

Séance du 4 décembre 1999



**Communication
de Monsieur le Docteur Paul ROBAUX**



Les Gares de Nancy

INTRODUCTION

Au moment où de nombreuses interrogations se posent sur l'avenir du rail à Nancy, avec le passage du T.G.V. en Lorraine, et sur les voies de la gare de la ville à Nancy, il nous a paru intéressant de faire un court retour en arrière, et nous interroger sur les gares de Nancy. (J'expliquerai plus loin pourquoi j'emploie le pluriel dans ce propos).

Cette communication fait suite, mais ce n'est certainement pas involontaire, à celle que je présentais il y a un an ici concernant Nancy-Thermal et pour les mêmes raisons. En évoquant les gares de Nancy j'évoque d'abord un haut lieu de l'histoire économique et sociale de la ville souvent laissé de côté, sauf s'il se présente un problème et c'est actuellement le cas.

Les historiens en charge de nous expliquer l'histoire économique de la ville en ont peu parlé.

On relève douze lignes, dans l'histoire de la Lorraine parue en 1939. Dix lignes seulement dans l'histoire de Nancy parue en 1978 chez Privat. Par contre cette même année Odette Voilliard consacre deux pages à évoquer ce lieu. Enfin l'auteur de l'encyclopédie de la Lorraine lui porte encore un plus grand intérêt puisqu'il lui consacre deux pages et quelques illustrations.

Enfin quelques pages furent écrites sur ce sujet dans la revue “ le Pays Lorrain ”, en 1927 elles sont signées de George Petitjean et en 1979 par Jean Rolin. Tout ceci est peu de chose, compte tenu de l’importance que l’on a toujours donné au rail en France. On est obligé de constater que la reconnaissance de cet établissement au plan économique n’a jamais été vraiment mesurée dans la région et dans tous les cas très sous-estimée, bien qu’elle ait façonné de façon durable et définitive la physionomie de la ville, à l’instar de ce qu’ont réalisé Charles III et Stanislas à leur époque. Si ces derniers ou leurs architectes sont bien connus ceux qui ont créé cette gare sont peu ou mal connus. Nous en reparlerons.

Dans une première partie nous rappellerons quelques dates, puis nous évoquerons et situerons les débuts du chemin de fer à Nancy, ensuite nous décrirons les premières gares de Nancy et les différents emplacements qu’elles occupèrent et leur évolution., enfin après avoir conclu nous commenterons quelques clichés qu’il nous a paru intéressant de vous présenter.

QUELQUES DATES

Il nous a paru intéressant auparavant de rappeler quelques dates essentielles pour mieux saisir la place des chemins de fer à Nancy et dans sa région.

C’est en Angleterre que la première ligne destinée aux voyageurs est ouverte le 27 septembre 1825.

En France il a fallu attendre le 3 mai 1830 pour que soit effectué le premier transport de voyageurs à Givors.

Dans la région Est de la France la première ligne régulière pour le transport des voyageurs est établie en 1839 entre Mulhouse et Thann.

La loi du 11 juin 1842 constitue et organise les grands réseaux nationaux. En ce qui nous concerne elle précise, entre autres choses, qu’une ligne partant de Paris se dirigera vers la frontière d’Allemagne par Nancy et Strasbourg.

Un décret en date du 2 août 1844 accorde les sommes nécessaires pour la construction d’une ligne Paris-Strasbourg avec deux embranchements pour aller à Reims d’une part et à Metz vers Sarrebruck d’autre part.

Le 19 Juillet 1845 est autorisée la construction d’une ligne Nancy-Metz. C’est cette même année, en 1845 donc, que se constitue la Compagnie de l’Est.

Comme pour la ligne Paris-Strasbourg, les travaux de la ligne Metz-Nancy débiteront en 1846. Ils furent ralentis par différents incidents dont un éboulement à “ la côte Bois le Prêtre ” en mars 1849 à Maxéville. Remarquons qu’en juillet 1848 une partie des crédits affectés au creusement du canal de la Marne au Rhin furent reportés et affectés aux travaux du tronçon Nancy-Frouard.

On notera aussi qu’une partie des déblais imposés par l’aménagement de la gare de Nancy et de ses services annexes, furent convoyés en 1848 sur le terrain de la Pépinière qu’ils contribuèrent à niveler et à rehausser d’environ un mètre de hauteur sur certaines parties de celle-ci, comblant les anciens fossés de la ville alors encore largement ouverts. Le but de ces différents travaux était de donner du travail aux chômeurs, ne serait-ce que parce qu’on craignait des mouvements sociaux.

L’inauguration de la première ligne de chemin de fer desservant Nancy eut lieu le 10 juillet 1850. Elle joignait seulement Metz à Nancy, mais en réalité elle était fonctionnelle depuis avril 1850, et contrairement à ce que l’on croit habituellement elle ne donna lieu à aucune cérémonie particulière.

En 1850 alors que s’ouvre cette première liaison entre deux grandes villes, ici entre Nancy et Metz, il y a en France :

3 000 kilomètres de voies, alors que l’Allemagne en a déjà construit 6 000 et l’Angleterre en a aménagé plus de 10 000.

Revenons un instant sur la ligne Paris-Strasbourg : Le 19 juin 1852 fut ouvert le dernier tronçon reliant Paris à Nancy en passant par Frouard. Mais l’inauguration avait eu lieu deux jours plus tôt avec une grande solennité et de grandes fêtes.

Toutefois ce n’est que le 12 août 1852 que fut ouvert le dernier tronçon encore en chantier de la ligne Paris-Strasbourg. Plus précisément il s’agissait du tronçon reliant Sarrebourg à Nancy. Tout était enfin terminé, mais il n’y eut pas de fête particulière pour marquer cet événement.

Revenons un instant en arrière pour savoir ce qui se passe à Nancy, et quels pouvaient être les enjeux à cette époque.

En 1842 dès que fut votée la loi organisant l’extension du réseau ferré à l’ensemble du territoire national, à Nancy comme ailleurs, les esprits s’emparèrent du projet.

Parmi les plus enthousiastes à s’intéresser à ce projet nous citerons en tout premier lieu Jean Cayon, le libraire bien connu à Nancy qui intégrera immédiatement dans son ouvrage “ Histoire civique, morale et

politique de Nancy ” paru en 1846 une carte où figure en bonne place l'emplacement de la voie ferrée qui doit côtoyer la ville à l'ouest, et situe ce contournement à peu de choses près sur le trajet qu'elle occupe actuellement. Pourtant rien n'était alors décidé. C'est dire que Cayon prévoyait, cinq ou six années avant que cette voie ne soit réalisée, l'endroit où elle va passer. Il ne fixe tout de même pas l'emplacement de la gare ! Rappelons que Jean Cayon est un esprit curieux, ouvert, rarement en retard d'une idée surtout lorsqu'il s'agit de proposer une nouveauté. Il voit immédiatement l'immense intérêt de cet aménagement qui doit assurer le rayonnement de Nancy. C'est ainsi que Cayon écrira en conclusion de son ouvrage “ Histoire de Nancy ”, je cite : “ *Notre ville est loin d'avoir atteint son apogée, elle court à de nouvelles et aussi grandes destinées que peut-être par le passé. La ville de Nancy n'a pas encore su se créer une position financière qui lui permette d'entrer dans une voie progressiste, en ce qui touche les moyens d'assurer sa prospérité intérieure* ”.

“ *Une crise se prépare et fixera son avenir : le chemin de fer de Paris à Strasbourg, le canal de la Marne au Rhin, l'un et l'autre à nos portes, changeront Nancy en un vaste entrepôt entre la France et l'Allemagne. Bientôt cette importance considérable y attirera des capitaux et une activité qui en feront une rivale de Rouen, de Marseille. Et disons-le avec espoir, avec conviction, par ces fleurons qu'on lui prépare, sa couronne de reine de l'Est brillera d'un éclat tout nouveau* ”.

Nous sommes en 1846. Cayon n'est donc pas en retard.

A côté de cette déclaration optimiste et parallèlement à ce projet, se développe toute une controverse, il y a ceux qui sont pour et puis il y a les autres. Parmi ces derniers on trouve des personnages fort distingués qu'on n'imaginerait pas rencontrer là. Citons par exemple Monsieur Prosper Guerrier de Dumast qui en 1847 dans son ouvrage : “ *Nancy, histoire et tableaux* ”, dans l'ensemble bien documenté, remplit plusieurs pages à propos des calamités susceptibles de fondre sur ces imprudentes cités qui ont adopté le chemin de fer. Pages 253 et suivantes je cite : “ *Dans ces rues, dans ces places devenues désertes, l'herbe ne tarde pas à croître, faute de passants, les boutiques se ferment, les enseignes s'abattent. Outre la mode universelle, outre la maladie de la locomotion rapide et qui s'est emparée des esprits et qui fait sacrifier aujourd'hui tous les avantages moraux, intellectuels et artistiques à la promptitude du transport* ”.

En fait notre confrère dans ce texte qui devint vite polémique refuse le chemin de fer.

Et celui-ci continue : “ *Mais une chose hors de doute, ce sont les dégâts déplorables qu'opéreront autour de Nancy la création du -Relrôde-* ”.

L'argumentation développée ici est cependant plus de caractère sociologique qu'économique. En effet la grande crainte des responsables de cette époque était de supposer que Nancy allait être envahie par une quantité d'ouvriers à la recherche d'un travail, que ces grands chantiers ne manquaient jamais d'attirer. Ces rassemblements étaient supposés coupables d'entraîner des troubles sociaux ou à caractère révolutionnaire que la ville ne pourrait alors maîtriser.

On en reparlera au moment où ces chantiers s'ouvriraient effectivement.

Ces propos alarmistes faisaient l'affaire des journaux de l'époque. L'Echo de Nancy s'opposait vigoureusement à ce projet de " Relrôde " disait-on à l'époque avec mépris.

En ce qui concerne la municipalité, celle-ci fut vite convaincue de l'utilité de cet apport, et la Ville de Nancy offrit 500 000 francs pour que la ville soit placée sur le trajet direct de Paris à Strasbourg.

CHOIX D'UN TRACE

Le tracé retenu sera celui déterminé par Collignon, qui est alors Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Nancy et chargé d'étudier un tracé pour le compte de la ville de Nancy. Notons que Collignon est également membre du Conseil Municipal de Nancy, et qu'à ce titre il facilitera les prises de décision par le conseil en faveur du chemin de fer. Collignon privilégiait de mettre en chantier une voie allant de Paris à Strasbourg. Dans les textes de l'époque on parle toujours d'un chemin de fer allant vers la frontière d'Allemagne, toujours symbolisée par la ville de Strasbourg. Metz et Nancy n'apparaissent alors que comme des villes secondaires, et même Metz est une ville qui est considérée comme ayant peu de relations avec la frontière d'Allemagne ! Par la suite lorsque le rail sera prolongé jusque Sarrebruck et Thionville les idées changeront. Elles prendront même un tour dangereux lorsqu'il sera question de relier le réseau ferré français au réseau belge. Si cette jonction paraissait être à l'époque une affaire apparemment secondaire, elle s'insérerait cependant dans la cadre d'une politique plus générale, où la neutralité de la Belgique et même du Luxembourg pouvait être malmenée aussi bien par la Prusse que par la France et donc la cause d'un éventuel conflit.

La grande ligne est donc celle de Paris à Strasbourg. D'autres cheminements avaient été étudiés, en particulier par le sud vers Dijon pour contourner le massif vosgien. Cette idée fut rapidement rejetée au prix même d'une laborieuse traversée du massif vosgien par Saverne.

En ce qui concerne le passage du chemin de fer à Nancy, deux hypothèses furent discutées. On connaît un tracé à l'est proposé par Dausse, passant par la prairie de Tomblaine. Il devait même franchir la Meurthe. Il ne fut pas retenu à cause du risque de débordement de cette rivière. A noter qu'il aurait reçu l'approbation de Monsieur Guerrier de Dumast.

L'autre hypothèse était celle par l'ouest que nous connaissons. On remarquera que les deux trajets furent réalisés et perdurent encore. Mais leur vocation sera très différente. Le tracé est, devait être affecté aux marchandises et passait par ce qu'on appellera par la suite la gare Saint Georges ou encore Nancy-Saint Georges. La voie de l'ouest, sera celle des voyageurs, mais aussi celle des marchandises et passera par la gare Saint Jean ou encore Nancy-Saint Jean, que l'on appellera ensuite gare centrale et depuis 1924 : gare de Nancy-Ville.

En ce qui concerne Collignon, celui-ci fit par la suite une brillante carrière parisienne, mais n'oubliera jamais la ville de Nancy. Chaque fois qu'il en aura l'occasion, il favorisera l'attribution à Nancy d'installations annexes au chemin de fer qu'il avait contribué à créer alors qu'il résidait dans cette ville.

IMPLANTATION DE LA GARE

Après avoir évoqué, trop rapidement peut être, l'environnement qui a présidé à l'installation d'une voie ferrée à Nancy, suivons la voie que nous nous sommes fixé et entrons dans les gares de Nancy, intitulé de cet exposé.

J'ai bien précisé " les gares de Nancy " car en effet il y eut plusieurs gares à Nancy.

Nous ne parlerons pas beaucoup de la gare de marchandises côté est de Nancy établie le long du canal. Si elle a eu en son temps une grande importance au plan économique, en complémentarité avec les activités portuaires liées au trafic sur le canal de la Marne au Rhin, elle n'a aucun caractère particulier, sinon celui d'avoir été constituée d'un hangar un peu amélioré. Elle ne s'est pas intégrée au paysage urbain.

A l'ouest par contre, si la nécessité de doter Nancy d'une gare ne faisait aucun doute, son emplacement ne fut pas aisé à déterminer et fut l'objet de bien des discussions. On en reparlera plus loin.

Dés qu'il fut question d'aménager une gare à l'ouest furent posées au préalable un certain nombre de questions : la première était d'imaginer quelle extension on prévoyait de donner à la station de Nancy, et par voie de conséquence quelle serait la surface des terrains que l'on devait acquérir. Enfin compte tenu de ceci, décider de l'emplacement définitif de cette gare.

En ce qui concerne la première question, la réponse fut immédiatement apportée. Nancy ne devait être qu'une station de passage. Ce qui excluait tout aménagement complémentaire. Les ateliers de la Compagnie de l'Est allaient être installés à Epernay et le dépôt des machines destiné à la ligne principale devait être établi en tête de ligne à Strasbourg ou à Metz en ce qui concerne l'embranchement vers cette ville.

Par la suite les choses devaient évoluer différemment et Nancy disposera d'ateliers, d'un dépôt de locomotives à Heillecourt, et d'une modeste gare de triage à la sortie de Nancy vers Jarville. Enfin seront aménagées un certain nombre de voies de stationnement pour des trains allant à Epinal, Mirecourt, Vézelize, Saint-Dié, Château-Salins, toutes choses qui n'avaient pas été prévues au départ.

La surface des terrains à acquérir dépendait bien sûr de l'extension de la gare. Elle devait se réaliser en plusieurs étapes par des achats successifs. Dans un premier temps furent acquis toute une série de terrains allant du pont Saint Jean jusqu'au pont du Montet. Il s'agissait pour la plupart de petits terrains à usage de jardin ou de prairie. Proches de la ville ils étaient assez convoités. Ces terrains situés en amont du moulin Saint Thiébaud se trouvaient à l'endroit où s'étend l'actuel Boulevard Joffre et en face de ce qui est maintenant le bâtiment de la Sécurité Sociale. Pour pouvoir installer les voies, il fallut même construire un aqueduc pour évacuer les eaux en provenance de ce qu'il restait de l'étang Saint Jean.

A ce terrain il fallut ajouter l'achat de nombreux terrains qui s'étendaient de chaque côté de l'étang Saint Jean jusqu'au pont du Montet. Il apparut très vite que ces acquisitions étaient insuffisantes. C'est ainsi que la Compagnie de l'Est acquit alors la totalité de l'étang Saint Jean. Celui-ci d'une surface d'un peu plus de 7 hectares fut acheté à Madame veuve de Ravinel pour 105 000 francs le 23 juin 1852. La surface totale de la gare ainsi acquise atteignait alors un peu plus de 14 hectares.

Plus tard, dans les années 1875-1876, pour faire face aux besoins engendrés par l'augmentation du trafic ferroviaire, la Compagnie de l'Est se rendit acquéreur d'autres terrains encore libres, situés au delà du Pont du Montet jusqu'à la ville de Jarville, tout le long du quai de la Bataille.

La surface dévolue à la gare de Nancy atteignit alors 26 hectares. Elle était plus étendue que ce qu'il en reste aujourd'hui. C'est ainsi que la Compagnie de l'Est rétrocédera par la suite un certain nombre de terrains à la Ville de Nancy, par exemple en 1874 lorsqu'il sera question de prolonger la rue Jeanne d'Arc, artère majeure qui devait traverser la ville du nord au sud. Plus récemment d'autres terrains situés à gauche du viaduc Kennedy ont été à nouveau cédés à des promoteurs immobiliers.

LES BATIMENTS DE LA GARE

La dernière question était de savoir où l'on devait implanter les bâtiments constituant la gare elle-même. Collignon étudia un certain nombre d'hypothèses. Cependant ce ne fut pas lui qui prit la décision finale. Collignon devait par la suite quitter Nancy pour Paris. Pour simplifier, on reconnaissait qu'il n'y avait guère que deux possibilités si on voulait que la gare ne soit pas trop éloignée du centre actif de Nancy. La première consistait à implanter les bâtiments de cette gare au delà de l'actuel pont Saint Jean entre celui-ci et l'actuel centre de tri postal. L'autre solution est celle que nous connaissons. La gare sera finalement élevée entre les deux ponts Saint Jean et Stanislas.

On est en droit de penser que le problème de l'implantation d'une gare à Nancy n'aurait pas dû poser trop de difficultés puisqu'après tout les responsables du réseau Est avaient déjà mis en chantier et installé bien d'autres gares le long de leurs lignes. Nancy était la dernière grande ville à être dotée de ce type d'établissement à partir de 1852, au moment où la jonction entre les deux tronçons en provenance de Strasbourg et de Paris allait être réalisée.

Et pourtant en attendant que soit prise une décision définitive on localisera deux gares provisoires à Nancy avant que le projet définitif ne soit accepté en 1853 et réalisé en 1856. En réalité la construction d'une gare destinée à l'attente des voyageurs n'apparaissait pas aux débuts du chemin de fer comme une priorité. En effet à l'origine, les chemins de fer avaient été créés d'abord pour assurer le transport de matières premières destinées à des établissements industriels, puis de marchandises. C'est à dire qu'à l'époque de la mise en place du réseau ferré, le transport de voyageurs n'était qu'une retombée tout à fait secondaire !

On ne sera donc pas trop surpris de remarquer que le premier bâtiment déjà construit auquel on donnera d'abord le nom de bureau des voyageurs, ne sera rien d'autre que l'aménagement d'une partie d'une halle destinée à recevoir des marchandises, autrement dit un entrepôt, auquel on donnera progressivement le nom de bâtiment des voyageurs puis de gare, dès qu'une partie substantielle de ce bâtiment aura été réaménagée pour assurer cette fonction.

Cette première gare se situait entre le pont Saint Jean et l'actuel centre de tri postal. C'était insuffisant. Il semble alors qu'il ait été décidé d'aménager toujours provisoirement un autre bâtiment dont la construction avait été prévue pour servir de gare de marchandises et pour être affecté à ce qu'on appelait alors " la petite vitesse ", aménagement déjà programmé en vertu d'une décision ministérielle en date du 28 août 1848.

On se rendit vite compte que cela ne suffirait plus dès que la voie Paris-Strasbourg serait mise en service. D'autres solutions furent recherchées. Dans la précipitation on imagina même de mettre en place une simple toile de tente en attendant. C'était tout de même un peu simpliste.

Concrètement dans cet espace au delà du pont Saint Jean seront également aménagés deux quais, respectivement de 70 et de 110 mètres de longueur. Puis au milieu du quai le plus proche de la porte saint Jean (ou du centre de la ville), comme on peut l'imaginer, on plaça un hangar ou plutôt une construction en bois qui servit alors de deuxième gare des voyageurs. Ce bâtiment servait aussi à l'enregistrement des bagages. C'est ce local, qui une fois terminé et aménagé en novembre 1850, servit provisoirement de gare des voyageurs jusqu'en 1856.

Il sera démolie en 1856. Il s'agissait d'un bâtiment en planches avec un étage. Ce local a une histoire, en effet c'est devant celui-ci que le 17 juin 1852 l'évêque de Nancy bénit les locomotives dans le cadre des fêtes inaugurales de l'ouverture de la ligne Paris -Strasbourg. Ce bâtiment n'était pas encore tout à fait terminé lorsque Nancy eut à recevoir le Prince-Président Louis-Napoléon Bonaparte venu en visite officielle. Cette visite était programmée pour le samedi 24 août 1850. Arrivé à Nancy dans une calèche en provenance de Dieuze, le Prince devait alors prendre un train à Nancy pour le conduire à Metz. Dans la précipitation et pour l'accueillir convenablement, on construisit à côté de ce bâtiment en planches un autre petit bâtiment lui aussi en planches que l'on a appelé par la suite le «passage du Président de la République». Il était tout décoré de fleurs, et de tentures. L'ensemble, une sorte de cache misère, était destiné à essayer de recevoir dignement cet auguste passager.

Cette deuxième gare fut suffisante tant qu'il n'y eut à Nancy qu'à recevoir les trains en provenance de Metz. La voie s'arrêtait là. Pourtant cette gare comptait déjà un certain nombre de services. Outre une traditionnelle salle d'attente, de bureaux pour la billetterie, la police, le chef de gare, la lampisterie, le logement du chef de gare, un buffet, une salle des marchandises, une rotonde pour les machines, un réservoir d'eau, etc...

LA GARE ACTUELLE

Les trains circulaient depuis déjà plus de trois ans et la station de Nancy ne disposait toujours pas de gare convenable. Collignon prépara bien un projet de gare, mais ne le réalisa pas. D'autres projets furent soumis aux autorités et aux administrateurs de la Compagnie de l'Est. De 1850 à 1853 trois d'entre eux furent sélectionnés, amendés, discutés, modifiés. Le premier était dû à un certain M.Nepveu. Il intégrait à côté des bâtiments en pierre de la gare proprement dite une grande halle de 75 mètres

de longueur couvrant les quatre voies ferrées de la gare proprement dite, celle-ci était éclairée par d'immenses verrières. Nous passerons sur les détails de ce projet, mais signalons qu'à la demande de la Compagnie ce projet fut remanié trois fois pour être finalement rejeté.

Un deuxième projet fut proposé par un certain M. Chevalier. Dans celui-ci, la halle était portée à une longueur de 102 mètres. Il fut aussi refusé.

Un troisième projet fut présenté par un nouvel architecte Manton qui envisagea d'abord une gare à étages avant de revenir à une solution " basse ". La nouveauté dans son projet était de créer un avant-corps sur la façade principale et de proposer en outre pour celle-ci une combinaison de matériaux où auraient co-existé des matériaux traditionnels comme la pierre auxquels on aurait ajouté de nouveaux matériaux comme la fonte. Ce projet de Manton fut lui aussi refusé.

Ce fut un quatrième projet qui fut accepté par Jaquiné, ingénieur en chef, chargé de sélectionner celui qui lui paraissait être le meilleur d'entre eux.

Il conclut qu'il fallait adopter un projet établi par Charles-François Chatelain que l'on connaissait bien à Nancy, puisqu'il fut co-fondateur et premier Président de la Société d'Archéologie Lorraine. Cet architecte prit également une part importante à la restauration du Palais Ducal à partir de 1850. Il était par ailleurs architecte des bâtiments diocésains. Il a laissé à Nancy un certain nombre de dessins de bâtiments ou d'autres oeuvres, dont certains sont dans la bibliothèque du Musée lorrain. Le projet de Chatelain fut approuvé le 11 juillet 1853. C'est cette gare que nous connaissons encore actuellement mais qui fut modernisée plusieurs fois.

Cette gare est constituée de trois bâtiments, formant une sorte de U très aplati, établis sur un même niveau, serrés entre les deux ponts Saint Jean et Stanislas. Le corps central est lui même flanqué d'un avant-corps en saillie formant l'entrée et avançant donc vers la place. Cette façade est percée vers la ville de hautes baies.

Bien sûr Chatelain reprit la grande halle couverte de 98 mètres déjà inscrite dans les projets de ses prédécesseurs. Il clôturera le tout d'une grille et installera de chaque côté de cette place de grandes portes en haut de chacune des deux rampes qui perdurent toujours pour l'entrée et la sortie de l'actuelle place de la gare. Il ouvrit encore une troisième porte face à la rue Mazagran.

En fait on s'aperçut très vite, mais un peu tard tout de même, que cette gare était enfermée dans un entonnoir et se révélait déjà trop exigüe ! On arrêta momentanément le chantier pour envisager de reprendre cette

construction de l'autre côté du pont Saint Jean. Toutefois les travaux étaient déjà trop avancés et on s'en tint là. C'est bien dommage ! Car ce choix devait jusqu'à ce jour hypothéquer l'avenir de la gare de Nancy.

Depuis cette date (1856), d'autres extensions de la gare furent réalisées. C'est ainsi que de 1876 à 1879 les surfaces occupées par la gare passeront d'un plus de 20 hectares à 26 hectares, auxquels il conviendra d'ajouter 11 hectares pour l'aménagement d'une petite zone de triage en direction de Jarville. Ajoutons encore la construction des murs de soutènement qui longent les voies allant du pont Stanislas au passage, maintenant souterrain de la Ravinelle, qui ont rendu définitif l'étranglement de l'entrée de la gare en direction de Metz. Toutes ces améliorations datent des années 1875-1879.

Il ne nous est pas possible de détailler toutes les modifications intervenues depuis cette date sur le site de la gare. Depuis quelques dix ans, de profondes et importantes modifications ont encore à nouveau transformé ce quartier. Le terrain de la gare est maintenant largement investi par le stationnement des voitures, ce qui était impensable auparavant, et ceci dans l'attente d'autres transformations avec l'arrivée du T.G.V.. Mais ceci est une autre histoire.

Je ne voudrais pas tout de même oublier les nombreux avantages économiques qui furent ceux qu'apporta l'arrivée du rail à Nancy.

Ces retombées économiques furent énormes et semblent même encore de nos jours continuer à avoir un effet bénéfique. Certaines surprendront. On pourrait citer par exemple la décision de construire l'immeuble de la Chambre de Commerce rue Henri Poincaré, plutôt que vers le canal où il était primitivement prévu. Citons encore la décision de construire ce que furent il y a encore peu de temps " les Magasins réunis ". Ce n'est pas sans raison non plus que la principale étude notariale de Nancy, celle de Maître Houot s'est installée place Saint Jean. Si elle nous a laissé un immeuble intéressant de l'Ecole de Nancy, elle était surtout installée près de cette station, tout comme la plupart des grandes banques qui avaient leur siège installé tout à proximité de celle-ci. Plus récemment, comme dans le passé, certaine chaîne hôtelière n'a pas négligé non plus la proximité de la gare pour s'y installer.

Il y a des retombées qui vous surprendront plus. Je n'en citerai qu'une, mais elle est de taille pour Nancy ! En effet la présence d'un nombre considérable d'ouvriers sur le site du chemin de fer avait engendré un nombre important d'accidents du travail et même d'accidents de circulation comme celui de Saint Phlin le 19 août 1852. Ces blessés étaient toujours transportés vers la seule structure hospitalière susceptible de les

recevoir à Nancy, l'hôpital Saint Charles, alors constitué de quelques bâtiments vétustes, disparates, mais surtout mal aménagés, à l'un des angles de la place Maginot, dans lequel la Compagnie de l'Est s'était réservée un certain nombre de lits destinés à les accueillir. Ils furent rapidement si nombreux que cette structure fut vite envahie et dépassée par les événements. Il fallait remplacer rapidement cette institution hospitalière héritée des siècles précédents par un nouvel hôpital. La Municipalité tout comme la direction de l'Hôpital Saint Charles décida alors de la mise en chantier de ce qui sera pendant de très nombreuses années la structure essentielle de l'hospitalisation à Nancy : l'Hôpital Central.

Il y eut bien d'autres retombées dont l'histoire n'a pas été écrite. Nous en resterons là. Vous accepterez je pense que dans le temps qui nous est imparti, je n'ai pu développer tous les aspects du développement d'une installation qui à l'origine était tout à fait étrangère et extérieure à la ville.

CONCLUSION

En effet :

La gare et ses installations ont en un siècle façonné et modifié l'aspect de la cité.

Elles ont coupé la ville en deux.

Elles ont provoqué le développement de deux quartiers de la ville les quartiers de Saint Léon et de Saint Joseph-Mon Désert. Or le quartier et les terrains en face de Saint Léon vont encore une fois de plus être bouleversés pour permettre l'aménagement d'un autre accès à la gare qui comme au siècle dernier modifiera profondément cette partie de la ville, à l'image de ce qui s'est produit il y a maintenant un siècle et demi, hors les murs de Nancy dans le quartier Saint-Jean.

Dès maintenant la population laborieuse, ouvrière, celle des cheminots du quartier Saint Joseph disparaît, remplacée par l'arrivée des étudiants logés dans des bâtiments construits sur l'ancienne emprise de la SNCF. Ceux-ci vont peut être lui donner une autre vie ? La ville a déjà changé il y a un siècle et demi à la suite de la construction d'une gare, peut être qu'une autre gare, celle du vingt et unième siècle ne manquera pas de renouveler la destinée de ce quartier.