17 ET 18 AOÛT 1851 : DES FESTIVITES POUR L'ARRIVEE DU TRAIN A NANTES

Yves JAOUEN

17 AOÛT 1851 : LE TRAIN ARRIVE A NANTES

Dans l'après-midi du dimanche 17 août 1851, trois trains entraient dans la gare provisoire édifiée sur la prairie de Mauves. La veille, un premier train chargé de visiteurs invités à l'inauguration était arrivé vers 10 heures du soir. La présence de ces quatre trains marquait le début des célébrations solennelles et festives des 17 et 18 août 1851. Pour la municipalité nantaise et la chambre de commerce l'événement présentait un « immense intérêt pour le commerce et l'industrie ». Les célébrations étaient en effet qualifiées de « fête commerciale et industrielle ». Pour la ville portuaire, l'arrivée du train constituait un enjeu majeur dont on ne savait pas vraiment si les retombées seraient bénéfiques ou négatives. Dans le doute, la gare avait été construite à l'Est de la ville loin du port.

1- L'arrivée du train : l'aboutissement d'un long périple.

La fête de l'inauguration est l'aboutissement d'un long cheminement marqué par des hésitations, des temporisations, des discussions prolongées au sein du conseil municipal nantais inquiet de l'impact du chemin de fer sur l'activité portuaire et les industries qui lui sont liées.

Il faut remonter aux années 1830 et notamment à l'ordonnance du 31 juillet 1832 qui autorise l'étude d'une ligne Paris-océan pour susciter l'intérêt de Nantes pour le chemin de fer. A cette date il faut encore 34 heures pour gagner Paris depuis la cité des ducs. En 1838, la « Société du chemin de fer de Nantes à Orléans » voit le jour. Une première étude prévoit la construction de la ligne sur la rive gauche de la Loire. La même année est créée la compagnie du Paris-Orléans. Les deux villes sont reliées en 1843, un an après le vote de la loi du 11 juin 1842 qui établit le réseau des grandes lignes centrées sur la capitale dont le Paris-océan par Tours et Nantes. La loi confiait la construction des infrastructures à l'Etat, aux départements et aux communes et l'exploitation aux compagnies privées. La compagnie des chemins de fer de Tours à Nantes, chargée des travaux est constituée en décembre 1845. La ligne emprunte la vallée de la Loire. Le tronçon Tours-Saumur est achevé en décembre 1848 et celui qui relie Saumur à Angers, en août 1849. Deux ans plus tard, le train arrive à Nantes. La question de l'emplacement de la gare a fait l'objet de longs débats au conseil municipal au cours du mois d'octobre 1845. Trois emplacements étaient en concurrence : la Prairie au Duc, l'Entrepôt, la prairie de Mauves.

Du 27 au 30 octobre 1845, les conseils municipaux sont exclusivement consacrés au choix de l'implantation de la gare. Après de longs débats, la prairie de Mauves retient

les suffrages. La gare de Richebourg[1] éloignée du port offrirait des avantages qui peinent à convaincre. Sa construction serait moins coûteuse que sur les autres sites. La prairie de Mauves, vaste champ de courses hippiques, offrirait « un débouché central spacieux » et la gare de Richebourg rétablirait « à tout un quartier son antique splendeur ». Le conseil reconnait cependant « qu'une distance assez considérable sépare le port du quai de Richebourg ». Pourquoi la municipalité s'est-elle opposée à la construction de la gare sur le site ou à proximité du site portuaire ? La crainte de la concurrence du chemin de fer et ses retombées négatives sur l'activité du port et des fabriques situées en amont est clairement formulée puis curieusement niée. Le conseil ne cesse d'osciller entre les deux extrêmes. Ainsi, le conseil affirme que les marchandises débarquées dans le port n'entreraient que dans une faible proportion dans le transport ferroviaire. Ce ne serait que « quelques marchandises exceptionnelles » acheminées à la gare de chemin de fer. Les produits déchargés des navires, poursuit-elle, sont transformés dans les fabriques de la ville. Alors pourquoi éloigner la gare du port ? Parce que le trafic fluvial alimenterait le transport ferroviaire. Les produits débarqués seraient acheminés hors de Nantes et de la région par la voie ferrée et transformés dans des fabriques éloignées portant ainsi un rude coup à l'économie locale. Mais on le voit, cette option ne convainc pas totalement. Très vite le doute fait son chemin dans l'esprit du maire de l'époque Ferdinand Fabre et des conseillers municipaux. Pour lever le doute, ils se rallient, sans enthousiasme, à la proposition de la chambre de commerce. Pourquoi ne pas construire « une ligne de rails à chevaux sur les quais » pour résoudre le problème de l'éloignement de la gare du port. La solution est étudiée puis ajournée parce qu'elle nécessitait de très importants travaux dont le nivellement général et complet des quais. Donc dès 1845 on savait que la décision d'édifier la gare sur la prairie de Mauves était une erreur. Six ans plus tard, la gare provisoire accueillait les premiers trains. On sait déjà que la ligne sera prolongée sur les quais du port.

2- Les célébrations du dimanche 17août 1851

A- Des prévisions festives ambitieuses

La municipalité devait être à la hauteur de l'événement. Inviter le prince-président Louis-Napoléon Bonaparte, au moins neuf ministres, des députés et des hauts fonctionnaires donnerait tout son éclat et son retentissement à la fête d'inauguration prévue initialement les 15, 16 et 17 août.

Le 7 juillet précédent, la municipalité y voyait l'occasion d'attirer l'attention sur les « activités commerciales et maritimes de la cité si longtemps méconnues ». Le voyage

[1] Dénomination de la gare envisagée en 1845.

en bateau prévu sur le cours de la Basse-Loire, la visite du site industriel d'Indret et des grands travaux du bassin à flot de Saint-Nazaire devait donner encore plus d'ampleur à la fête d'inauguration de l'arrivée du chemin de fer à Nantes. Le 12 juillet 1851, la municipalité votait un budget de 35.000 francs pour couvrir les dépenses des festivités. Le maire, Evariste Colombel, les adjoints, F. Favre et A. Garnier se rendent à Paris pour inviter en personne le prince président. Toutefois, le ministre de l'Intérieur se hâte de décliner l'invitation. Seuls les ministres des travaux publics et de la marine honoreront de leur présence les festivités. Enfin, sur l'insistance de l'évêque de Nantes, monseigneur Jaquemet, l'Assomption du 15 août oblige, il fallut déplacer les dates de l'inauguration au dimanche 17 et au lundi 18 août 1851.

Le samedi 16 août, une foule de curieux se déverse dans les rues de Nantes. Tous les moyens de transport disponibles sont mis à contribution, y compris le premier train arrivé dans la soirée en provenance de Paris. On ne trouve plus de logements disponibles d'autant que la municipalité a fait retenir 200 chambres pour les mettre à la disposition des invités les plus éminents. Les principales manifestations ainsi que les trains ne sont accessibles que sur invitation de la municipalité ou de la compagnie de chemin de fer. Ainsi, pour la bénédiction des trains prévue dans l'après-midi du 17 août, 300 hommes des troupes de ligne sont échelonnés le long de la palissade entourant la gare provisoire pour empêcher le public de les escalader ou de les renverser. Seules les personnes munies de cartes d'invitation peuvent accéder aux quatre tribunes encadrant la voie ferrée où les quatre trains annoncés doivent s'arrêter pour être bénis par l'évêque de Nantes. Pour accéder aux tribunes, les invités passent devant les statues des villes d'Orléans, Tours, Angers et Nantes. Chaque tribune compte plusieurs centaines de places et est affecté à un public particulier. On dénombre ainsi la tribune ministérielle, la tribune dite des autorités, la tribune des invités de la ville et celle des invités de la compagnie de chemin de fer

B- Une majestueuse procession et une imposante bénédiction épiscopale

La république conservatrice bonapartiste et monarchiste du parti de l'Ordre, en votant la loi Falloux, a renforcé l'influence de l'Eglise dans l'éducation. Elle réserve à Nantes une place éminente au clergé chargé de bénir les trains ce 17 août 1851. L'évêque de Nantes, Mgr Jaquemet doit asperger, avec toute la solennité requise les premiers trains entrant dans la gare provisoire de la prairie de Mauves. La pompe ecclésiale est effectivement au rendez-vous ce dimanche dès quatre heures de l'après-midi. Le clergé nantais au complet portant l'étole entre dans la cathédrale précédé par les croix et les bannières. L'évêque à genoux entonne le « *Veni Creator* ». L'imposante procession peut

alors se mettre en marche précédée par un piquet de cavalerie. Le clergé nantais perdu dans une forêt de croix et de bannières semble prisonnier de l'innombrable personnel attaché à la cathédrale et à son évêque : les Suisses, l'exorciste, les prêtres de la cathédrale, les officiers de chœur, le grand chantre et ses assistants, le chapitre, les porte-insignes de l'évêque, les archidiacres, les aumôniers, les secrétaires, les bedeaux, les officiers de police de la cathédrale donnent une solennité toute particulière à cet événement exceptionnel. Enfin, la gendarmerie à pied et un piquet de cavalerie terminent la procession qui chemine vers la gare au son de la musique militaire et des chants religieux. La prairie de Mauves accueille le long cortège. Le silence est ordonné dans l'attente des trains qui arrivent peu après 5 heures. La musique militaire salue l'entrée en gare au son d'une marche brillante. Le ministre des Travaux publics, celui de la Marine et leur suite descendent du train salués par une salve de coups de canon. La cérémonie religieuse peut alors commencer dans l'enceinte de la gare provisoire encadrée de quatre estrades où des centaines d'invités attendent impatiemment la bénédiction des 4 trains arrivés de Paris. Le chœur de la cathédrale entonne un psaume, puis monseigneur Jaquemet prononce une allocution qu'il fait suivre d'une prière chantée. Enfin, il descend de la tribune où on avait installé son trône. Précédé de l'exorciste sans doute destiné à se prémunir de toute manifestation intempestive des monstres d'acier, il bénit les trains et les rails en les aspergeant d'eau bénite. Un *« Te Deum »* conclut la cérémonie religieuse. La procession peut alors rejoindre la cathédrale où l'évêque donne la bénédiction pontificale.

C- Cérémonies, manifestations, banquet

Quatre trains spéciaux affectés au transport des personnalités invitées à l'inauguration ont eu le privilège de la bénédiction épiscopale. Le premier a quitté Paris le samedi matin à 8h30 et est arrivé vers 22 heures à Nantes. Le second est parti de la capitale à 8h30 du soir et le troisième le dimanche matin à 7 heures. Le dernier « train d'honneur », transportant deux ministres accompagnés par les représentants et les administrateurs de la compagnie parti de Paris le dimanche matin devait arriver à 4h30 de l'après-midi. C'est avec un peu de retard que son entrée dans la gare provisoire est saluée par une salve de 21 coups de canon. A l'issue de l'inauguration, les ministres et les principales personnalités, escortés par la garde nationale se rendent à la préfecture pour l'accueil officiel, en attendant le banquet prévu dans la salle de la Bourse spécialement décorée pour l'occasion.

On n'avait pas attendu l'arrivée des trains pour commencer les festivités. Au début de l'après-midi, le 17 août, le maire Evariste Colombel avait posé la première pierre de la nouvelle poissonnerie située dans l'axe de la rue Kervégan et de l'ancienne

poissonnerie. Avant même cette inauguration, une loterie mettant en vente 6000 billets avait été tirée au profit des enfants pauvres. 200 gagnants devaient bénéficier de livrets de Caisse d'Epargne d'un montant de 20 francs chacun. 1000 francs étaient mis à la disposition du maire pour alimenter des œuvres de bienfaisance.

La journée s'achevait en apothéose par un banquet réunissant 680[2] convives à la Bourse. La maison Roquet et Polenne était chargée du service prévu pour 8h15 du soir. Le contrat passé avec les traiteurs précisait la nature et les quantités fournies pour chaque table de 50 couverts :

Le potage

2 bouts de table (1 saumon ou 1 turbot, une tête de veau)

10 hors d'œuvre

10 entrées

4 rôtis

4 légumes

4 entremets de douceurs

5 pièces montées

Plus 18 desserts différents dont 4 corbeilles de fruits, 8 assiettes de gâteaux etc.

Les plats sont accompagnés de 45 bouteilles de vins assortis.

Le prix de chaque couvert est fixé à 12 francs[3]. Les traiteurs sont aussi sollicités pour le banquet du lendemain, 18 août, servi dans la grande salle de la mairie à 150 invités. La maison Roquet et Polenne adresse quelques temps plus tard la facture à la mairie. Pour les deux banquets, la municipalité doit s'acquitter d'une somme de 9960 francs[4].

3- Les révélations de la deuxième journée

A- Un enjeu économique d'importance

Certes les attractions, les festivités se succèdent ce lundi 18 août mais les autorités municipales et la chambre de commerce savent que l'avenir économique de la ville dépend peut-être du succès de ces journées d'inauguration. La descente de la Basse-Loire et la visite du bassin en eau profonde de Saint-Nazaire en témoignent. Pendant

[2] 600 couverts étaient prévus à l'origine.
[3] Un ouvrier dans le secteur industriel gagne environ 3 francs par jour vers 1850.
[4] Pour un total de 830 convives servis.

que le navire transportant les ministres vogue sur l'estuaire, les réjouissances offrent des spectacles aux Nantais sur la prairie de Mauves. Des joutes se disputent sur le canal qui jouxte la gare provisoire. Un steeple-chase et une course à pied ont lieu à proximité sur la prairie. Les vainqueurs sont récompensés de bouquets de fleurs et escortés triomphalement jusqu'à la mairie où le prix de leur victoire leur est solennellement remis. Plus loin, à la Sècherie, du côté du Bas-Chantenay, on peut assister à des régates. Dans la soirée, un ballon s'élève au-dessus de la gare et une parachutiste s'en détache pour sauter dans le vide. Enfin, un feu d'artifice illumine le ciel au-dessus des locomotives et de la gare. Au même moment les nombreux invités se pressent sur le cours Napoléon[5] illuminé par des lampes à arc électrique, une innovation extraordinaire en cette nuit d'été 1851.

Les festivités cherchent en réalité à mettre en avant le rôle économique de premier plan qu'ambitionne la cité des ducs. C'est bien une fête commerciale et industrielle qui se déroule les 17 et 18 août 1851comme le souligne la descente en bateau de la Basse-Loire dès le lundi matin avec des escales prévues à Indret, Paimboeuf et Saint-Nazaire. Cependant, un obstacle sérieux, l'ensablement et l'envasement du fleuve, porte en effet préjudice au trafic portuaire de la ville. Seuls les navires de faible tonnage, de 150 à 180 tonneaux peuvent accéder au port. La solution au problème adoptée en 1848 consistait à construire un bassin à flot à Saint-Nazaire. Le 18 août 1851 les travaux étaient donc en cours de réalisation.[6] Mais à Nantes on gardait encore l'espoir d'accroitre l'activité portuaire malgré la concurrence des autres ports français, Le Hâvre, Bordeaux, Marseille. Les ingénieurs des Ponts et Chaussée se préoccupent en ce mois d'août 1851 d'approfondir le lit de la Loire pour permettre l'accès de plus gros bâtiments aux quais de Nantes. Le conseil municipal du 30 août 1851, moins de deux semaines après les fêtes d'inauguration, examinait le rapport des ingénieurs transmis par le préfet afin de rendre un avis définitif. Ainsi des digues longitudinales de « rétrécissement » destinées à diminuer la largeur du lit du fleuve rendraient accessibles au port à toutes les marées des navires de 3,5 mètres à 3,7 mètres de tirant d'eau. Dans les vives eaux il serait même possible de remorquer jusqu'aux quais les navires ayant un tirant d'eau de 4,5 à 4,7 mètres. On comprend ainsi l'importance accordée aux festivités. Dans l'esprit de la municipalité et de la chambre de commerce l'arrivée du train ne doit pas faire oublier la vocation portuaire de Nantes alors que la navigation sur la Loire pose de réelles difficultés et menaçe la prospérité de la ville.

B- Deux inconnus promis à un bel avenir

[5] Aujourd'hui le cours Cambronne.
[6] Les travaux sont achevés en décembre 1856.

Deux attractions offertes au public et aux invités retiennent l'attention par la qualité des hommes qui les ont proposées à la municipalité. L'ascension en ballon suivie par un saut en parachute et l'éclairage de la place de la Duchesse Anne et du cours Napoléon sont en effet les attractions offertes par deux hommes encore inconnus mais promis à une belle carrière : l'aéronaute Eugène Godard et le physicien Henri Adolphe Archereau.

L'entreprise d'Eugène Godard est située aux Batignolles à Paris, avenue de Clichy. Le jeune entrepreneur qui commence sa carrière d'aéronaute propose ses services à la municipalité nantaise et signe un contrat avec elle le 6 août. Pour réaliser l'ascension de son ballon, il a besoin de 600 m3 de gaz fournis par l'usine de gaz de Nantes. Le ballon est installé très tôt le matin du 18 août sur la prairie de Mauves pour effectuer le gonflage. L'ascension est prévue entre 6 heures et 6h30 du soir. A l'heure prévue, le ballon s'élève au-dessus de la gare. Le frère et la sœur d'Eugène, Louis et Eugénie, accompagnés d'un « amateur éclairé de la ville » ont pris place dans la nacelle. A l'altitude prévue, Eugénie Godard saute en parachute provoquant l'effroi et l'admiration de la foule amassée de la place de la Duchesse Anne jusqu'à la gare. La réussite de la démonstration doit rapporter la somme de 2000 francs à Eugène Godard.[7]

En 1851, celui qui sera célébré comme l'un des plus célèbres aéronautes du XIXème siècle n'est qu'à l'aube d'une carrière prestigieuse. Après le survol des Alpes, de nombreux pays d'Europe et d'Amérique, il emmène Jules Verne à Amiens dans une ascension au cours du mois de septembre 1873. Le romancier en fait le récit dans « 24 minutes en ballon » publié dans « L'Echo de la Somme » le 8 août 1890. Jules Verne mentionne aussi Eugène Godard dans « Robur le conquérant ».

Un jeune inventeur prolifique mais dont la contribution à la science n'est pas reconnue de son vivant offre ses services à la municipalité nantaise en ce mois d'août 1851. Il propose son invention, un arc électrique alimenté par une batterie de 30 piles bunsen pour illuminer la place de la Duchesse Anne et le cours Napoléon pendant plusieurs heures. Henri Archereau, un vendéen passé par le séminaire de Nantes, abandonne sa vocation religieuse pour suivre à La Sorbonne les cours de physique et de chimie. Il conçoit très tôt une lampe à arc électrique dont il fait la démonstration publique sur la place de la Concorde en présence du roi Louis-Philippe. Quelques années plus tard il poursuit ses expériences de lumière électrique à Nantes à l'occasion des fêtes célébrant l'arrivée du chemin de fer. Elles sont « offertes au public sur les ponts suspendus de la place de la Duchesse Anne avant et après le feu d'artifice », et surtout, elles doivent illuminer le cours Napoléon[8] dont les dimensions, 180 mètres de longueur

[7] Au cours du mois d'octobre il adresse une lettre de réclamation au maire Evariste Colombel, les 2000 francs n'ayant toujours pas été versés. Il devra se contenter de 1500 francs réglés le 11 novembre 1851.
[8] Actuel cours Cambronne.

sur 46 mètres de largeur, sont imposantes. L'éclairage de cet espace doit durer 5 heures et permettre aux milliers d'invités de se mouvoir comme en plein jour.
Pour l'occasion le cours était décoré d'orangers et d'arbustes disposés par la société d'horticulture. Les invités doivent entrer sur le cours par couple, cavalier et cavalière, par la grille ouvrant sur la rue Piron mais « jamais à deux hommes » est-il précisé. La sortie s'effectue par la rue des Cadeniers. Lorsqu'on estime que le cours à fait le plein, la grille est fermée momentanément puis ouverte en fonction des disponibilités. Des glaces et des rafraichissements sont offerts par la municipalité aux milliers de personnes qui ont été invitées[9]. Pour assurer l'ordre et la sécurité 60 hommes d'infanterie et 30 cavaliers, gendarmes et hussards stationnent sur la place Graslin. A l'autre extrémité de la ville, sur la prairie de Mauves 150 hommes de troupes de lignes sont positionnés pour encadrer l'ascension du ballon et le feu d'artifice. La mairie n'oublie pas les services rendus par ces forces de l'ordre et met à leur disposition cinq barriques dont peut aussi profiter le reste de la garnison nantaise.

Le grand rassemblement nocturne du cours Napoléon et le feu d'artifice au-dessus de la prairie de Mauves mettaient un terme aux célébrations de l'arrivée du chemin de fer à Nantes. Trois jours plus tard, le 21 août 1851, l'exploitation de la ligne Paris-Nantes commençait. Au même moment, la municipalité regrettait le choix de l'implantation de la gare à l'Est de la ville. Néanmoins, les travaux reprenaient. La nouvelle gare destinée à sortir du provisoire était édifiée et inaugurée le premier novembre 1853. Elle portait le nom de « Nantes-Prairie de Mauves ». En 1887 elle était rebaptisée « Gare d'Orléans ». En 1852, la compagnie des chemins de fer de Tours à Nantes était absorbée par celle du Paris-Orléans justifiant ainsi sa dénomination. Au lendemain des fêtes d'inauguration, la voie ferrée était prolongée via les quais du port jusqu'à Chantenay. Le tronçon de près de 5 kilomètres, inauguré le premier janvier 1854, coupait la ville en deux, nécessitait la mise en place de nombreux passages à niveaux rendant ainsi la circulation difficile. Les trains devaient traverser la ville à vitesse réduite[10]. Quelques années plus tard, en août 1857 la ligne atteignait Saint-Nazaire et son bassin à flot qui avait été achevé quelques mois plus tôt.

[9] On avait prévu 4000 invités.
[10] 16 kilomètres à l'heure.

SOURCES

Histoire de Nantes, (sous la direction de Paul Bois), Ed. Privat, 1977.

A.M.N. Archives municipales de Nantes

I1C32D1 : dossier sur l'inauguration du chemin de fer à Nantes.

1D44 : délibérations du conseil municipal en 1845.

1D45 : délibérations du conseil municipal en 1851.

6Fi 3852 affiche sur les fêtes d'inauguration.

Journaux

Le Breton 18 août 1851.

L'Alliance 17 août 1851.

Sites

L'arrivée des trains à Nantes. Exposition des Archives, 2011.

Historial.fr : *Nantes et ses 12 gares*.

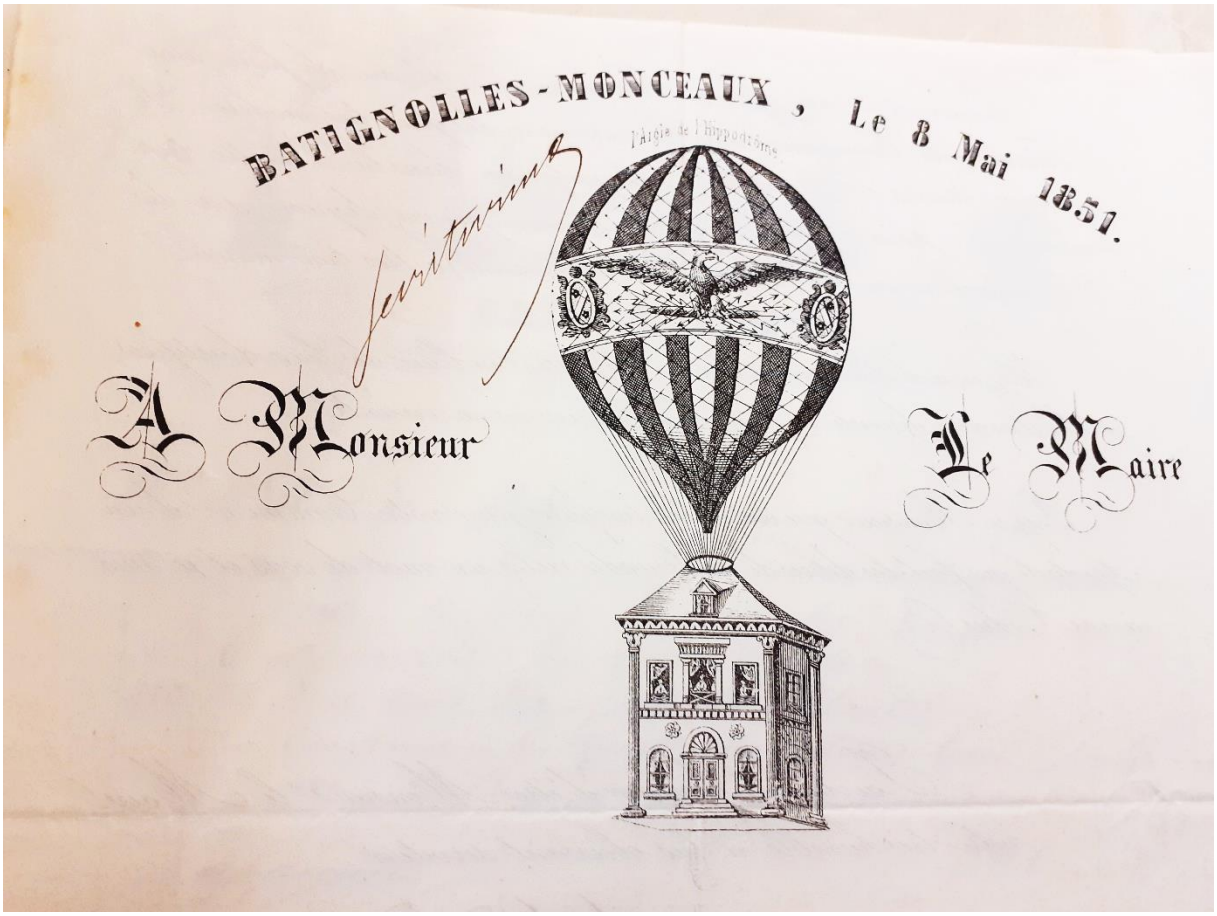
InfoBretagne : *Les chemins de fer de Nantes et de la Loire-Inférieure*.

Wikipedia: Eugène Godard.

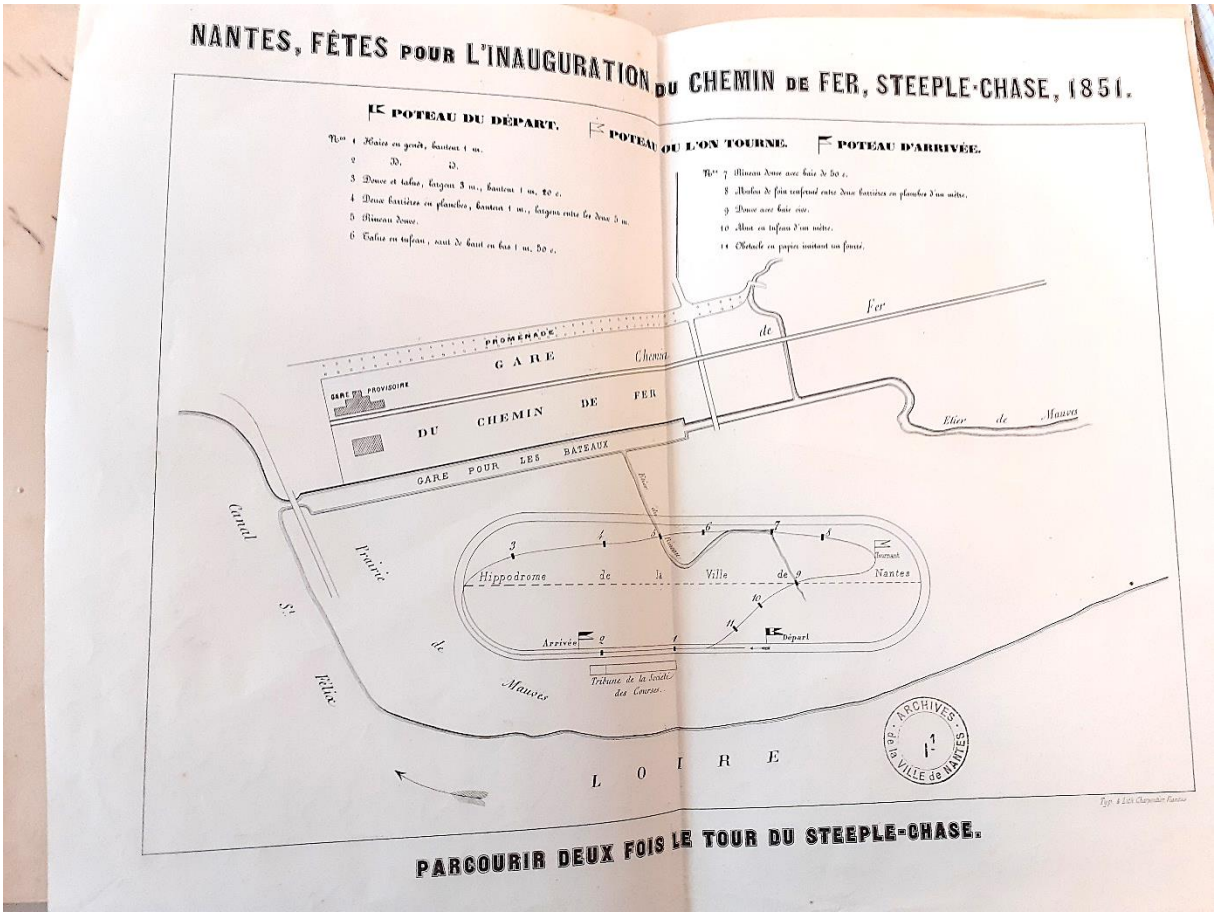
Wikipedia: Henri Archereau.

L'un des nombreux billets d'invitation pour la fête de nuit sur le cours Napoléon.

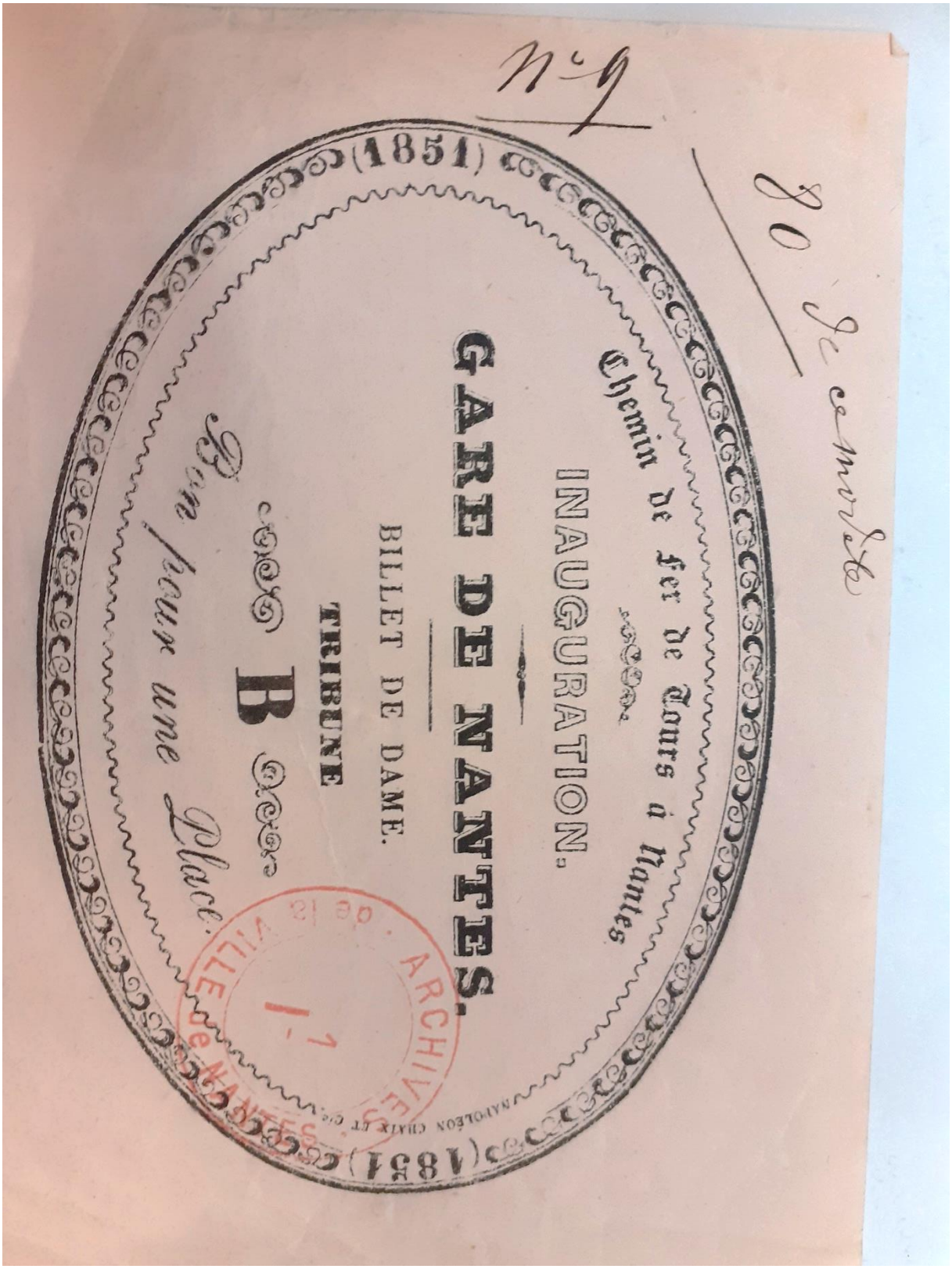
En-tête de la lettre adressée par Eugène Godard à Evariste Colombel pour lui proposer son attraction à l'occasion des fêtes d'inauguration.



Les courses de chevaux sur la prairie de Mauves organisées le 18 août.



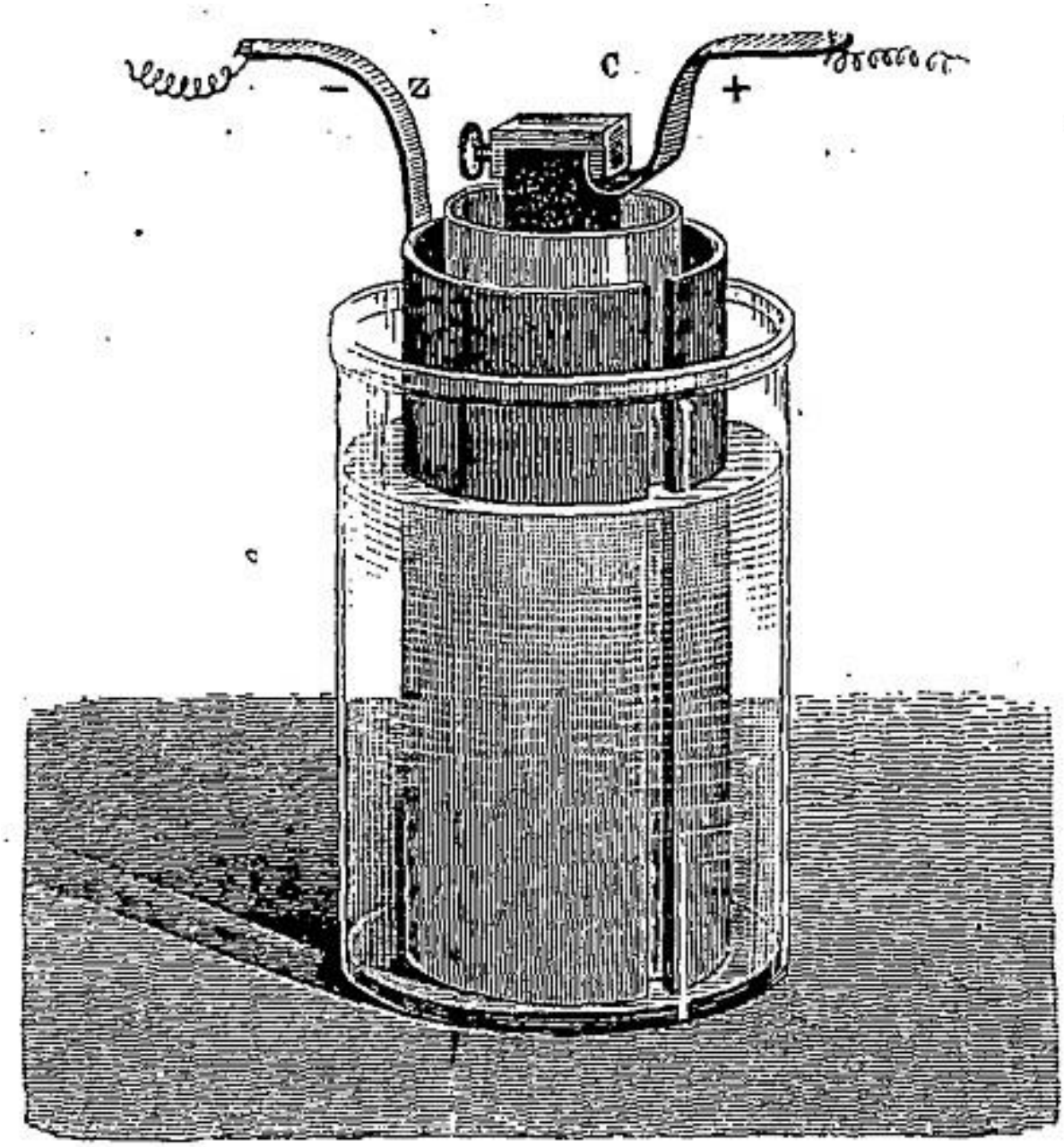
Carte d'invitation au banquet du 17 août 1851 en l'honneur de l'inauguration du chemin de fer à Nantes.



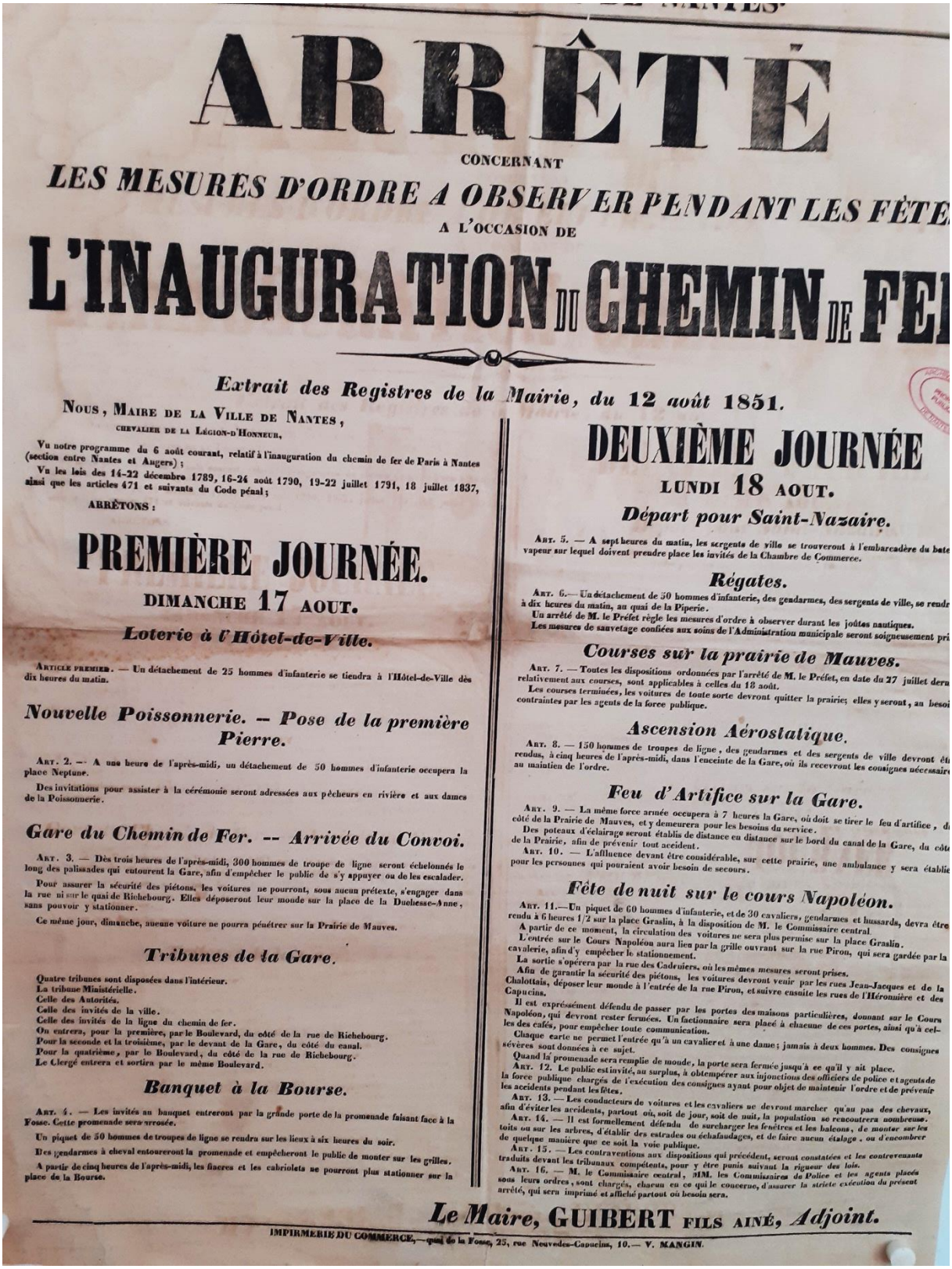
Billet d'invitation pour assister dans les tribunes à l'arrivée et à la bénédiction des trains le 17 août 1851.

La gare d’Orléans

Le physicien vendéen Henri Archereau pionnier de l'éclairage public



La pile Archereau qui permit l'éclairage du cours Napoléon et de la place de la Duchesse Anne.



ARRÊTÉ

CONCERNANT

LES MESURES D'ORDRE A OBSERVER PENDANT LES FÊTE

A L'OCCASION DE

L'INAUGURATION DU CHEMIN DE FE

Extrait des Registres de la Mairie, du 12 août 1851.

NOUS, MAIRE DE LA VILLE DE NANTES,
CHEVALIER DE LA LÉGION-D'HONNEUR,

Vu notre programme du 6 août courant, relatif à l'inauguration du chemin de fer de Paris à Nantes (section entre Nantes et Angers) ;

Vu les lois des 14-22 décembre 1789, 16-24 août 1790, 19-22 juillet 1791, 18 juillet 1837, ainsi que les articles 471 et suivants du Code pénal ;

ARRÊTONS :

PREMIÈRE JOURNÉE.

DIMANCHE 17 AOUT.

Loterie à l'Hôtel-de-Ville.

ARTICLE PREMIER. — Un détachement de 25 hommes d'infanterie se tiendra à l'Hôtel-de-Ville dès dix heures du matin.

Nouvelle Poissonnerie. — Pose de la première Pierre.

ART. 2. — A une heure de l'après-midi, un détachement de 50 hommes d'infanterie occupera la place Neptune.

Des invitations pour assister à la cérémonie seront adressées aux pêcheurs en rivière et aux dames de la Poissonnerie.

Gare du Chemin de Fer. — Arrivée du Convoi.

ART. 3. — Dès trois heures de l'après-midi, 300 hommes de troupe de ligne seront échelonnés le long des palissades qui entourent la Gare, afin d'empêcher le public de s'y appuyer ou de les escalader.

Pour assurer la sécurité des piétons, les voitures ne pourront, sous aucun prétexte, s'engager dans la rue ni sur le quai de Richebourg. Elles déposeront leur monde sur la place de la Duchesse-Anne, sans pouvoir y stationner.

Ce même jour, dimanche, aucune voiture ne pourra pénétrer sur la Prairie de Mauves.

Tribunes de la Gare.

Quatre tribunes sont disposées dans l'intérieur.
La tribune Ministérielle.
Celle des Autorités.
Celle des invités de la ville.
Celle des invités de la ligne du chemin de fer.
On entrera, pour la première, par le Boulevard, du côté de la rue de Richebourg.
Pour la seconde et la troisième, par le devant de la Gare, du côté du canal.
Pour la quatrième, par le Boulevard, du côté de la rue de Richebourg.
Le Clergé entrera et sortira par le même Boulevard.

Banquet à la Bourse.

ART. 4. — Les invités au banquet entreront par la grande porte de la promenade faisant face à la Fosse. Cette promenade sera arrosée.

Un piquet de 50 hommes de troupes de ligne se rendra sur les lieux à six heures du soir.

Des gendarmes à cheval entoureront la promenade et empêcheront le public de monter sur les grilles.

A partir de cinq heures de l'après-midi, les fiacres et les cabriolets ne pourront plus stationner sur la place de la Bourse.

DEUXIÈME JOURNÉE

LUNDI 18 AOUT.

Départ pour Saint-Nazaire.

ART. 5. — A sept heures du matin, les sergents de ville se trouveront à l'embarcadère du bate vapeur sur lequel doivent prendre place les invités de la Chambre de Commerce.

Régates.

ART. 6. — Un détachement de 50 hommes d'infanterie, des gendarmes, des sergents de ville, se rendr à dix heures du matin, au quai de la Piperie.

Un arrêté de M. le Préfet règle les mesures d'ordre à observer durant les joûtes nautiques.

Les mesures de sauvetage confiées aux soins de l'Administration municipale seront soigneusement pri

Courses sur la prairie de Mauves.

ART. 7. — Toutes les dispositions ordonnées par l'arrêté de M. le Préfet, en date du 27 juillet dern relativement aux courses, sont applicables à celles du 18 août.

Les courses terminées, les voitures de toute sorte devront quitter la prairie; elles y seront, au besoi contraintes par les agents de la force publique.

Ascension Aérostatique.

ART. 8. — 150 hommes de troupes de ligne, des gendarmes et des sergents de ville devront êt rendus, à cinq heures de l'après-midi, dans l'enceinte de la Gare, où ils recevront les consignes nécessair au maintien de l'ordre.

Feu d'Artifice sur la Gare.

ART. 9. — La même force armée occupera à 7 heures la Gare, où doit se tirer le feu d'artifice, d côté de la Prairie de Mauves, et y demeurera pour les besoins du service.

Des poteaux d'éclairage seront établis de distance en distance sur le bord du canal de la Gare, du côt de la Prairie, afin de prévenir tout accident.

ART. 10. — L'affluence devant être considérable, sur cette prairie, une ambulance y sera établie pour les personnes qui pouraient avoir besoin de secours.

Fête de nuit sur le cours Napoléon.

ART. 11. — Un piquet de 60 hommes d'infanterie, et de 30 cavaliers, gendarmes et hussards, devra être rendu à 6 heures 1/2 sur la place Graslin, à la disposition de M. le Commissaire central.

A partir de ce moment, la circulation des voitures ne sera plus permise sur la place Graslin.

L'entrée sur le Cours Napoléon aura lieu par la grille ouvrant sur la rue Piron, qui sera gardée par la cavalerie, afin d'y empêcher le stationnement.

La sortie s'opérera par la rue des Cadeniers, où les mêmes mesures seront prises.

Afin de garantir la sécurité des piétons, les voitures devront venir par les rues Jean-Jacques et de la Chalottais, déposer leur monde à l'entrée de la rue Piron, et suivre ensuite les rues de l'Héronnière et des Capucins.

Il est expréssément défendu de passer par les portes des maisons particulières, donnant sur le Cours Napoléon, qui devront rester fermées. Un factionnaire sera placé à chacune de ces portes, ainsi qu'à cel- les des cafés, pour empêcher toute communication.

Chaque carte ne permet l'entrée qu'à un cavalier et à une dame; jamais à deux hommes. Des consignes sévères sont données à ce sujet.

Quand la promenade sera remplie de monde, la porte sera fermée jusqu'à ce qu'il y ait place.

ART. 12. Le public est invité, au surplus, à obtempérer aux injonctions des officiers de police et agents de la force publique chargés de l'exécution des consignes ayant pour objet de maintenir l'ordre et de prévenir les accidents pendant les fêtes.

ART. 13. — Les conducteurs de voitures et les cavaliers ne devront marcher qu'au pas des chevaux, afin d'éviter les accidents, partout où, soit de jour, soit de nuit, la population se rencontrera nombreuse.

ART. 14. — Il est formellement défendu de surcharger les fenêtres et les balcons, de monter sur les toits ou sur les arbres, d'établir des estrades ou échafaudages, et de faire aucun étalage, ou d'encombrer de quelque manière que ce soit la voie publique.

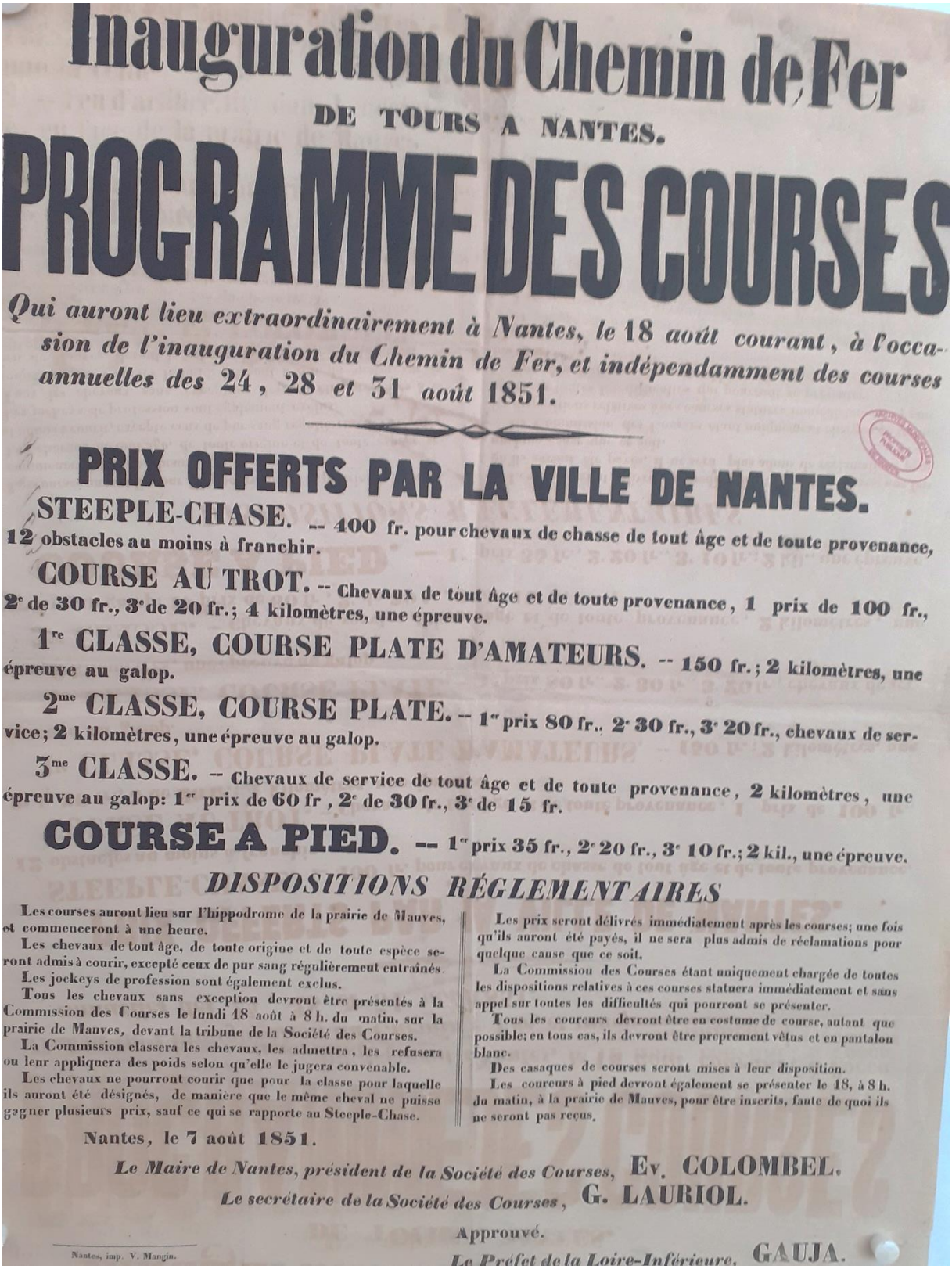
ART. 15. — Les contraventions aux dispositions qui précèdent, seront constatées et les contrevenants traduits devant les tribunaux compétents, pour y être punis suivant la rigueur des lois.

ART. 16. — M. le Commissaire central, MM. les Commissaires de Police et les agents placés sous leurs ordres, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer la stricte exécution du présent arrêté, qui sera imprimé et affiché partout où besoin sera.

Le Maire, GUIBERT FILS AINÉ, *Adjoint.*

IMPRIMERIE DU COMMERCE, — quai de la Fosse, 25, rue Neuve-des-Capucins, 10. — V. MANGIN.

Le programme des festivités organisées les 17 et 18 août 1851.



Inauguration du Chemin de Fer

DE TOURS A NANTES.

PROGRAMME DES COURSES

Qui auront lieu extraordinairement à Nantes, le 18 août courant, à l'occasion de l'inauguration du Chemin de Fer, et indépendamment des courses annuelles des 24, 28 et 31 août 1851.

PRIX OFFERTS PAR LA VILLE DE NANTES.

STEEPLE-CHASE. -- 400 fr. pour chevaux de chasse de tout âge et de toute provenance, 12 obstacles au moins à franchir.

COURSE AU TROT. -- Chevaux de tout âge et de toute provenance, 1 prix de 100 fr., 2e de 30 fr., 3e de 20 fr.; 4 kilomètres, une épreuve.

1re CLASSE, COURSE PLATE D'AMATEURS. -- 150 fr.; 2 kilomètres, une épreuve au galop.

2me CLASSE, COURSE PLATE. -- 1er prix 80 fr., 2e 30 fr., 3e 20 fr., chevaux de service; 2 kilomètres, une épreuve au galop.

3me CLASSE. -- Chevaux de service de tout âge et de toute provenance, 2 kilomètres, une épreuve au galop: 1er prix de 60 fr, 2e de 30 fr., 3e de 15 fr.

COURSE A PIED. -- 1er prix 35 fr., 2e 20 fr., 3e 10 fr.; 2 kil., une épreuve.

DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Les courses auront lieu sur l'hippodrome de la prairie de Mauves, et commenceront à une heure.

Les chevaux de tout âge, de toute origine et de toute espèce seront admis à courir, excepté ceux de pur sang régulièrement entraînés.

Les jockeys de profession sont également exclus.

Tous les chevaux sans exception devront être présentés à la Commission des Courses le lundi 18 août à 8 h. du matin, sur la prairie de Mauves, devant la tribune de la Société des Courses.

La Commission classera les chevaux, les admettra, les refusera ou leur appliquera des poids selon qu'elle le jugera convenable.

Les chevaux ne pourront courir que pour la classe pour laquelle ils auront été désignés, de manière que le même cheval ne puisse gagner plusieurs prix, sauf ce qui se rapporte au Steeple-Chase.

Les prix seront délivrés immédiatement après les courses; une fois qu'ils auront été payés, il ne sera plus admis de réclamations pour quelque cause que ce soit.

La Commission des Courses étant uniquement chargée de toutes les dispositions relatives à ces courses statuera immédiatement et sans appel sur toutes les difficultés qui pourront se présenter.

Tous les coureurs devront être en costume de course, autant que possible; en tous cas, ils devront être proprement vêtus et en pantalon blanc.

Des casaques de courses seront mises à leur disposition.

Les coureurs à pied devront également se présenter le 18, à 8 h. du matin, à la prairie de Mauves, pour être inscrits, faute de quoi ils ne seront pas reçus.

Nantes, le 7 août 1851.

Le Maire de Nantes, président de la Société des Courses, Ev. COLOMBEL.

Le secrétaire de la Société des Courses, G. LAURIOL.

Approuvé.

Le Préfet de la Loire-Inférieure, GAUJA.

Nantes, imp. V. Mangin.

Les courses de chevaux et la course à pied sur la prairie de Mauves le 18 août 1851.