 160 mètres de longueur. La tour des bureaux fait 30m de haut et 7 étages. Le hall d'arrivée est situé dans l'axe du passage souterrain conservé. L'ensemble de la construction (hors murs du sous-sol et portiques du grand hall) est réalisé en éléments préfabriqués. 300 pieux en béton armé sont nécessaires pour les fondations de la gare situées sur les terrains inondables de la Loire. La gare change de nom en 1972 pour devenir la gare de Nantes.

**Le futur, la gare du 21<sup>e</sup> siècle :** la nouvelle gare de Nantes est l'œuvre de l'architecte Rudy Ricciotti. Surplombant les voies ferrées, à 10m de haut, la nouvelle gare, passerelle mezzanine large de 25m et longue de 160m, relie les entrées nord et sud et s'affirme comme un trait d'union entre le jardin des Plantes, au nord et le tout nouveau quartier Euro Nantes au sud. La gare-passerelle est habillée de motifs boisés, de troncs d'arbres en béton et de treilles de branches au plafond. La transparence de la mezzanine offre une vue panoramique sur Nantes.



La Reconstruction : un des panneaux de l'exposition sur l'urbanisme en 1945 montrant les projets de la Reconstruction de la ville après les bombardements de la Seconde Guerre mondiale. L'état actuel de la gare y est montré, ainsi qu'un projet de gare moderne et monumental qui n'a jamais été réalisé.

© Archives de Nantes



18 mars 1955 : quelques bâtiments issus de la gare du 19<sup>e</sup> siècle sont encore visibles, également une des statues et l'horloge de la cour des départs. Le poste d'aiguillage date de 1941. La grande halle métallique a été démolie dès 1949.

© Archives de Nantes



La gare de 1969 est en construction, les travaux ne sont pas achevés. Le pavillon nord-ouest, en pierre, sera le dernier démolé.

© Archives de Nantes



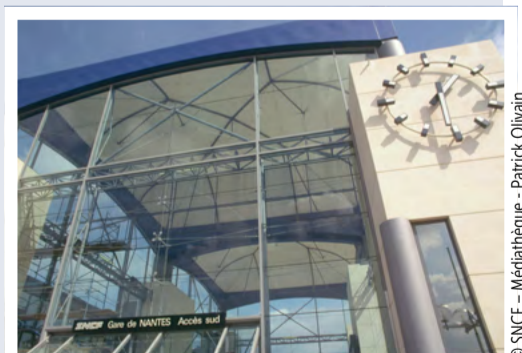
Esplanade de la gare de Nantes, avril 1979. La façade du bâtiment voyageurs est d'une grande simplicité. Elle comporte un revêtement de marbre vert du Portugal en allèges et des baies en menuiserie d'aluminium.

© Archives de Nantes



Avril 1979 - L'élément principal du bâtiment des voyageurs est le hall de départ (644m<sup>2</sup>) avec les guichets de distribution des billets, l'accès aux quais, les magasins de tabac et de journaux. La sculpture en pierre de Chauvigny du jardin fleuri du hall est l'œuvre de Jean Mazuet, elle représente la Loire et ses affluents Erdre et Sèvre.

© SNCF - Médiathèque - Angimot

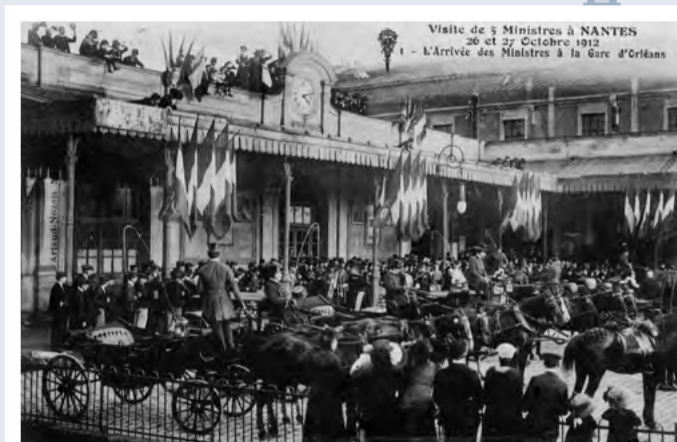


Septembre 1989. L'arrivée du TGV annonce un renouveau de l'architecture des gares. Jean-Marie Duthilleul, architecte, réalise l'aménagement de la gare sud en 1988. En 1998, la gare de Nantes est rénovée à l'occasion de la coupe du monde de football par les architectes parisiens Jérôme Fau et Patrice Proux.

© SNCF - Médiathèque - Patrick Olivain

# LA VIE DU RAIL

**L**a gare, les quais de départ et d'arrivée des trains, la cour des voyageurs sont les témoins des événements de la petite et de la grande histoire.



Visite officielle : Nantes accueille les 26 et 27 octobre 1912, cinq ministres dont Raymond Poincaré, ministre des affaires étrangères. Dès leur arrivée, une cérémonie de remise de médailles du travail récompense 15 agents et employés de la gare. La gare et la cour des départs sont décorées pour accueillir la délégation.

© Archives de Nantes



LA GUERRE EUROPÉENNE de 1914  
12 - NANTES - Sur le Quai d'Embarquement

© Archives de Nantes



Les réfugiés : dès l'année 1914, Nantes accueille des réfugiés de toutes origines. Le comité de soutien aux réfugiés en enregistrera 30 000 au total. Le 6 avril 1919 (puis le 11 août), c'est un train allemand de 37 wagons qui part de la gare de l'État permettant à 2500 réfugiés belges de regagner leur pays sous le regard du maire Paul Bellamy.

© Archives de Nantes



La Seconde Guerre mondiale : cette photographie prise au moment de l'arrivée de réfugiés le 30 octobre 1944, permet d'observer l'état de la halle métallique. Elle est alors recouverte sur ces deux pignons de lambris. Elle sera démantelée 5 ans plus tard. Les gares de Nantes et les voies ferrées ont été lourdement endommagées par les bombardements de la ville.

© Archives de Nantes



Les tables de Nantes : dans la gare de 1969, le restaurant le relais Saint-Yves comptait parmi les restaurants gastronomiques réputés. À l'étage, la salle domine le hall des départs. Les murs de ces salles sont revêtus de panneaux de marqueterie réalisés par Lefèvre (panneaux non figuratifs pour la salle des banquets, plan réinterprété de la ville de Nantes au 17<sup>e</sup> siècle pour l'autre salle).

© SNCF - Médiathèque-ANGINOT



Octobre 1985 - Vitesse : l'arrivée du TGV annonce un renouveau de l'architecture des gares.

© SNCF - Médiathèque- Michel Henri