

LE CHEMIN DE FER, une histoire en mouvement

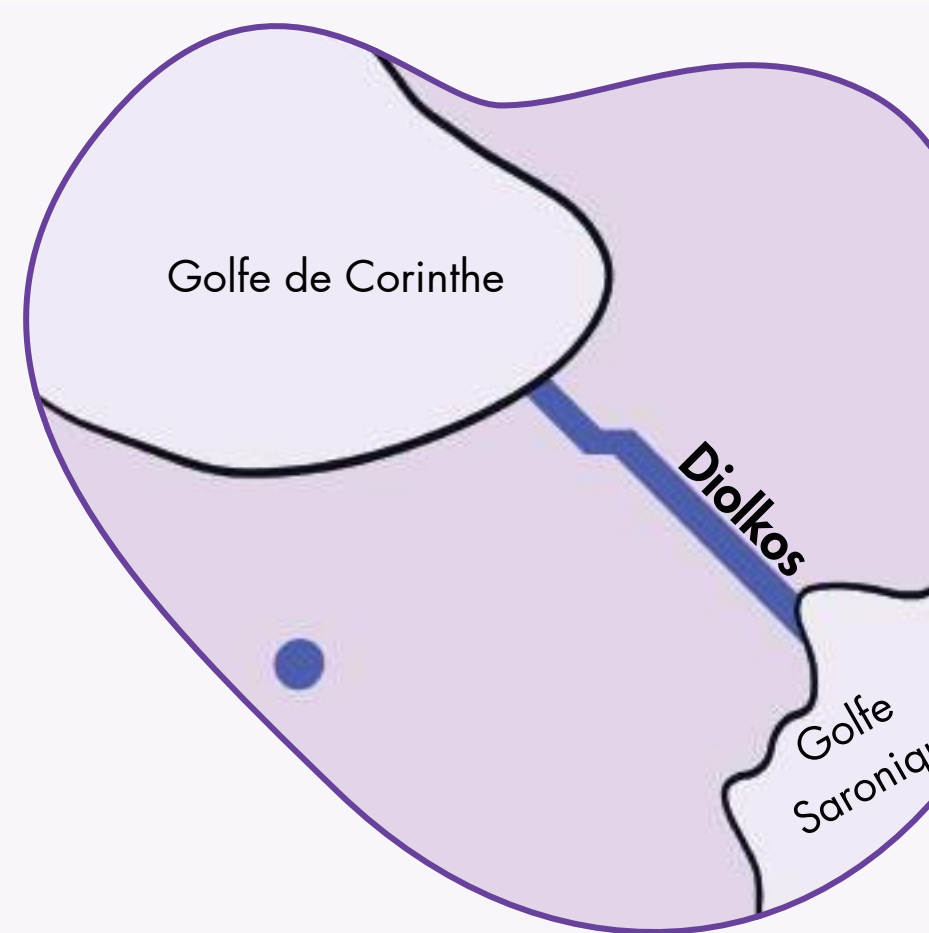
Des traces antiques aux trains à grande vitesse, l'histoire du chemin de fer est celle d'une révolution technique, humaine, territoriale à l'échelle du monde



6^e av. J.-C. Le diolkos

Les Grecs inventent le Diolkos à Corinthe en Grèce. C'est une **voie pavée à rainures qui transporte les bateaux**. Ils sont transportés sur des chariots roulants, tirés à sec par des hommes ou des animaux.

Une prouesse de l'Antiquité : **7 km de tracé entre deux mers, jusqu'à 30 tonnes transportées**.



16-18^e siècles Le début du rail

En Europe, les mineurs posent des **rails en bois dans les galeries** pour faire rouler les wagonnets.

Ils sont **tirés à la main, par des chevaux ou des poulies**.

À partir de 1767, des rails en fonte améliorent la durabilité et la solidité.



19^e siècle La révolution de la vapeur

En **1804**, Richard Trevithick lance la **première locomotive à vapeur sur rail**.

En **1829**, la **Rocket**, de Georges Stephenson atteint 48km/h.

Dès **1830**, les grandes villes se connectent.

Le train **accélère les échanges, transforme les paysages et relie les territoires**.



19-20^e siècles A la conquête du monde

Le rail s'étend sur tous les continents : Le **transcontinental Américain** relie l'Est à l'Ouest (1869) et le **Transsibérien Russe** traverse l'Eurasie jusqu'à Vladivostok (1891). Le rail est présent dans les réseaux coloniaux (Afrique, Asie, Inde), afin d'exploiter les ressources.

En France, la **loi de 1842** sous Louis-Philippe 1er lance le réseau. Napoléon III l'étend massivement selon un modèle centré sur Paris.

20^e siècle L'âge d'or

Au **20^e siècle**, le train structure la vie quotidienne.

La France atteint près de **60 000 kilomètres de voies** : un maillage dense entre les villes, ports et campagnes.

Les gares s'animent, le rail transporte voyageurs, bétails, courriers et marchandises.



20-21^e siècles Le train contemporain

Après 1945, **le train décline face à la voiture et à l'avion**, et de nombreuses petites lignes ferment.

Dans les années **1980**, le **TGV** relance le rail. D'autres pays suivent, comme le Japon avec le Shinkansen ou l'Europe avec le Thalys.

Le train devient **plus écologique** et de nouveaux réseaux (**TER / Tram-Train**) reconnectent les territoires.

LA GARE DE CLISSON,

née à Gorges 1866 - 1930

Construite en 1866 sur le territoire de Gorges, l'actuelle gare de Clisson a servi pendant plus de 60 ans de point d'entrée de la commune, transformant durablement le paysage, l'urbanisation et la vie du quartier.

En 1865, une enquête publique détermine l'emplacement de la future gare.

Le site est retenu pour sa situation stratégique : à la croisée de routes importantes (Ancenis-Montaigu, chemin de La Garnache), près du champ de foire et du carrefour du Bœuf Couronné.

La gare s'étend sur environ 6 hectares, accueillant voies, bâtiments et équipements.

La ligne est mise en service à l'automne 1866, reliant Nantes à La Roche-sur-Yon.

Le 30 décembre 1866, le premier train commercial entre en gare. Le 6 janvier 1867, la gare est inaugurée lors d'un banquet.

La ligne dessert Nantes, La Roche-sur-Yon et Cholet avec un trafic croissant de voyageurs et de marchandises.

Halle à marchandises, grue, château d'eau, poste d'aiguillage, etc. La gare est un point logistique important de la Compagnie d'Orléans.



Son bâtiment, d'inspiration néo-classique, est signé de l'architecte Phidias Vestier.

Attirés par l'activité ferroviaire, des logements de cheminots, des auberges et des maisons ouvrières s'installent autour de la station.

Trois quartiers émergent : la Marre Rouge, la rue Bertin et le Pont du Diable.

Des rues comme Ferdinand Albert, Cacault ou Olivier de Clisson accompagnent cette urbanisation.

Commerces, artisans, abattoir, buffet de la gare, coopérative agricole, hôtel des Voyageurs donnent vie à ce nouveau quartier au-delà de sa fonction ferroviaire.



"La gare de Clisson" Archives départementales de Loire-Atlantique



Le premier chef de gare, Ferdinand Morel, prend ses fonctions à 31 ans.

L'ANNEXION DU SITE PAR CLISSON

La gare suscite très vite la convoitise de la commune voisine de Clisson

battu et dans une séance du 15 septembre 1874, invoquant divers motifs qui n'étaient ni sérieux, ni équitables, il renouvela la demande de la demande d'annexion en la restreignant à une surface de 12 hectares. Cette demande fut suivie d'une nouvelle protestation du Conseil Municipal de Gorges en date du 22 octobre 1874, puis d'une autre protestation formulée le 7 avril 1878 par une assemblée extraordinaire composée du Conseil Municipal et des plus imposés de la commune de Gorges.

En examinant les registres des délibérations du Conseil Municipal de Gorges, nous trouvons de nouvelles protestations énergiques et motivées contre l'annexion, le 9 novembre 1878, le 6 juillet 1878, le 2 juillet 1876, le 8 avril 1877, le 12 juillet 1885.

M. le Maire demande au Conseil Municipal de vouloir bien donner son avis sur nouveau projet d'annexion à la Commune de Clisson d'une partie du territoire de la commune de Gorges.

Extrait délibérations municipales - séance du 31 août 1930, page 233 - cote n°D7-ADLA - dossier relatif à

1865

Clisson demande l'annexion de plus de 100 hectares.

1867

Une enquête publique est ouverte mais le projet est repoussé en 1869, après l'intervention du ministère de l'Intérieur

1871 - 1872 - 1885 - 1886

Gorges exprime son opposition ferme à l'annexion dénonçant une atteinte à son intégrité territoriale, des pertes fiscales injustifiées et une absence d'intérêt général.

Le conflit dure pendant près de 60 ans.

La proximité géographique, l'usage social des habitants sont des arguments avancés par Clisson. Mais Gorges refuse toute cession.

1930

Lancement d'une nouvelle enquête soutenue par le Préfet en place.

A l'issue de la procédure, l'annexion est établie autour des années 1930, mettant fin à plus de 60 ans de tension territoriale entre les deux communes.

Métiers du rail

LA GARDE-BARRIÈRE

Le développement du chemin de fer transforme les paysages, les mobilités... mais aussi les métiers.
A chaque gare, sur chaque ligne, des femmes et des hommes assurent le quotidien du réseau.

Dans un univers ferroviaire largement masculin, **certaines professions sont exercées par des femmes**.
C'est le cas du **métier de garde-barrière**, aujourd'hui disparu, mais longtemps **essentiel à la sécurité des circulations**.

Le quotidien des gardes-barrières

À partir de la seconde moitié du 19^e siècle, le métier de garde-barrière est souvent confié aux femmes.

Nous sommes des **épouses, des veuves, ou des mères de cheminots**. Nous sommes nombreuses à occuper ce poste tout en **vivant avec nos enfants dans la maison attenante**.

Notre engagement quotidien est réel, mais **notre statut est précaire**. Nous ne disposons que de **peu de reconnaissance** (pas de contrat clair, rémunération faible, peu ou pas de protection syndicale).

Nous travaillons longtemps, souvent seules, dans des **conditions exigeantes**, sans pour autant être **visibles ou reconnues**. Pourtant, **nos actions sont indispensables à la sécurité du réseau, et notre présence marque durablement les territoires que nous surveillons**.

Le choix de recruter des femmes repose sur des critères économiques. Elles sont perçues comme **plus disponibles et moins coûteuses**, et cela, dans un système qui **ne reconnaît pas leurs qualifications, ni leur charge mentale**.

Vivre aux abords des rails...

Les gardes-barrières sont **logées sur place**, dans une maison attenante au passage à niveau. Leur vie est rythmée par les **horaires des trains, les allers-retours, signaux, manivelle, drapeau rouge et la trompe**.

Un règlement les autorise à *"vaquer à leur ménage"*, à condition de rester prêtes à toute heure...

ET A GORGES ?

À la halte de la Gohardière
– surnommée par certains "la halte à Polo" –
plusieurs femmes ont exercé le métier de garde-barrière.

Des noms comme **Madame Bouclée** ou **Madame Audinet**, rappellent ces présences discrètes mais essentielles, qui ont longtemps veillé sur le passage des trains et la sécurité des habitants.

Un métier disparu

L'automatisation des barrières, amorcée à partir des années 1950, entraîne la disparition progressive du métier.

Dans les années 1980, les dernières gardes-barrières quittent leur maison.
Aujourd'hui, il ne reste plus aucun poste.

Seuls quelques souvenirs, bâtiments ou noms témoignent encore de leur existence.



"La garde barrière", L'illustration, n°2526, 25 juillet 1891, coll. L'illustration

Le RÊVE D'UNE HALTE

1880-1884

Dans les années 1870, la commune de Gorges souhaite obtenir une halte ferroviaire plus accessible pour ses habitants.

Bien qu'elle soit traversée par la ligne Nantes - La Roche-sur-Yon depuis 1866, Gorges reste mal desservie.

La gare de Clisson pourtant implantée sur le territoire gorgeois, est jugée trop éloignée pour de nombreux habitants, notamment ceux du bourg, des hameaux de l'Ouest ou des communes voisines comme Monnières ou Saint-Lumine-de-Clisson.

Afin de faciliter les déplacements et de soutenir l'activité agricole et commerciale, l'idée de la création d'une halte ferroviaire à Gorges émerge dans les discussions municipales dès 1872.

LE PROJET PORTÉ PAR LA COMMUNE



Plusieurs raisons poussent la municipalité à créer une halte :

- L'éloignement des deux gares les plus proches (Clisson et Le Pallet)
- Le péage du pont de Monnières
- Le coût élevé des frais de transport de marchandises
- La difficulté d'accès aux autres gares pour les habitants

La demande est d'abord rejetée. Le Ministère des Travaux publics considère que la distance est acceptable, et que les routes existantes suffisent aux besoins.

En 1882, sous l'impulsion du maire **Jules Polo**, Gorges renouvelle sa demande avec une proposition plus modeste. Une **halte pour voyageurs sans bagages au passage à niveau n°323, au lieu-dit de la Gohardière**.

PROJET TRANSMIS A L'ADMINISTRATION

Lancement d'une enquête publique
LE PROJET EST ACCEPTÉ

RÉPARTITION DES FRAIS

La commune participe aux dépenses à hauteur de 4/7^{ème} des frais



8594.37 francs

PARTICIPATION COLLECTIVE

Le maire, Jules POLO, cède son terrain
Lancement d'une souscription publique

= projet collectif et local

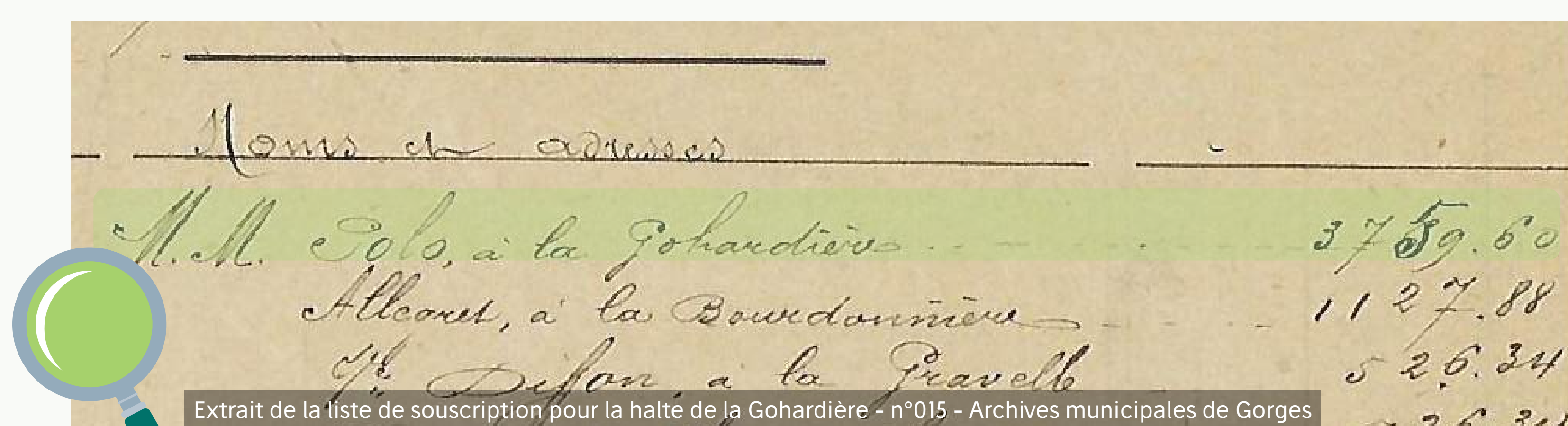
UNE SOUSCRIPTION EXEMPLAIRE



88 souscripteurs

(habitants du bourg, vignerons, artisans, commerçants, entreprises locales, gorgeois installés à Nantes ou à l'étranger)

Les montants sont variables et chacun contribue selon ses moyens. Le geste est parfois symbolique.



La plus grosse participation financière est celle du maire Jules Polo : **3 759.60 francs**.

M. Allégret, un notable gorgeois, garantit le solde de la somme.

130 ans d'usages, de souvenirs, de paysages

1884 - 2014

La halte est officiellement mise en service le
4 juillet 1884.

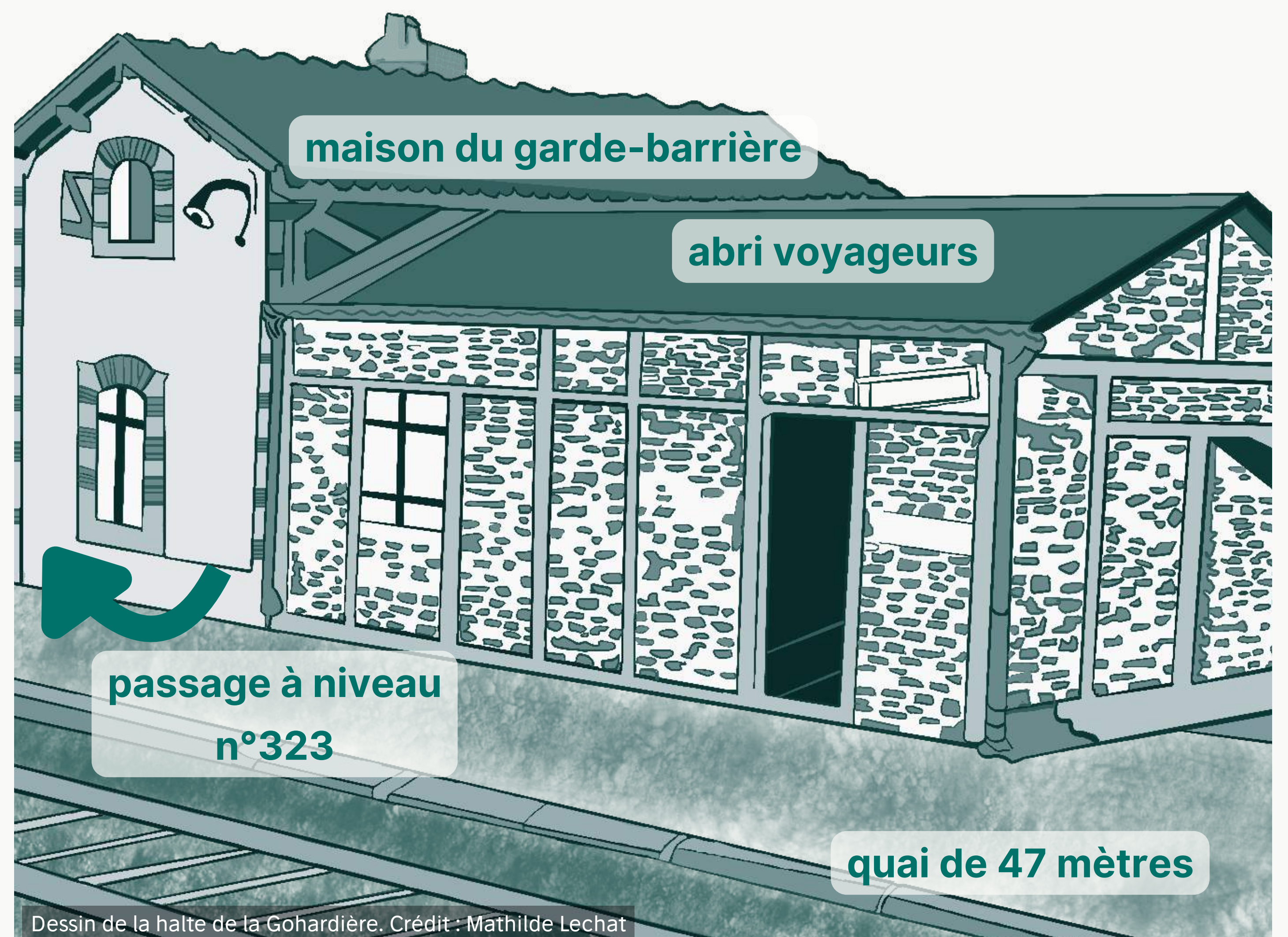
L'emplacement de la halte est bénéfique aux habitants de la commune et des hameaux alentours comme

Les Giraudières, La Gaubertière, Les Mortiers... mais aussi pour des usagers des communes voisines, comme **Monnières ou Saint-Lumine-de-Clisson**.

Les usagers prennent le train pour aller travailler (au port de Nantes par exemple), pour les **marchés et commerces**, les **rendez-vous médicaux** et pour **rendre visite à leur famille**.

En saison, les promeneurs viennent à Gorges durant la période des vendanges.

NANTES (État).....	* *
Difurcation Segré.....	
La Prairie de Mauves (arrêt).....	
Raccordement direct.....	
Poste B Dif. Vertou.....	* *
Toutes-Aides (arrêt).....	
Saint-Sébastien (arrêt).....	
Le Fresne-Rond (arrêt).....	
Vertou.....	
Les Mortiers (arrêt).....	
La Chevrue (arrêt).....	
La Follette (arrêt).....	
La Haie-Fouassière.....	
La Cognardière (arrêt).....	
Le Pallet.....	
Le Petit Pallet (arrêt).....	
La Mortaine (arrêt).....	
La Gohardière-La-Motte (Ar.....	
Gorges (halte) (a).....	
Gorges-La-Galussière (arrêt.....	
CLISSON.....	



Dessin de la halte de la Gohardière. Crédit : Mathilde Lechat



LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans les écrits, **la halte de la Gohardière** est désignée sous le nom de "halte à Polo", en référence à Jules Polo, le maire à l'origine du projet, qui a fourni le terrain et initié la souscription. Ce surnom témoigne d'un *lien étroit entre l'histoire d'un lieu et l'engagement d'un homme*.

Selon l'Abbé Pierre-Marie Grégoire (1913), la halte connaît un moment de forte visibilité avec le grand pèlerinage eucharistique du 31 août 1884, qui rassemble près de 15 000 personnes dans un champ voisin.

En 1896, une statue religieuse y est érigée. Le lieu, baptisé « pré de la statue », devient un repère du paysage gorgeois, à la croisée de la foi et du chemin de fer.



Statue de Notre-Dame du Sacré-Cœur située dans le champ du Pré

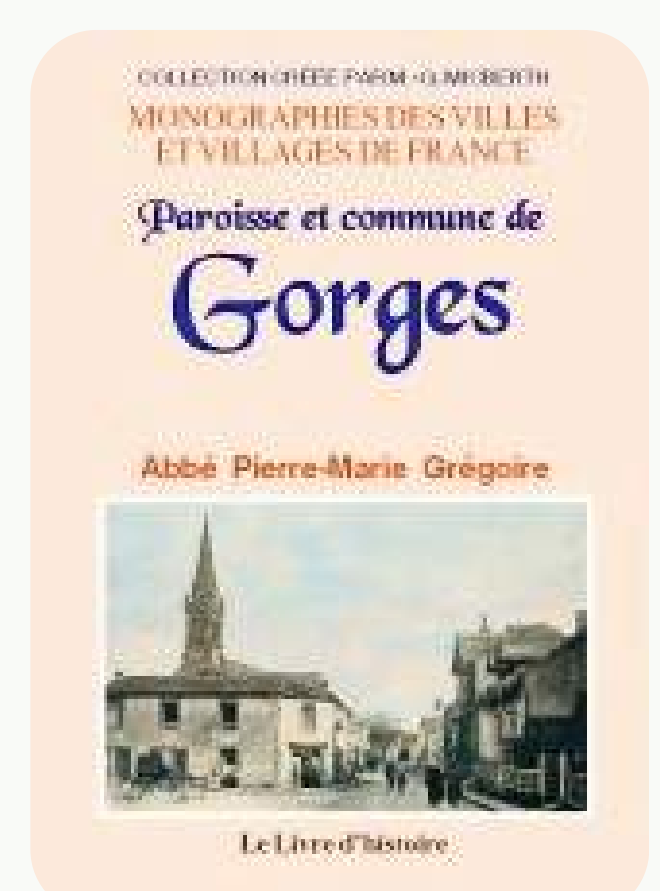


Photo de la Halte en 2009. Crédit : Mairie de Gorges

Au 20e siècle, la halte connaît un déclin progressif de sa fréquentation.

L'essor de l'automobile, le développement du service des cars et la réorganisation des dessertes ferroviaires entraînent une **baisse continue du nombre d'usagers**.

La halte reste en service durant de nombreuses décennies, mais avec **des arrêts de plus en plus rares**. Elle conserve une place dans le quotidien de certains habitants jusqu'au début des années 2000.

En 2014, la halte ferme officiellement dans le cadre de la création de la nouvelle gare de Gorges, située en plein centre-bourg.

La GARE actuelle de GORGES

POURQUOI UNE NOUVELLE GARE ?

Jusqu'en 2014, Gorges est desservie par la halte de la Gohardière, en service depuis 1884. Mais cette halte, située à l'écart du bourg, est peu fréquentée, avec moins de 10 voyageurs par jour en 2011 et elle ne répondait plus aux besoins des habitants.

Dans le même temps, la commune connaît une forte croissance démographique. **Entre 1999 et 2008, la population de la commune augmente de 42 %. Les déplacements vers Nantes se multiplient. Près de 9% des usagers de la gare de Clisson sont en réalité domiciliés à Gorges.**

La création d'une nouvelle gare en centre-bourg s'impose alors. Elle répond à une triple ambition: **offrir un meilleur accès ferroviaire aux gorgeois, désaturer la gare de Clisson qui se trouve à moins de 3 kilomètres et accompagner le développement du lycée Charles Péguy en facilitant les déplacements quotidiens.**

Projet régional, communal et intercommunal

L'aménagement de la nouvelle gare de Gorges s'inscrit dans le projet régional du tram-train Nantes-Clisson, lancé en 2011. Pour desservir la commune, une station plus centrale et accessible doit être construite.

Le chantier est porté par la Région, la SNCF, Réseau Ferré de France, la Communauté de communes et la mairie de Gorges.

Une convention signée en 2013 organise le financement entre partenaires.



Station Tram-train de Gorges - crédit : Gorges44.fr

Mise en service en 2014, la nouvelle gare de Gorges se situe à deux pas du bourg.

Conçue pour le **tram-train Nantes-Clisson**, elle offre des aménagements pensés pour la sécurité, l'accessibilité et le confort avec deux quais de 120 mètres, escaliers et rampes d'accès, abris, distributeurs de titres de transports, cheminements piétons, parkings à vélos et voitures.

Véritable équipement du quotidien, elle **connecte directement Gorges à Nantes** et s'inscrit dans un réseau de mobilités équilibré à l'échelle régionale participant à une **logistique de maillage territorial équilibré**.



Station Tram-train de Gorges - crédit : Gorges44.fr

Un point de passage quotidien

Située près du lycée Charles Péguy, elle facilite les trajets scolaires. Elle est également utilisée pour les déplacements domicile-travail, les rendez-vous dans l'agglomération nantaise, les loisirs ou les correspondances avec les TER et TGV.



Elle est la troisième grande étape ferroviaire de l'histoire de Gorges et vient témoigner de l'adaptation de la commune aux mobilités actuelles. Elle prolonge une histoire ferroviaire commencée il y a plus de 150 ans.