



Institut Edouard Nignon
Les amis de la cuisine nantaise

La gare de Nantes
au fil du temps



Déjeuner Culinaro-Culturel

Jeudi 16 juin 2022

Restaurant « La Brasserie »

Hôtel Mercure Centre Gare – 44000 NANTES

Un peu d'histoire

- Naissance de la gare

Ce n'est qu'en 1853, deux ans après l'arrivée du premier train Paris Nantes en prairie de Mauves que la gare est inaugurée.

La Compagnie du Paris-Orléans avait retenu pour l'emprise ferroviaire de sa gare-terminus un terrain près du château de Nantes, à l'Est de la ville. Située dans une zone inondable, la construction nécessite la création d'un canal secondaire pour assécher le terrain. Ce choix sera une erreur, tant la saignée ferroviaire créée d'Est en Ouest asphyxiera la circulation de la ville. En 1857, la prolongation des voies est décidée et trois voies perceront le pignon Ouest pour relier Nantes à Saint-Nazaire.



- Architecture

Deux pavillons symétriques abritant départs et arrivées encadrent la grande halle, longue de 60m et close par deux majestueux pignons, à l'Est et à l'Ouest. Le pignon Ouest est conçu comme une porte monumentale en pierre de taille, percée de trois hautes arcades fermées par des verrières métalliques. Les façades en pierre de taille sont ponctuellement surmontées de médaillons et groupes sculptés par Amédée Ménard, représentant Nantes, la Loire et l'Océan. A l'intérieur de l'édifice, les cours des voyageurs à ciel ouvert voient se développer sur tout leur linéaire de façade des auvents opaques soutenus par de fins poteaux métalliques.



- **1926-1941 : Comblement des bras de la Loire**

En 1926, les autorités portuaires décident de combler deux bras de la Loire, dont les crues menaçaient la stabilité des quais sur lesquels passaient les voies. Le projet vise à supprimer les multiples passages à niveaux urbains, trop dangereux pour les usagers, et à regrouper les installations ferroviaires dispersées entre Nantes-Orléans, qui sera affectée au service des voyageurs, et Nantes-Etat, laquelle sera affectée à la petite vitesse.

- **Démolition d'une gare vétuste**

Sévèrement endommagée par les bombardements de la seconde guerre mondiale, la gare sera progressivement démantelée. La grande halle sera démolie en moins de 3h par mesure de sécurité, en 1949. Les quais seront par la suite allongés de 400 mètres pour accueillir les trains de Paris.

- **1965-1968 : La reconstruction**

La gare est reconstruite par les architectes Madelain et Lefol sur l'emplacement de l'ancien complexe ferroviaire. Les concepteurs adoptent un système de préfabrication lourde des poteaux, poutres, planchers et éléments de façade. L'ancienne gare est démolie au fur et à mesure de la construction de la nouvelle, afin d'impacter le moins possible le trafic des voyageurs. Le pignon Nord de la tour de bureaux est dessiné par l'architecte Madelain, qui opte pour une façade en pâte de verre, aveugle et concave. La cour de la gare est rectangulaire, toujours limitée dans son emprise par le boulevard Sébastopol et les bâtiments-voyageurs. Elle dispose de parkings qui s'avèreront très vite en nombre insuffisant.

- **1988 : La gare Sud**

La gare Sud est construite pour décongestionner la gare Nord à l'occasion de l'arrivée du TGV Atlantique. La municipalité envisage dans le même temps l'aménagement de l'ensemble du quartier Sud. Le projet prévoit la construction de cette nouvelle gare, parallèle aux voies.

L'architecture de la gare reprend le vocabulaire évocateur du voyage et de l'océan, avec notamment son hall vitré couvert par deux coupoles de toile translucide posées sur des tours en pierre. Les travaux débutent en avril 1988 et la gare est inaugurée le 18 septembre 1989



- 2020 : La mezzanine

Sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités – Gares & Connexions, le projet consistait en la construction d'une passerelle-mezzanine de 160 m de long et 18 m de hauteur afin de relier la gare nord à la gare sud ainsi qu'en la rénovation des bâtiments voyageurs.



Elle est signée Rudy Ricciotti, architecte français né en Algérie, ayant grandi en Camargue, lauréat en 2006 du grand prix national de l'architecture. On lui doit tout particulièrement le Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCEM) qui, en 2013, a bouleversé l'image de Marseille et de son port.



Pour plus d'informations :

https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2020-11/dp_201119_transport_gare-de-nantes.pdf

Déjeuner à "la Brasserie"

Hôtel Mercure Centre Gare

Chef Gilles GALOU

Menu

Apéritif : kir nantais

Entrée :

Œuf poché façon meurette

Plat :

Filet de dorade royale aux algues, légumes de saison

Dessert :

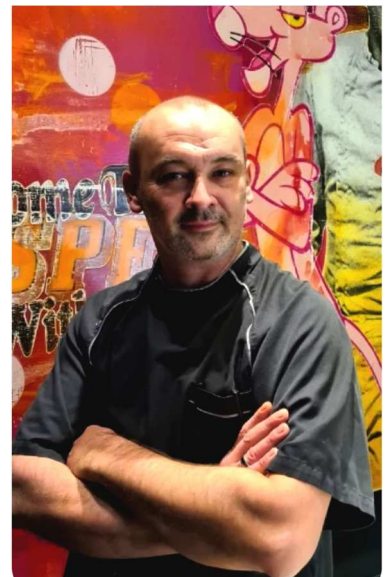
Tiramisu à la fraise

Vin, café ou thé

Dans nos cartes, vous ne trouverez que des produits locaux, de notre terroir en quelque sorte, que des produits du « coin ». Entrée après entrée, plat après plat, gourmandise après gourmandise...

La règle entre mon équipe et moi, créer cette carte avec uniquement des produits nichés à moins de 200 km de Nantes et bien entendu de saison. J'espère que vous ressentirez à travers mon expression le goût et la passion de chacun de nos producteurs.

**Gilles GALOU, chef du restaurant La Brasserie
Hôtel Mercure Nantes Centre Gare**



Le train à Nantes



- 30 juin 1827 : mise en service de la première ligne chemin de fer en Europe continentale entre St-Etienne et Andrézieux. La traction est assurée par des chevaux. La ligne est destinée au transport des marchandises
- 24 août 1837 : inauguration de la ligne Paris-St Germain en Laye. C'est la première ligne de France conçue uniquement pour le transport de voyageurs et exploitée avec des locomotives à vapeur. Toutefois cette ligne ne franchit pas la Seine entre le Pecq et Saint-Germain.
- De 1837 à 1847 : après avoir longtemps hésité, Nantes réclame la desserte ferroviaire. Trois projets seront à l'étude et c'est la prairie de Mauves qui est retenue. Les travaux débutent en 1848
- 14 avril 1847 : inauguration de la partie finale de la ligne Le Pecq – St Germain en Laye
- 17 août 1851 : arrivée du premier train de Paris dans la prairie de Mauves après 9 heures et demie de trajet, arrêts non compris.
- 1853 : achèvement de la gare, dite d'Orléans du nom de la compagnie ferroviaire qui a absorbé en 1852 la Compagnie du Chemin de Fer de Tours à Nantes. Elle est bordée par une gare d'eau.
- La même année la ligne est prolongée jusqu'au quai de la Fosse pour assurer la desserte portuaire
- 1857, prolongation de la ligne jusqu'à Saint-Nazaire. Entre 1852 et 1901, Nantes est au cœur du développement d'un réseau ferré en étoile qui relie la ville aux gares de Tours, Saint-Nazaire ou Châteaubriant.

La ligne traverse la ville de part en part sur un trajet jalonné d'une multitude de passages à niveau...



Une gare au milieu de la ville, la gare de la Bourse.

La ligne en direction de Saint-Nazaire et la desserte portuaire au pied de l'Hermitage.



La complexité du réseau au XIXe siècle et la diversité des commanditaires provoque la multiplication en 1886 des gares nantaises : pas moins de neuf gares sont bâties sur la commune. Les deux plus importantes, la gare Nantes-Orléans et la gare de Nantes-Etat sont en concurrence directe. Nantes-Etat accueille les lignes vers la Vendée et Bordeaux. Seule la gare d'Orléans subsistera à la modernisation du réseau.

LE TRAIN ... (mis en rimes sur un texte de Jean D'ORMESSON) POÈME

*Avec ses parents on monte dans le train
Assuré qu'ils voyageront toujours avec nous
Pourtant à une station ils descendront... contraints
Nous laissant seuls continuer ce voyage... un peu fou.*

*Le temps passera... Et d'autres personnes prendront ce tortillard
Toutes seront importantes, enfants, fratrie, amis et grand amour
Beaucoup démissionneront laissant au cœur une sorte d'épais brouillard
Une blessure profonde, et des regrets plus ou moins lourds.*

*Même votre tendre amour s'échappera... d'autres voyageurs si discrets
Qu'on ne réalisera même pas qu'ils ont quitté leur place
Ce voyage sera fait de joies, de peines, et de quelques secrets
De bonjours, d'aurevoirs, d'adieux et des attentes... en masse.*

*Le succès est d'avoir de bonnes relations avec les passagers
Pourvu que l'on donne le meilleur de nous même
Ne sachant pas à quelle station nous descendrons sans danger
Alors vivons heureux, aimons, pardonnons et oublions nos dilemmes.*

*Il est important de le faire, car lorsque nous descendrons
Nous ne devons laisser que de beaux souvenirs
Et continuer ce périple, malgré les autres abandons
Soyons joyeux avec nos simples acquis et... laissons venir.*

*Remercions le ciel pour cette aventure fantastique
Et si je dois descendre à la station prochaine
Ravi... d'avoir partagé avec vous ces instants authentiques
Alors, pour vivre heureux, sachons nous libérer de nos chaînes.*

Rester c'est exister, voyager c'est vivre. Car s'éloigner de tout rapproche de l'essentiel et ... qui trop embrasse manque le train (maximes)

Merci et bon voyage

YVON, LE 16 JUIN 2022

Institut Edouard Nignon
institut.nignon@gmail.com

Secrétariat 06 30 16 62 91