

# Du faubourg de Richebourg au quartier de la gare

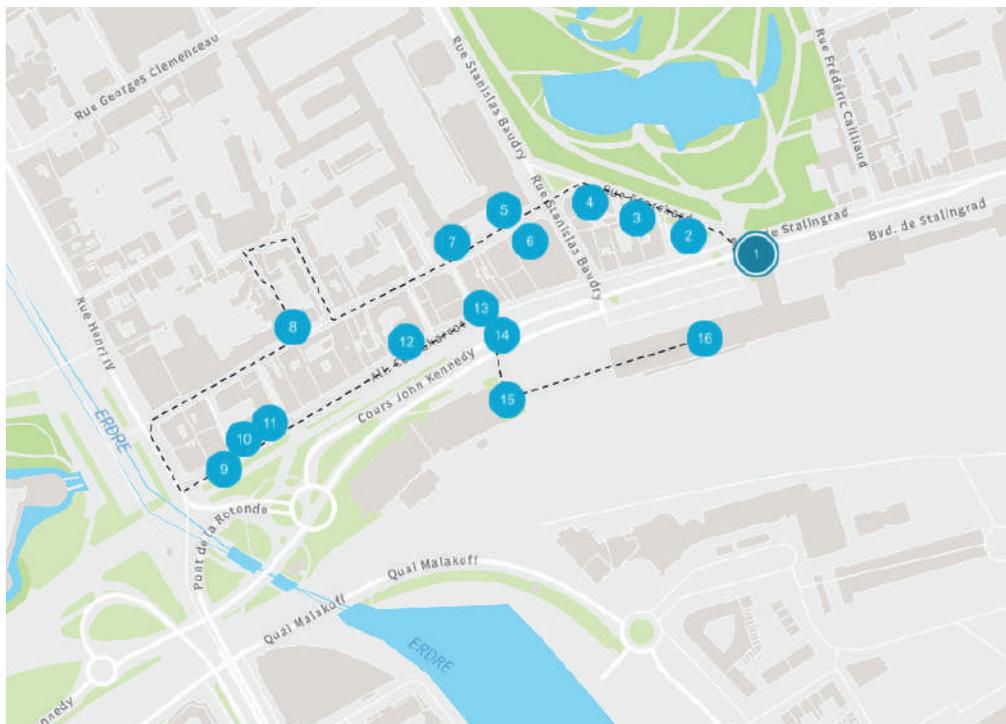
Le parcours est composé de 16 étapes (environ 1,1 km). Départ devant la gare de Nantes.

Jusqu'au 18<sup>e</sup> siècle, le quartier de Richebourg est un faubourg, hors du mur d'enceinte de la ville. Du fait de sa proximité avec l'un des bras de la Loire, l'industrie s'y développe. Le nom Richebourg tire son origine des nombreuses industries prospères implantées dans ce quartier.

Au 19<sup>e</sup> siècle, avec la construction de la gare d'Orléans, le quartier connaît d'importantes mutations.

Enfin, au 20<sup>e</sup> siècle, la déviation du cours de l'Erdre, les comblements du bras de la Loire longeant le quai Richebourg, ainsi que les bombardements de la Seconde Guerre mondiale seront à l'origine de nouveaux aménagements de la gare et de ses abords.

Ce parcours vous invite à découvrir ce quartier et sa transformation au cours des trois derniers siècles.



Du faubourg de Richebourg au quartier de la gare

ALL NANTES 02 40 41 9000

metropole.nantes.fr



VILLE DE  
Nantes



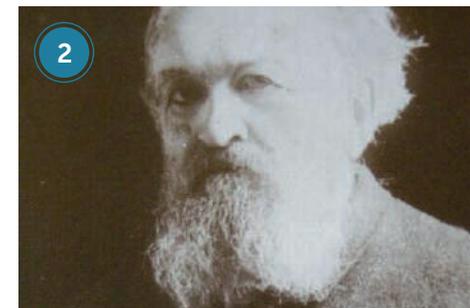
## Faubourg de Richebourg

23, boulevard de Stalingrad

Situé entre le faubourg Saint-Clément au nord et la Loire et l'étier de Mauves au sud, le faubourg de Richebourg connaît un développement industriel important au 18<sup>e</sup> siècle. Du fait de la proximité du fleuve, des industries telles que des raffineries de sucre s'implantent sur le quai de Richebourg, actuelle allée du Commandant Charcot et dans le quartier.

La rue de Richebourg était l'artère de ce quartier et comprenait l'actuelle rue d'Allonville. Elle sera coupée en deux en 1836 lors de l'extension vers le sud du Jardin des Plantes.

Au 19<sup>e</sup> siècle, avec l'implantation de la gare, les activités industrielles disparaissent pour laisser place à un développement hôtelier et des commerces.



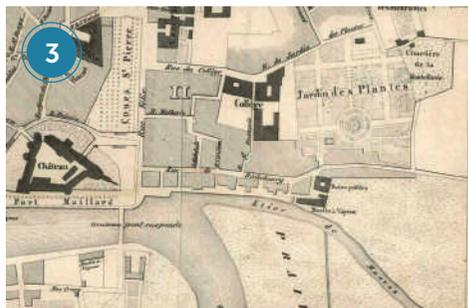
## Place Charles Leroux

En 1863, la ville achète les terrains au sud de l'entrée du Jardin des Plantes afin d'y aménager une place. Cette place est nommée place du Jardin des Plantes en 1928 puis place Charles Leroux en 1931.

Charles Leroux (1814-1895) était un peintre paysagiste nantais, proche de l'école de Barbizon. Il fréquente Camille Corot dont il fut l'élève et Théodore Rousseau, qu'il reçoit en villégiature dans ses deux propriétés du Soullier à Combrand et du Pasquiaud à Corsept. De la propriété du Soullier, il peint l'allée des châtaigniers, thème qui fut aussi immortalisé par Théodore Rousseau dont l'œuvre *L'allée des châtaigniers* est conservée au Musée du Louvre. Au manoir du Pasquiaud, il trouve de nouvelles sources d'inspiration dans les paysages ligériens et estuariens. Trois de ses œuvres sur ce thème sont conservées au Musée d'arts de Nantes.

Il fut également un homme politique, élu maire de Corsept en 1852 puis maire de Cerizay dans les Deux-Sèvres et enfin député des Deux-Sèvres jusqu'en 1870.

Décédé le 27 février 1895, rue de l'Héronnière, à Nantes, il repose au cimetière Miséricorde. Sa sépulture est ornée d'un portrait en médaillon réalisé par Charles-Auguste Lebourg.



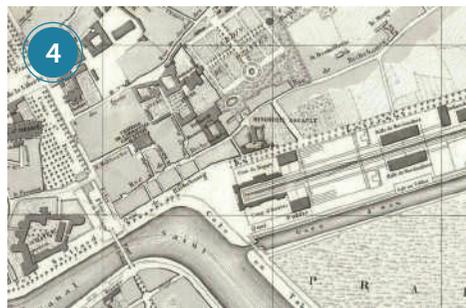
### Minoterie Baudry puis Dagault

5, rue Écorchard

Stanislas Baudry (1777-1830) est un ancien colonel et homme d'affaires. Dès 1818, il possède une minoterie sur les bords de l'Erdre. En 1823, il transfère son activité dans le quartier de Richebourg.

Afin de prélever l'eau nécessaire pour le fonctionnement de la machine à vapeur, la minoterie est implantée au sud de l'actuel jardin des plantes, au bord de l'étiér de Mauves.

Au 19<sup>e</sup> siècle, la minoterie est rachetée par Eugène Pierre Dagault. Ce dernier, né à Nantes en 1827, fut membre de la chambre de commerce en 1897, membre du tribunal de commerce de 1876 à 1879, administrateur et vice-président du bureau de bienfaisance en 1875 et 1889 et directeur-adjoint de la Caisse d'épargne. En 1885, il fonde le syndicat des grains et farines.



### Bains publics et omnibus

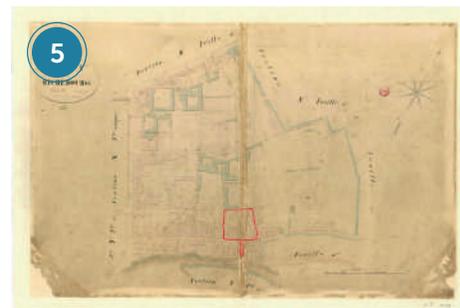
7, rue Écorchard

Stanislas Baudry établit des bains publics à côté de sa minoterie. Ces bains sont alimentés grâce à l'eau chaude générée par la condensation de la vapeur d'eau dégagée par la machine à vapeur de la minoterie.

Pour relier les bains publics à la Place du Commerce, il envoie des voitures à chevaux nommées Omnibus, également appelées « dames blanches » pour leurs chevaux blancs. Ainsi, en 1826, face à l'engouement des Nantais pour ce nouveau mode de transport, il crée la première société de transport en commun qu'il nomme Entreprise Générale de l'Omnibus.

Fort de son succès, il part à Paris pour y développer le premier réseau de transport en commun parisien.

Mais dès 1830, la crise financière le mènera à la faillite. Stanislas Baudry est enterré à Paris, au cimetière du Père Lachaise. Sur sa tombe, on peut lire les inscriptions « Fondateur de l'omnibus ». La famille Dagault qui succéda à Baudry dans la gestion de la minoterie a fait don aux archives de Nantes d'un important fonds sur l'activité de Stanislas Baudry.



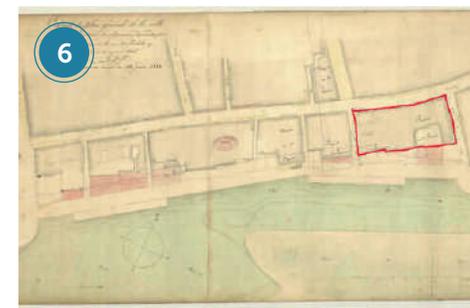
### Raffinerie Colas Goutté Massion Rozier

Rue de Richebourg, partie sud du lycée Clemenceau

La première mention d'une raffinerie dans le quartier apparaît en 1688. Le sucre aussi nommé « or blanc » est une importante source de développement industriel à Nantes.

Au 18<sup>e</sup> siècle, la matière brute, liée au commerce triangulaire provient des Antilles. Elle est transformée sur place ou acheminée vers Orléans, grand centre de raffinage du pays. En 1718, on compte cinq raffineries dans le quartier puis huit en 1843.

La raffinerie Colas, Goutté et Massion-Rozier occupait l'actuelle partie sud du Lycée Clémenceau. Elle aurait été créée en 1811 et disparaît suite à un incendie en 1876.



### Raffinerie Renaud

11, rue de Richebourg

De 1818 à 1842, la raffinerie Renaud était implantée sur le site actuel de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC). La construction de la gare est un sujet polémique pour les armateurs et les négociants nantais qui craignent la concurrence du train pour le commerce maritime. De même, ils fustigent la concurrence du sucre de betterave qui arrive du Nord, ce que l'on nomme également la guerre des sucres ! Mais finalement, c'est l'aménagement des quais avec la surélévation des sols en 1842 qui provoquera la disparition des raffineries du quartier, la prise d'eau étant rendue plus complexe.

En 1985, lors de l'extension des bâtiments de la DRAC et de la création d'un parking souterrain, 590 objets ont été retrouvés comme des formes à sucre cassées et des pots à sirop. Ces objets ont été déposés au Musée d'Histoire de Nantes en 1991.



### Lycée Clemenceau

À l'angle de la rue de Richebourg et de la rue Saint-François

Le premier établissement nommé lycée de Nantes est créé en 1803 dans les bâtiments de l'ancien couvent des Ursulines et du Séminaire. Il ouvre ses portes en 1808.

De 1886 à 1895, les bâtiments sont reconstruits et donnent lieu à une extension donnant sur la rue de Richebourg. Des travaux d'extension se poursuivront au 19<sup>e</sup> et au 20<sup>e</sup> siècles pour lui donner sa forme actuelle.

En 1919, le lycée de Nantes prend le nom de lycée Clemenceau. Ce lycée a accueilli de nombreuses personnes célèbres tels Charles Leroux, le Général Lamoricière, Jules Verne, Georges Clémenceau, Aristide Briand, Julien Gracq ou encore René-Guy Cadou.

À l'angle de la rue de Richebourg, la chapelle à nef unique, construite au 19<sup>e</sup> siècle, est de style éclectique.



### Rue Coustou

Cette petite rue étroite porte le nom du sculpteur Guillaume Coustou (1677-1746). Son œuvre la plus connue est *Les chevaux de Marly* dont les originaux sont conservés au Musée du Louvre.

Au n°3, on retrouve un bâtiment plus ancien dont la façade du bâtiment présente un cartouche orné d'un médaillon.

Au 20<sup>e</sup> siècle, à l'angle de la rue Coustou et de la rue de Richebourg, se trouvait un café nommé Café des petits ducs puis Café du Finistère.



### Allée Commandant Charcot

22, allée Commandant-Charcot

Ce quai, bordé par un bras de la Loire et par l'étiage de Mauves, est aménagé au 19<sup>e</sup> siècle.

Avec l'implantation de la gare, l'étiage de Mauves est détourné en 1851. Les industries laissent alors place à de nouvelles activités hôtelières et de commerces.

En 1936, le quai de Richebourg est nommé quai du Commandant Charcot en hommage à l'explorateur tout juste décédé et commandant du *Pourquoi pas*. Avec les comblements en 1941, le quai du Commandant Charcot devient allée du Commandant Charcot.



### Usine élévatoire des eaux

21, allée Commandant-Charcot

Jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle, les habitants s'approvisionnaient en eau grâce aux puits publics et privés ou faisaient appel aux porteurs d'eau. Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, à l'actuel n°21 de l'allée Commandant Charcot, une usine élévatoire des eaux est construite dans le cadre de la politique de salubrité publique. L'eau puisée dans la Loire était ensuite acheminée vers les réservoirs rue d'Auvours afin d'être stockée, filtrée puis distribuée aux habitants.

La gestion est assurée par une compagnie privée créée en 1853, La Compagnie Générale des Eaux.

En 1895, en réponse à la mauvaise gestion des canalisations et la récurrence des épidémies dues à la mauvaise qualité de l'eau, la Ville rachète les établissements de la rue d'Auvours et de Richebourg.

En 1897, la Ville construit une nouvelle usine sur le site de la Roche à la prairie de Mauves également reliée à l'usine élévatoire de Richebourg.

Cette dernière est détruite au cours de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle.



### Galeries nantaises

19, allée Commandant-Charcot

Fondée en 1837, la compagnie de liqueurs Jousseume est implantée sur le quai Richebourg jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle.

Les galeries nantaises prennent la suite.

Les bâtiments sont agrandis en 1928 puis 1933 par l'architecte Marcel Oudin (1882-1936). Influencé par le mouvement des arts décoratifs, Marcel Oudin était spécialiste de l'architecture commerciale des grands magasins. Il a également réalisé de nombreux projets à travers la France tels des hôtels particuliers, des bâtiments industriels, des garages automobiles, des casinos ou encore des cinémas. Le bâtiment est détruit au 20<sup>e</sup> siècle.



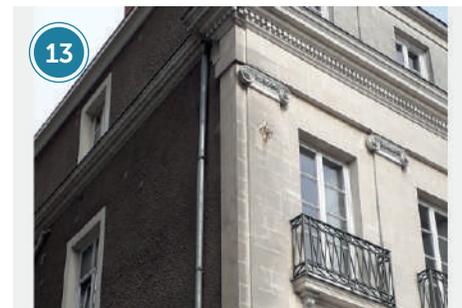
### Les hôtels

12, allée Commandant-Charcot

Avec l'implantation de la gare au 19<sup>e</sup> siècle, de nouvelles activités hôtelières et de commerces se développent sur le quai Richebourg.

Certains comme l'hôtel de la Vendée, l'hôtel Terminus et l'hôtel de Bourgogne existent toujours. Au n°11 et 12 se trouvait l'Hôtel Brisson. L'édifice est partiellement détruit en 1943 par les bombardements des alliés qui ciblaient les lieux stratégiques comme les gares et les voies ferrées.

En 1954, l'édifice est reconstruit presque à l'identique, à l'exception des modillons qui ornaient la façade et de la suppression d'une travée.



### Ancienne accroche de tramway

6, allée Commandant-Charcot

En 1876, la Ville de Nantes est la première ville de France à opter pour le tramway à air comprimé créé par Louis Mékarski. L'exploitation démarre en 1879.

En 1913, le tramway à air comprimé laisse place au tramway à traction électrique. Pour cela, il est nécessaire de mettre en place un réseau aérien de caténaires.

À l'angle de la rue Montcalm et de l'Allée Commandant Charcot, sur la façade de l'immeuble, au deuxième étage, à gauche de la première ouverture, sous le chapiteau orné de volutes, on distingue encore une accroche de caténaire du tramway électrique. Le caténaire permet l'alimentation en électricité et est maintenu dans une position parallèle à la voie grâce à l'aide d'un câble porteur.

Le réseau de tramway électrique est démantelé en 1958 remplacé par des bus.

Nantes sera la première ville de France à réintégrer le tramway en 1985.



### Comblements et détournement de la voie ferrée

Cours John-Kennedy, à côté du parking de la gare

L'instabilité des quais provoquée par une circulation croissante des trains, des tramways puis des voitures, la baisse du niveau de l'étiage avec le creusement du chenal et les problèmes de crues mènent la municipalité à voter le comblement de deux bras du fleuve de la Loire et la déviation du cours de l'Erdre. Les travaux de comblements sont entrepris de 1926 à 1946.

Le canal de l'Erdre est creusé de 1933 à 1934 tandis que les comblements de cette partie du fleuve seront réalisés à partir de 1941.

Ainsi, les voies de chemin de fer sont déviées du quai Commandant Charcot pour s'implanter au sud sur le bras comblé de la Loire.

De nombreux hangars et dépôts occupent l'espace laissé vacant jusqu'à la construction du parking silo.



### Parking de la gare

Le parking de la gare a été dessiné par l'architecte Nantais André Sentenac en 1975. Il réalise un parking silo en béton de 587 places. L'architecture reprend la forme d'un château médiéval avec ses tours de guet, en dialogue avec l'architecture du Château des ducs de Bretagne à proximité.

L'édifice est en coque de béton préfabriqué rappelant la couleur beige du tuffeau. Les niveaux aux angles arrondis masquent les véhicules du regard.

Dans le cadre des aménagements autour de la nouvelle gare, le parking a été restauré par sablage.

Le toit du parking est accessible pour les piétons et offre un point de vue inédit sur la nouvelle gare et sur les aménagements réalisés le long des voies de tramway ainsi qu'autour du canal Saint-Félix.

### Gare d'Orléans

La première ligne de chemin de fer est créée en 1851 et est gérée par la C<sup>ie</sup> d'Orléans. Elle prend le nom de gare d'Orléans puis gare de Nantes en 1972.

La première gare dite d'Orléans car gérée par la Compagnie d'Orléans est construite et inaugurée en 1853. Dessinée par l'architecte Henri-Théodore Driollet, le bâtiment des voyageurs est composé de deux pavillons symétriques de style classique encadrant une grande halle métallique abritant les voies et les quais.

Sévèrement endommagée par les bombardements des 7 et 8 juin 1944, la gare est reconstruite en 1965. Les architectes Madelain et Lefol, dessinent une gare en deux volumes caractéristique de l'architecture dite moderne des années 1970 : un bâtiment bas et une tour de 30 mètres de haut.

En 1988, à l'occasion de l'arrivée du TGV Atlantique, de nouveaux aménagements sont réalisés pour l'accès sud par Jean-Marie Duthilleul, architecte et président de l'AREP (bureau d'études de la SNCF). Puis en 1998, à l'occasion de la Coupe du monde de football, l'accès nord est réaménagé par les architectes parisiens Jérôme Fau et Patrice Proux.

La nouvelle gare de Nantes, livrée en 2020, est l'œuvre de l'architecte Rudy Ricciotti et Forma 6. Surplombant les voies ferrées, à 10 mètres de haut, une passerelle-mezzanine, large de 25 mètres et longue de 160 mètres, 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 EuroNantes, au sud. La transparence de la mezzanine offre une large vue panoramique sur la ville.