

LE « C.M. », CHEMIN DE FER DÉPARTEMENTAL DU MORBIHAN, DE LORIENT A PLOUAY (1902 - 1948)

Guy LE MOUEL

Kerblourc'h, PONT-SCORFF - Membre de la S.A.H.P.L.

Conférence du 6 décembre 2003 à LORIENT

Le texte qui suit prolonge et complète le thème développé dans le Bulletin de la S.A.H.P.L. de 1996-1997 (Pages 71 à 77, plus 9 Annexes), par notre collègue M. Guy LOUVET, sous le titre : « Petite histoire des chemins de fer dans le département du Morbihan ». L'article de G. LOUVET résumait une conférence donnée à la S.A.H.P.L. par l'auteur le 3 février 1996. Ces deux documents sont donc complémentaires.

*
* *

Le mois de septembre 2002 a vu le centenaire de l'ouverture des premières lignes du chemin de fer d'intérêt local du Morbihan, le « C.M. », comme on l'appelait, en utilisant les initiales de sa mère, la Compagnie des Chemins de fer d'intérêt local du Morbihan, elle-même créée en 1898.

Dans le texte qui suit, je le nommerai indifféremment le C.M. ou le Petit Train. Mais je n'utiliserai jamais les surnoms dont il fut affublé (le Tacot, le Tortillard, le Tueur de vaches, le Train à patates, ...), toujours de façon ironique, souvent même franchement désagréable. D'ailleurs, un siècle après sa naissance, et plus d'un demi-siècle après sa disparition précoce (46 ans, c'est jeune pour mourir, même pour un train !), pense-tou toujours qu'il méritait ces sobriquets ?

Aujourd'hui encore, de nombreuses personnes l'ont connu, emprunté, ou en ont entendu parler par leurs proches (¹). Mais l'image qui en est donnée est généralement composée à partir d'anecdotes, de faits divers, visant la plupart du temps à le critiquer, à le ridiculiser, voire à le discréditer. Il n'est pas question pour moi de me ranger à mon tour dans le camp des rieurs ou des

¹ Au mois de décembre 2002, lorsque j'ai donné ma première conférence à Pont-Scorff sur ce sujet, il y avait dans mon auditoire trois femmes : la fille du dernier chef de gare de Plouay ; la petite fille de la dernière chef de gare de Pont-Scorff ; et la fille de celui qui fut pendant une quinzaine d'années, le chef de gare du C.M. à Lorient.

procureurs, et de collectionner dans les pages qui vont suivre ces histoires, drôles ou tragiques (il n'a - hélas ! - pas tué que des vaches !), connues de tant de monde.

Je voudrais au contraire tenter de redonner dans ces quelques pages, à celui qui fut un agent essentiel du développement de notre Département du Morbihan, et, en particulier de notre Pays de L'Orient, pendant plusieurs décennies, au début du siècle dernier, et qui constitue donc aujourd'hui un élément important de notre patrimoine local, la place qui doit lui revenir dans notre mémoire collective. Et lui témoigner, par là-même, notre reconnaissance pour les bons et loyaux services qu'il rendit en son temps à nos aînés.

Le sujet du C.M.a déjà été abordé, je l'ai dit plus haut, par un autre membre de la S.A.H.P.L., M. Guy LOUVET. C'était il y a bientôt neuf ans, déjà ! ; un certain nombre des membres actuels de notre Société (dont moi-même !) ne l'étaient pas encore. D'ailleurs, en ayant préalablement discuté avec M. LOUVET, nous avons convenu que j'aborderais le sujet sous un angle différent du sien et que je considérerais comme acquis ce qu'il vous avait dit en 1996 sur l'histoire et les conditions juridiques de l'arrivée du Petit Train dans le Morbihan. Personnellement, j'ignorerai, volontairement, dans cet article, toute la période qui précéda l'ouverture des premières lignes du C.M. Je me concentrerai donc sur sa période active, depuis la convention d'utilité publique de 1898 jusqu'à la disparition du C.M. et au déferrement de ses voies en 1947-48, vous renvoyant, pour le reste, au Bulletin de la S.A.H.P.L. de 1996-1997.

Je me contenterai simplement de rappeler quelques dates essentielles à la compréhension de la situation des communications terrestres en Morbihan au tournant du XXème siècle.

Il y a un siècle, le réseau routier morbihannais était encore peu développé et, surtout, en fort mauvais état ; les voies étaient étroites, mal entretenues, livrées uniquement au trafic de véhicules hippomobiles, tant pour le transport des personnes que des marchandises.

Quant au chemin de fer, voici où il en était en cette fin du XIXème siècle :

Rappel des dates d'arrivée du grand train dans les principales villes bretonnes

<u>DATE</u>	<u>Cie PARIS-ORLÉANS (1852)</u> (BRETAGNE SUD)	<u>Cie de l'OUEST (1855)</u> (BRETAGNE NORD)
21.08.1851	NANTES	
13.04.1857		RENNES
1861	VANNES	
21.09.1862	LORIENT (juste 40 ans avant le C.M.) ⁽²⁾	
08.09.1863	QUIMPER	
18.12.1864	PONTIVY (depuis AURAY)	
1865		BREST
16.12.1872		PONTIVY (de ST.-BRIEUC)
27.06.1881	PLOERMEL (de QUESTEMBERT)	
24.07.1882	QUIBERON (depuis AURAY)	
06.04.1884		PLOERMEL (depuis LA BROHINIÈRE)

² La gare P.O. de LORIENT, Rue VAUBAN, en dehors des murs de la ville, avait été inaugurée dix jours plus tôt, le 11 septembre 1862.

Depuis 1884 donc, le Grand Train avait donc environ 270 kilomètres de voies ferrées en Morbihan, ce qui était peu par rapport à sa population.

Quant au C.M., il est entré en service à la fin de l'été 1902 ; c'est en effet le premier dimanche de septembre 1902 que le premier convoi a roulé sur les rails de la ligne allant de PLOERMEL à LOCMINÉ, la toute première mise en exploitation sur le réseau morbihannais.

Je rappellerai aussi que le Petit Train était le fruit de la rencontre entre le Conseil Général du Morbihan,- qui avait décidé ⁽³⁾ de doter le département d'un réseau de chemin de fer secondaire qui vienne compléter celui du Grand Train, en desservant les chefs-lieux de canton non touchés par le P.O. -, et la Compagnie des Chemins de fer d'intérêt local du Morbihan, spécialement créée à cet effet, et qui reprit la concession initialement attribuée à M.DELAUNAY ⁽⁴⁾, décédé en septembre 1897. Dès qu'elle fût en possession de la convention (signée le 17 janvier 1898), et que la loi de déclaration d'utilité publique des 3 lignes projetées fut votée (9 janvier 1899) , la Compagnie morbihannaise se mit au travail. Car il y avait beaucoup à faire.

Le 1er avril 1900, Le Nouvelliste du Morbihan publiait, sous le titre « Nos chemins de fer », le billet suivant : « M.RIGAUD, entrepreneur, vient de commencer les travaux de la ligne de Plouay à Ploërmel, sur la section de Plouay à Baud. Les travaux de remblaiement continueront ensuite sur toute la ligne. Nous sommes donc en droit d'espérer qu'avant longtemps cette ligne, sollicitée depuis tant d'années, sera livrée à l'exploitation et procurera des avantages considérables aux communes qu'elle traversera. » On sait que, moins de deux ans et demi plus tard, le 14 septembre 1902, la ligne Plouay-Ploërmel (90 km) était ouverte au trafic.

Dans l'article qui suit, j'utiliserai l'exemple - le plus proche de nous - de la ligne LORIENT-PLOUAY, l'une des 3 constituant le 1er Réseau de 1902, pour illustrer

A - d'abord **la construction du paetit train,**

B - puis son **exploitation**

C - et enfin son **apport au développement du Morbihan.**

A-La construction du Petit Train

La situation des chemeins de fer en Morbihan en 1902

Comme je l'ai rappelé précédemment, on comptait environ 270 km de voies ferrées en Morbihan depuis 1864, essentiellement dans le sud du département. Il s'agissait d'un chemin de fer d'intérêt général, à largeur normale (1, 435 m, norme européenne), et à double voie. Les principales villes du département (la préfecture, Vannes, et les 3 sous-préfectures, Lorient-

³ Session extraordinaire du Conseil Général du Morbihan du 19 octobre 1892

⁴ Le 13 avril 1893.

Pontivy-Ploërmel), ainsi que les autres villes de garnison (Auray-Port-Louis-Quiberon) étaient desservies par le « Grand Train », « P.O. » et « C.O. », depuis 1884 (⁵).

Pourquoi un autre train ?

Depuis que le grand train desservait les principaux centres urbains et économiques du Morbihan (essentiellement la bordure côtière sud), les élus des cantons, essentiellement terriens, non desservis, avaient pu se rendre compte de l'importance du chemin de fer pour le développement des régions qui en bénéficiaient. Les « non-desservis » en voulaient donc aussi. C'est d'ailleurs un besoin qui était ressenti au niveau national et qui fut reconnu comme tel.

D'ailleurs, si l'on rapporte la couverture en voies ferrées du département à la moyenne nationale, on s'aperçoit que le Morbihan était faiblement équipé en voies ferrées de toute nature (1 km de voie pour 2.250 habitants). D'où l'idée, et la volonté politique, de compléter la couverture de l'intérieur du département par un « Petit Train ».

Qu'est-ce qu'un « Petit train » ?

J'ai lu récemment, dans un roman, une comparaison que j'ai trouvée intéressante entre le petit train (que l'auteur appelle d'ailleurs « train de campagne ») et ce qu'il nomme le « chemin de fer », pour désigner sans doute le train « normal ». Le héros du roman, parlant de son mariage, écrit ceci : « Notre relation était à l'amour ce que le train de campagne est au chemin de fer. Petite allure, pas d'à-coup, un confort champêtre. » (⁶)

C'est une comparaison intéressante, encore qu'un peu trop littéraire peut-être. Aussi vais-je en proposer une autre. Car le terme « petit » - comme son contraire, « grand » -, est, en fait, un adjectif comparatif : on n'est pas petit - ni grand - dans l'absolu ; on est plus petit - ou moins grand - que quelque chose ou que quelqu'un. Et l'utilisation de cet adjectif prend d'ailleurs souvent une connotation péjorative.

⁵ - Le Morbihan, qui faisait partie du territoire du 11ème Corps d'Armée de NANTES, comptait les villes de garnison suivantes :

- AURAY : 2 compagnies du 116ème R.I. de Vannes
- BELLE-ILE : 2 compagnies du 62ème R.I. de Lorient
1 batterie à pied du 1er Rég. d'Art. Colon. de Lorient
- GROIX : ???
- LORIENT : 62ème R.I. (E.M. + 9 compagnies)
3 batteries du 4ème Rég. d'Art. Lourde
1er Rég. d'Art. Colon. (E.M., P.C. et 6 batteries)
- PONTIVY : 2ème Rég. de Chasseurs à cheval
- PORT-LOUIS : 1 compagnie du 62ème R.I. de Lorient
- QUIBERON : Détachement du 116ème R.I. de Vannes
- VANNES : 116ème R.I. (E.M. + 6 compagnies)
28ème et 35ème Régiments. d'Artillerie de Campagne

⁶ Marc DUGAIN - « Heureux comme Dieu en France » - Gallimard, 2002)

Je vais donc rester dans le domaine de la comparaison et définir le Petit Train par rapport à son frère aîné, le Grand Train.

LE « GRAND » TRAIN

Le Grand Frère : 1862 à Lorient

Chemin de fer d'intérêt général

Géré par des compagnies nationales

Territoire desservi : une grande partie de la FRANCE, au départ de PARIS (Ex. :le Paris-Orléans ou P.O., Compagnie de l'Ouest ou C.O.)

Voie « normale » (Standard1 européen, soit 1, 435 m.)

Voies doubles

Machines de traction (locomotives à charbon) plus puissantes

Wagons plus grands et plus nombreux par rame

Tracé des voies plus accidenté (pentes plus accentuées, virages plus ouverts, ...)

Prix de revient au km de ligne installé plus élevé

Villes desservies :

- Préfectures et sous-préfectures.

LE « PETIT » TRAIN

Le Petit Frère : 1902 à Lorient

Chemin de fer d'intérêt local

Géré par des compagnies locales (généralement départementales)

Territoire desservi généralement limité au département (Problèmes de raccordement entre départements voisins ; par ex. entre 29 et 56)

Voie dite « étroite » (1,- m.)

Voie unique

Ouvrages d'art moins nombreux

Gares moins importantes

- Chefs-lieux de canton

Mais, comme le soulignait M. LOUVET, il ne faut pas oublier une 3ème catégorie de chemin de fer : le tramway (train roulant sur voie unique de 0,60 M.), généralement en bordure de route existante.

En Morbihan :

- Tramway urbain de Lorient (avec prolongement jusqu'à Guidel, par Quéven, et à Hennebont) ;
- Tramway de la Commission de Gâvres ;
- Tramway Etel-La Trinité-sur-Mer, par Plouharnel, où s'effectuait la correspondance avec le P.O. Auray-Quiberon, et donc avec le Paris-Quimper à Auray. (Démonté en août 1914 ; remis en service en 1921 en voie de 1 m.).

A son apogée (1921), **le réseau du C.M. comptait environ 400 km de voies, construites en trois phases :**

- **1er RÉSEAU : 1902 - 1903 : 190 KM** (D.U.P. du 09.01.1899)

3 lignes : - PLOUAY-PLOERMEL 90 km (14.09.1902)
 - LORIENT-PLOUAY 25 km (28.02.1902)
 - LA ROCHE-BERNARD-LOCMINÉ 75 km (15.03.1903)

- **2ème RÉSEAU : 1906-1908 : 117 KM** (Loi D.U.P. 29.04.1902)

- **RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE : 1910 - 1921 : 130 KM**

La situation des Chemins de fer en Morbihan en 1921

Au total, à cette date, le Département du MORBIHAN **comptait environ 750 km de voies ferrées** ouvertes au public

- les 275 km des « P.O. » et « C.O. » ;
- les 440 km du « C.M. » ;
- le réseau de tramways décrit ci-dessus (VANNES ne réalisa jamais son projet de tramway).

On peut dire que, à ce moment, le Département du MORBIHAN était bien équipé en voies ferrées (1 km pour 750 habitants environ, soit 3 fois plus qu'en 1902) ; presque tous les chefs-lieux de canton étaient desservis, plus quelques autres communes). Comment en était-on arrivé là ?

La construction du C.M.

Toutes les normes relatives à la construction des lignes sont incluses dans les cahiers des charges et les conventions d'exploitation (50 ans à chaque fois) passées entre le Département du Morbihan et la Compagnie concessionnaire.

Un point essentiel de ces accords est le prix de revient du kilomètre de voie. Celui-ci doit rester le plus bas possible, car il influence directement toutes les décisions techniques concernant le tracé de la voie, le choix des matériels et les conditions d'exploitation du réseau.

Avant de soumissionner, la compagnie concessionnaire avait étudié le tracé en tenant compte des nombreuses contraintes qui s'imposaient à elle. L'objectif principal fixé par le Conseil

Général était d'avoir un outil performant, sans doute, mais surtout bon marché, et facilement accessible au plus grand nombre. Le coût de construction était donc l'un des éléments majeurs de l'offre des candidats à la concession. Il leur fallait rogner sur tout, et ils le firent :

- le nombre de voies (une seule, sauf dans les gares, les seuls endroits où deux trains pouvaient se croiser) ;
- la largeur de la voie (1 mètre, au lieu du standard de 1,435 m.) ;
- le poids des rails au mètre-linéaire (incidence sur le poids de métal, donc sur le coût, mais aussi sur la portance des rails) ;
- la puissance des machines (détermine le nombre de wagons tractables dans les endroits les plus difficiles du parcours : pente, conditions atmosphériques)
- le type et la capacité des wagons de voyageurs et de marchandises ;
- les obstacles à franchir (recherche de tracés demandant l'investissement minimum en ouvrages d'art) ;
- la taille des bâtiments des gares ...

Bref, sur tout. Dans cet esprit, il était donc essentiel de trouver le tracé idéal pour la voie et de minimiser le plus possible l'ensemble des coûts de construction et d'exploitation du réseau.

Mais le concessionnaire retenu avait déjà l'expérience de ce type de projet (Charentes) ; il utilisa donc cette dernière (plans identiques, matériaux, spécifications des locos, fournisseurs, ...) . Et, dès le vote de la loi de déclaration d'utilité publique, il se mit donc au travail, comme on l'a vu précédemment.

L'acquisition des trains

Il fallait dans un premier temps, avant même de donner le premier coup de pioche, acquérir les terrains sur lesquels allaient passer les voies et les autres infrastructures du chemin de fer. Compte-tenu du nombre élevé de parcelles et de propriétaires concernés (le remembrement des terres agricoles n'interviendra que 50 ans plus tard) - la seule pratique applicable était l'expropriation pour cause d'utilité publique. Celle-ci fut donc décrétée.

Je n'ai pas fait l'étude complète du problème des expropriations de parcelles sur tout le tracé de la ligne Lorient-Plouay. J'ai utilisé les résultats des travaux d'un groupe de travail de Quéven qui l'a fait pour sa commune, et j'ai moi-même fait le travail sur le cadastre de la commune de Pont-Scorff. Voici les résultats combinés de ces deux études :

- largeur moyenne de l'emprise du C.M. : de 9 à 10 m. (ballast + bas-côtés)
- longueur prévue du 1er réseau (voir ci-dessus) : 190 km
- surface à exproprier : de 170 à 180 hectares
- surface moyenne des parcelles (Quéven et Pont-Scorff) : 500/550 m²
- nombre de parcelles à exproprier : de 3.500 à 4.000
- nombre de propriétaires concernés : un millier (plusieurs dizaines par commune)

Les chiffres ci-dessus sont extrapolés à l'ensemble du 1er réseau à partir des chiffres moyens réels de Quéven et Pont-Scorff. Quelle que soit la précision de ces projections, les chiffres donnent une assez bonne idée du travail des commissions d'expropriation, quand on sait à quel point, à cette époque, les parcelles étaient morcelées, enchevêtrées, et comme les propriétaires fonciers sont généralement attachés à leurs moindres petits bouts de terrain. Mais, en fait, dans l'ensemble les choses se passèrent plutôt bien. Il y eut bien ici ou là, comme cinquante ans plus tard pour les remembrements, des résistances, des oppositions. Mais, au total, les choses allèrent

bien et vite. En effet, dès le milieu de l'année 1900, le travail des commissions d'expropriation était terminé et les travaux de construction des infrastructures allaient pouvoir commencer.

Je vous rappelle que les financiers qui avaient obtenu la concession avaient déjà des intérêts dans d'autres réseaux de chemins de fer départementaux à voie unique de un mètre dans d'autres départements, en particulier en Charente et en Loire-Atlantique. Et ces gens-là savaient déjà ce que normalisation veut dire. Pour les matériels roulants, ils les commandèrent aux mêmes fournisseurs qui les servaient déjà pour leurs autres réseaux ; et pour leurs bâtiments, ils reprirent très exactement les plans de ceux construits ailleurs.

Prenons l'exemple des bâtiments. Sur le réseau morbihannais, ils sont de deux types : les gares et les arrêts obligatoires. On reviendra tout à l'heure sur cette distinction quand on parlera de l'exploitation.

Les gares sont des bâtiments de type R + 1, le rez-de-chaussée étant occupé par les bureaux et par la salle d'attente des voyageurs, l'étage servant de logement au chef de gare et à sa famille. Les arrêts obligatoires comportent uniquement deux petites pièces en rez-de-chaussée : le bureau du préposé à la vente des tickets et la salle d'attente des voyageurs. Les arrêts facultatifs sont matérialisés par un simple poteau indicateur, planté dans la campagne, en bordure de la voie.

Lorsqu'on compare l'architecture des bâtiments du C.M. avec ceux du réseau des Charentes, on s'aperçoit qu'ils sont pratiquement identiques. On se dit donc que l'entreprise de construction a dû utiliser les plans de bâtiments déjà construits ailleurs. Ce qui fait gagner du temps, et de l'argent.

Par contre, si vous allez voir les bâtiments existant (Gares de LA FORET, MOELAN, ...) sur la ligne Quimperlé-Concarneau des chemins de fer du Finistère, vous trouverez une construction très différente, avec utilisation de matériaux différents : briques dans le Morbihan, granit dans le Finistère.

Description de la voie Lorient-Plouay (25/26 km)

L'Entreprise constructrice

C'est l'Entreprise RIGAUD qui fut chargée, par le concessionnaire, des travaux de terrassement, de pose de la voie, de construction des ouvrages d'art et des bâtiments des gares.

M. RIGAUD était originaire de DAX, mais il était établi à LORIENT bien avant le démarrage des travaux du C.M. ; en effet, ses deux fils, ingénieurs, - qui travaillaient avec lui -, avaient épousé deux soeurs de LORIENT, des filles LE TÉTOUR, respectivement en 1888 et 1892.

Les trois hommes Rigaud s'étaient construits trois maisons, une pour chacun d'eux, à la limite de PLOUAY et de CLÉGUER, sur des terrains acquis en 1895, et situés pratiquement sur le parcours du C.M.

La maison de M.Rigaud père est (toujours) connue sous le nom de « Château de KERPENDU » (ce qui est une appellation très abusive pour cette construction) ; elle appartient aujourd'hui à une famille très connue de Lorient. Les maisons des deux fils sont situées, l'une juste à côté de celle du père, à Kerlebert, sur la route PLOUAY-LORIENT, l'autre à Keryard, également en bordure de la voie express. Il y a là, en plus de la maison de maître, un groupe de bâtiments qui servaient d'écuries pour les chevaux de chantier et de logement pour leurs

conducteurs. Ces trois maisons sont connues à PLOUAY sous la dénomination globale de « maisons des ingénieurs ».

Il existe au centre-bourg de PLOUAY un autre immeuble, plus important (R + 2), qui a été construit par l'entreprise RIGAUD ; ce qui semble prouver que celle-ci a travaillé dans la région, sans doute en attendant d'obtenir le marché du C.M., ou entre la construction des deux premiers réseaux. Ils vendirent tous les trois leurs maisons en 1911, et le père mourut à DAX en 1912. Les deux fils émigrèrent au BRÉSIL où ils travaillèrent sur leur métier.

La maison du père, la plus importante, est très intéressante, car elle utilise des techniques de construction inhabituelles en Bretagne ; on y trouve, par exemple, un système de collecte des eaux de pluie, avec stockage en citerne, pour l'utilisation domestique, tout à fait inconnu chez nous (mais sans doute commun dans les Landes). Et les sous-sols des trois maisons, ont un plafond constitué d'une voûte arrondie en briques rouges - les mêmes que celles qu'on retrouve sur les façades des gares - soutenue par des rails de chemin de fer.

La construction du ballast et la pose des voies

Le terrassement et le ferrailage des voies se faisaient évidemment entièrement à la main. On trouve une très belle série de photos illustrant le travail des terrassiers dans l'ouvrage de D.PICOL (voir bibliographie infra) sur « Le P'tit Train QUIMPERLÉ-CONCARNEAU ». La photo d'amateur reproduite ci-contre date sans doute de 1900 ou 1901 ; elle montre le creusement d'une tranchée à l'arrivée du train à PLOUAY.

Une équipe de mineurs passaient d'abord pour défoncer la roche à coup de mines dans les endroits où la voie devait passer en tranchée. Puis venaient les terrassiers, qui construisaient le ballast, et enfin les poseurs de voies. Comme on l'a dit, les voies étaient uniques dans les intervalles entre les gares. C'est seulement dans celles-ci qu'elles étaient multiples, pour permettre, soit le stationnement des wagons de marchandises devant les quais de chargement, soit le garage des trains pour la nuit, soit tout simplement le croisement des trains montant et descendant. On comprend très bien cette nécessité en étudiant les horaires des différents trains circulant sur une même ligne.

Les hommes qui travaillaient (durement) sur les voies devaient s'arrêter le soir pour se reposer. Mais ils travaillaient généralement en pleine campagne, sans autre moyen d'accès au chantier qu'à pied. Il y avait eu des accords pris entre les aubergistes des communes traversées par le train et la Société RIGAUD. Mais les ouvriers, le soir, plutôt que de faire plusieurs kilomètres à pied après une longue journée de travail, et peut-être aussi pour des raisons d'économie, préféraient se mettre d'accord avec les paysans du coin où ils travaillaient pour se faire nourrir et héberger pour la nuit. Ce qui, évidemment, ne faisait pas l'affaire des aubergistes. Ils écrivirent donc à la sous-préfecture de Lorient pour se plaindre de ces pratiques. M. RIGAUD, le patron, fut ainsi mis en cause.

(Lettre du Sous-Préfet de Lorient au Maire de Pont-Scorff aux archives de la Commune de Pont-Scorff)

Les ouvrages d'art et les bâtiments

Sur la voie LORIENT-PLOUAY, (donc sur 25 km environ), on trouve 17 OUVRAGES D'ART ET BATIMENTS :

- La GARE de départ de LORIENT (Point 0) était voisine, mais différente de celle du P.O.. Elle se situait en effet au fond d'une impasse perpendiculaire au cours de Chazelles, à l'emplacement de la Rue Blanqui, à 300 m. au sud de la gare du P.O. Les voies et les bâtiments du C.M. se trouvaient entre cette impasse et la Rue G.Collier. On n'a retrouvé aucune photo ni carte postale de la gare du C.M.

On trouvait ensuite, en allant vers Plouay :

- Au km 0,435, un PONT MÉTALLIQUE de 8 M., dit de KERENTRECH, (Pont inférieur biais sur le chemin du cimetière).

- Plus loin, un PASSAGE A NIVEAU sur l'antenne du port du P.O.

- Au km. 1,679, un PASSAGE sur le P.O. - Biais de 6,-m. à 45° sur une voie P.O.

- L'ARRET OBLIGATOIRE de KERYADO (maison existante)

- L'ARRET OBLIGATOIRE de QUEVEN (à construire)

- Au km. 8,592, le VIADUC de KERRUISSEAU sur le SCAVE - Pont de 4 arches de 6,-m. ; hauteur : 11,-m. (Limite Pont-Scorff / Quéven)

- La GARE de PONT-SCORFF et ses dépendances (à construire)

- Le « FER A CHEVAL » de LOMENER/PONT-SCORFF (nécessité par la pente trop raide pour descendre directement sur le SCORFF

- Au km. 15,925, le PONT sur le SCORFF à TRONCHATEAU - Pont métallique de 18,-m. sur le Scorff. (Limite Pont-Scorff / Cléguer)

- L'ARRET FACULTATIF de TRONCHATEAU/CLÉGUER

- L'ARRET OBLIGATOIRE de CLÉGUER/MESLIEN (à construire)

- 2 petits PONTS MÉTALLIQUES :

- l'un de 2,-m. de long, au km. 16,145, sur le ruisseau de St-Sauveur ;

- l'autre de 6,-m., au km. 17,540, sur le ruisseau de Restraudan.

- L'ARRET FACULTATIF de NIVINO/PLOUAY (à 4 km de GUILLIGOMARCH)

- Une TRANCHÉE en arrivant à PLOUAY (Photo ci-dessus)

- La GARE de PLOUAY et ses dépendances (à construire)

Soit, entre LORIENT et PLOUAY (25 km) :

- 3 Gares (LORIENT - PONT-SCORFF - PLOUAY)

- 3 Arrêts obligatoires (KERYADO - QUÉVEN - CLÉGUER)

- 2 Arrêts facultatifs (TRONCHATEAU - NIVINO)

ou un arrêt - officiel - possible tous les 3,5 km environ.

... Sans tenir compte, bien sûr !, des arrêts exceptionnels, intempestifs, aléatoires, involontaires, alimentaires, ... et autres !

En s'en tenant aux seuls arrêts officiels, il y en a plus que sur la moyenne du réseau (1 arrêt tous les 5 km environ). Cette forte densité de points d'accès au train pour le public est sans doute l'une des raisons pour lesquelles la ligne LORIENT-PLOUAY sera l'une des plus rentables de tout le réseau du C.M.

En effet, en 1935, elle est la 3ème ligne du réseau pour la densité du trafic, derrière :

- N° 1 : PONTIVY-LOCMINÉ-VANNES	Indice 100
- N° 2 : VANNES-SARZEAU-PORT-NAVALO	96
- N° 3 : LORIENT-PLOUAY-GOURIN	73

Si la gare de LORIENT permet une correspondance facile avec le réseau P.O. (les deux gares sont mitoyennes), la gare de PLOUAY se trouve au carrefour de 4 lignes du C.M. :

- SUD : vers LORIENT et le P.O
- EST : vers BAUD et LOCMINÉ (correspondance vers VANNES, LA ROCHE-BERNARD et la LOIRE INFÉRIEURE (connexion à LA ROCHE-BERNARD)
- NORD-EST : vers PONTIVY via MESLAN (Correspondance sur PLOERMEL)
- NORD-OUEST : vers GOURIN via MESLAN (Correspondance possible à GOURIN avec le RÉSEAU BRETON)

Il ne manquait qu'une connexion vers l'OUEST et le FINISTERE, via ARZANO.

Ce qui faisait, à PLOUAY, en 1932 : 16 trains réguliers de voyageurs/jour :

- 4 Départs vers et 4 Arrivées de LORIENT
- 2 et 2 MESLAN
- 2 et 2 BAUD

... PLUS les trains supplémentaires, les trains spéciaux et les trains de marchandises.

Par contre - on le déplorera tout le temps de l'existence du C.M. - on ne parvint jamais à se mettre d'accord avec le Département du FINISTERE sur l'établissement d'une connexion entre les réseaux de petit train des deux départements, soit à PLOUAY (par ARZANO), soit au FAOUE (par LOCUNOLÉ). Les personnes intéressées par cette question très intéressante en trouveront un exposé très documenté dans le travail de M. Alain PENNEC (voir bibliographie ci-dessous).

B – L'exploitation du Petit Train

Début de l'exploitation du 1^{er} réseau du C.M.

- Le 1er septembre 1902, c'est le premier tronçon LOCMINÉ/PLOERMEL (48 km) de la ligne PLOUAY/PLOERMEL qui est ouvert aux voyageurs. Le second tronçon, LOCMINÉ-PLOUAY (43 km) sera ouvert le 14 septembre.
- Puis, le 28 septembre, on ouvre la ligne LORIENT/PLOUAY (25 km),
- Le 12 octobre, c'est au tour du premier tronçon LOCMINÉ/VANNES (33 km) de la ligne LOCMINÉ/ LA ROCHE-BERNARD
- Et enfin, le 15 mars 1903, le dernier tronçon du 1er réseau, la ligne VANNES/LA ROCHE-BERNARD-RIVE DROITE (44 km).

A chaque inauguration de ligne, la population est avisée par des affiches distribuées par la Compagnie du C.M. pour affichage dans les Mairies...

... et par des annonces dans les journaux (Article du NOUVELLISTE du MORBIHAN du jeudi 25 septembre 1902, annonçant l'ouverture de la ligne Lorient-Plouay). Cet article rappelle que l'arrivée du P.O. à Lorient 40 ans plus tôt, avait donné lieu à de grandes fêtes, et continue : « L'ouverture de la ligne Lorient-Plouay sera sans doute moins brillante. Et pourquoi montre-t-on moins d'enthousiasme ? N'est-ce pas parce que l'on se blase de toutes choses ? Les Latins l'ont dit ; Assueta vilescunt. »

Pourtant, le jour de l'entrée en service d'une nouvelle ligne de C.M. fut un jour de liesse pour les populations des communes concernées. « La ligne (LORIENT-PLOUAY) fut inaugurée le dimanche 28 septembre 1902 avec le cérémonial propre à ce genre d'événement. Paré de drapeaux et de guirlandes, le premier convoi, dans lequel avaient pris place les notables en chapeau claqué, franchit la distance de LORIENT à PLOUAY entre une double haie de badauds aussi médusés qu'enthousiastes. » (« Les Quévenois à la croisée des chemins », Pp. 110-111).

L'organisation générale du réseau

- Le Siège Social de la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local du MORBIHAN se trouve à la gare du C.M. de VANNES.

- Le siège du Service Matériel se trouve à LOCMINÉ ; c'est là que s'effectuent l'entretien et les réparations du matériel roulant.

- Enfin, le siège du Service Voies (entretien du ballast et des rails) se trouve à MOULIN-GILET (Commune de MORÉAC).

Le matériel de traction

- Sur les deux premiers réseaux, on utilisera uniquement - dans un premier temps - des locomotives à vapeur. On en comptera jusqu'à trente, 12 de marque Corpet-Louvet, 18 de marque Pinguely.

Ces locomotives nécessitent, pour fonctionner, du charbon et de l'eau ; elles sont menées par une équipe de deux hommes, le chauffeur - qui s'occupe de la production de vapeur - et le mécanicien, qui est, en fait, le conducteur de la machine.

- Plus tard, à compter de 1931, dans une tentative de modernisation visant à améliorer les conditions d'exploitation du « petit train » et à en prolonger l'existence, les trains de voyageurs seront remplacés par des « autorails » : 4 autorails à accumulation électrique, dans un premier temps ; puis 5 autorails Diesel / Elestriques BRISSONEAU & LOTZ.

Les services offerts par le C.M.

Les services offerts par le C.M. étaient de deux ordres :

- un service de transport de voyageurs ;

- un service de transport de marchandises (de gare à gare) ;

On m'a aussi parlé d'un service de poste embarquée (courrier-convoyeur), mais il me faut élucider plus avant ce point avant d'en parler.

a – Le service voyageurs

Le matériel roulant

La Compagnie utilisait environ une centaine de wagons de voyageurs. Ceux-ci étaient de deux types : 71 wagons de 2de classe (places assises / places debout) et 27 wagons « mixtes », comportant un compartiment de 1ère classe (8 voyageurs assis / 4 debout) et un compartiment de 2de classe (voyageurs assis / voyageurs debout).

Un train « normal » de voyageurs comportait 1 wagon mixte + 2 wagons de 2de classe + 1 wagons de marchandises (bagages non accompagnés, vélos, ...). Au total, un tel train pouvait donc transporter 102 voyageurs (12 en 1ère classe, 90 en seconde ; 68 assis, 34 debout).

L'entrée et la sortie des voyageurs se faisait par les deux extrémités du wagon, qui comportaient chacune une petite plateforme. Les wagons étaient éclairés par des lampes à pétrole en cuivre, suspendues sur les parois intérieures des wagons ; dans certains cas, on pouvait aussi chauffer les wagons, en glissant, sous les pieds des voyageurs, une grande bouillotte en métal, remplie d'eau chaude, qu'on embarquait à la gare de départ.

A certaines occasions (pèlerinages, fêtes locales, ...), le C.M. mettait en place des trains spéciaux, comportant beaucoup plus de wagons ; en cas d'insuffisance de wagons-voyageurs, on mettait même en service des wagons de marchandises couverts pour répondre à la demande des usagers (Il existe des cartes postales prouvant ce genre de pratique).

J'ai trouvé dans les archives de la Mairie de PONT-SCORFF une lettre fort intéressante du Procureur de la République de LORIENT au Maire de PONT-SCORFF, datée du 09.01.1903, et qui démontre, s'il en était besoin le soin apporté par ce haut fonctionnaire à l'utilisation des fonds publics dont il a la charge. En voici la teneur. « La commune de Pont-Scorff étant actuellement reliée à Lorient par une voie ferrée, il y aurait intérêt au point de vue de l'économie des frais de justice à user de cette voie au lieu des voitures ordinaires, comme cela se pratiquait jusqu'ici. J'ai l'honneur en conséquence de vous prier, lorsque vous aurez à requérir le transport d'un ou plusieurs prévenus à Lorient, d'établir la réquisition au nom de la Cie des chemins de fer départementaux du Morbihan pour le transports desdits prévenus et des gendarmes d'escorte. »

On dira enfin, pour mémoire, que les administrateurs du réseau, disposaient, pour leurs déplacements professionnels, d'un wagon spécial de grand luxe.

Les arrêts desservis

Pour l'ensemble du réseau morbihannais, on comptait 87 arrêts sur une distance de 440 km, soit un arrêt en moyenne tous les 5 km.

- Arrêts obligatoires :

- Gares (LORIENT, PONT-SCORFF, PLOUAY, ...)	:	25
- Arrêts obligatoires (QUÉVEN, CLÉGUER, ...)	:	50

- Arrêts facultatifs (TRONCHATEAU, NIVINO, ...)	:	12
---	---	----

Les horaires du C.M. en 1902

A la mise en service de la ligne LORIENT-PLOUAY, il y avait 3 trains/jour dans chaque sens. Les horaires avaient sans doute été fixés par le C.M., sans réelle concertation avec les autorités communales concernées, et en ne se souciant guère des besoins réels des usagers éventuels. Car les maires de PONT-SCORFF (12.10.1902), de PLOUAY (26.10.1902) et de QUÉVEN (01.11.1902) demandèrent très rapidement par courrier à la direction du C.M. d'aménager ses horaires initiaux, inadaptés, selon eux, aux besoins des usagers potentiels ; elle le fit - en restant sur la base de 3 trains/jour, comme convenu dans le cahier des charges initial - à compter du 15 novembre 1902. Ce n'est que le 1er août 1904 qu'un 4ème train journalier fut mis en service sur cette ligne

.On notera que, avant même la mise en service de la ligne LORIENT-PLOUAY, les maires des communes concernés protestent auprès de la Compagnie au sujet des horaires, qu'ils trouvent inadaptés aux besoins de la population Réceptive aux critiques des élus, la Compagnie consentit à modifier ses horaires à dater du 15 novembre 1902 (tout en restant sur la base du cahier des charges prévoyant 3 trains /jour dans chaque sens), comme on le montre ci-après :

DEPART DE PLOUAY

ARRIVÉE A LORIENT

AU 28 / 09

AU 15 / 11

AU 28 / 09

AU 15 / 11

5 . 45

7 . 25

7 . 00

8 . 40

9 . 35

12 . 35

10 . 50

13 . 50

13 . 01

18 15

14 . 17

19 . 30

DEPART DE LORIENT

ARRIVÉE A PLOUAY

AU 28 / 09

AU 15 / 11

AU 28 / 09

AU 15 / 11

7 . 40

9 . 10

8 . 55

10 . 25

11 . 45

16 . 30

12 . 46

17 . 45

16 . 49

20 . 00

18 . 05

21 . 15

La durée du trajet est d'une heure un quart, soit une moyenne horaire de 20 km/h. Cette durée sera réduite par la suite, mais seulement de très peu.

On remarquera que, avec cet horaire, aussi bien avant qu'après le 15 novembre 1902, un seul train suffisait théoriquement pour effectuer les 6 voyages journaliers entre LORIENT et PLOUAY. D'autre part, il évitait tout croisement de deux trains entre deux gares, évitant ainsi les manoeuvres et les attentes dans les gares où devaient s'effectuer les manoeuvres ; ce qui aurait dû amener une utilisation maximale du matériel de traction et de transport et une réduction des coûts d'opération.

Les tarifs voyageurs de Lorient à Plouay (25 km)

Tarif en vigueur Septembre 1902 :

- 2de Classe : 1 35 F.

- 1ère Classe : 2,00 F. (+50 %)

(Le tarif en 1ère Classe est supérieur à celui de 2de Classe de + 50 %. Ceci correspond exactement à la différence du nombre de voyageurs : 12 voyageurs assis dans un 1/2 wagon de 1ère c. 18 dans le même espace en 2de cl.) La recette d'un wagon mixte plein est donc exactement identique pour la Compagnie à celle d'un wagon de seconde plein.

b – Le service marchandises

Le Service Marchandises tarda parfois à se mettre en place par rapport au Service Voyageurs, en particulier la correspondance entre le C.M et le P.O.. Ce qui posait des problèmes aux usagers lorsqu'ils devaient prendre un train du P.O à LORIENT, ou à VANNES, et qu'ils avaient des bagages importants voyageant en marchandises. Là-aussi, il fallut une intervention énergique des élus locaux auprès des Compagnies, appuyant les demandes des usagers, pour que le C.M. et le P.O. fassent les efforts nécessaires pour que ce service fonctionnât correctement.

Le trafic marchandises était très diversifié, allant des colis au vrac (bois, pommes, choux, engrais, ...) ; les transports d'animaux vivants étaient aussi très importants (par exemple entre le Sud-Finistère et les marchés du centre du Morbihan : Baud, Locminé, ...)

Les wagons utilisés étaient de deux types : wagons fermés et wagons-plateformes. Les gares avaient généralement des entrepôts pour le stockage des marchandises et des quais spécialisés pour leur manutention.

Vers 1930, le C.M. utilisait environ 400 wagons de marchandises de tous types.

A ce moment, le nombre total d'engins roulants de la Compagnie était donc de l'ordre de 540 :

- une quarantaine d'engins de traction (locomotives et autorails) ;
- une centaine de wagons-voyageurs ;
- environ 400 wagons de marchandises.

C – L'apport du Petit Train au développement du département du Morbihan

1 – Sur le plan économique

Au début du XXème siècle, l'économie du département, et particulièrement de l'intérieur de celui-ci, est essentiellement agricole. Le Petit Train va y faire un apport essentiel, en permettant, par l'approvisionnement massif et à bas prix en engrais chimiques et en calcaire, la mise en valeur des Landes de Lanvaux.

Il va permettre aussi le transport sur de plus longues distances et à moindre coût de produits peu exploités jusque-là par suite de l'enclavement de leur zone de production. Quelques exemples :

- le bois de châtaignier, utilisé pour la fabrication de produits tanniques, ainsi que de poteaux de mines transportés en ANGLETERRE par le port de LORIENT ;
- les pommes à cidre,
- les sabots,
- le charbon de bois ...

Dans notre région, il va permettre un meilleur approvisionnement de la Ville de LORIENT en produits de l'intérieur (bois de construction et de chauffage, cidre, pommes de terre, animaux vivants, ...). Il va aussi améliorer le commerce de bovins entre le Sud-Finistère et les foires du centre du Morbihan (Les animaux qui faisaient auparavant la totalité du parcours à pied embarquent désormais sur le Petit Train à PONT-SCORFF et arrivent ainsi sur les champs de foire plus vite et en meilleur état.)

L'approvisionnement des Forges de LOCHRIST en minerai et en charbon depuis le port de LORIENT est facilité. Les scories de haut fourneaux sont évacuées par le train dans des petites usines, installées sur les bords du Blavet, en amont des Forges (à SEBREVET, PONT-AUGAN) qui les transforment en engrais ; ceux-ci sont ensuite expédiés vers le centre du département par le train

Les machines agricoles (charrues, faucheuses, premiers tracteurs, ...), livrées à LORIENT ou à VANNES par le P.O., sont redistribuées vers l'intérieur par le C.M..

Plus tard, en particulier pendant et après la seconde guerre mondiale, le train transporte la nombreuse main-d'oeuvre disponible de l'intérieur vers les zones d'emploi (LORIENT).

Enfin, on l'a vu, le Petit Train apporte sa modeste contribution aux économies de l'Administration en transportant, à moindre coût, les prisonniers jusqu'au Tribunal ou à la prison de LORIENT !

2 – Sur le plan sociologique

Avec le Petit Train, les déplacements des personnes des campagnes vers les villes sont facilités ; les échanges s'intensifient donc et favorisent les transactions commerciales entre les villes du sud, consommatrices, et les campagnes productrices (on vient plus facilement et plus souvent faire ses courses en ville et y vendre les produits de la ferme ; ex. le marché au beurre du Cours de la Bôve).

Désormais, on va de LORIENT à PLOUAY en un peu plus d'une heure. Ce qui facilite les réunions de famille, les rencontres de tous ordres (culturelles, sportives, ...), les mariages entre campagnards et citadins.

Les déplacements professionnels aussi bénéficient de ce rapprochement ville-campagne.

On vient plus souvent rendre visite aux enfants pensionnaires en ville ; ceux-ci rentrent plus facilement chez eux. Pensons, par exemple, aux enfants de CLÉGUER qui, en 1944-45, étaient en pension, les garçons à KERNASCLÉDEN, les filles à PONTIVY : le train permettait aux parents d'aller les voir de temps en temps, car l'utilisation des voitures était limitée (réquisitions de la guerre, difficultés d'approvisionnement en carburant et en pneus, mauvais état du réseau routier, ...)

3 – Sur le plan culturel et touristique

En facilitant les déplacements courts et massifs de populations (déplacements de courte durée ou à courte distance), le C.M. a favorisé le développement culturel de notre région sous tous ses aspects : religieux, touristique, politique, ...

Fêtes religieuses et pardons

Jusque-là, on pouvait aller, par le P.O., de LORIENT

- aux fêtes des Fleurs et de Kergornet à GESTEL,
- à Sainte-Anne d'Auray,
- à la fête de Toulfoën (profane),

... mais guère plus loin. Et si on n'était pas Lorientais, on ne pouvait guère aller plus loin que là où nos propres jambes pouvaient nous mener (et nous ramener) dans la journée.

Depuis septembre 1902, on peut aller aussi, facilement, et sans fatigue excessive :

- à Sainte-Anne des Bois (Pont-Calleck)
- à Sainte-Barbe et à Saint-Fiacre, au Faouët
- à Notre-Dame de Quelven
- au Pardon de N.D. du Roncier à Josselin. (C'est au retour de ce dernier pèlerinage, le 8 septembre 1932, que le C.M. eut son plus grave accident corporel : il y eut 3 morts et 12 blessés chez les pèlerins de Vannes qui rentraient chez eux.)

Développement du tourisme

- Grâce aux antennes du C.M. sur Port-Louis, Port-Navalo, Sarzeau, et au réseau de tramway Etel-La Trinité-sur-Mer, l'accès aux plages du Morbihan était facilité ;
- De même, PONT-SCORFF devint une destination dominicale pour nombre de Lorientais et leurs familles, qui y allaient, pique-niquer dans les prés des bords du Scorff, y pêcher (Concours de pêche important), profiter des bons restaurants , ...

Autres manifestations populaires

D'autres manifestations populaires profitèrent de C.M. pour attirer des foules nombreuses. On citera :

- les Fêtes d'Aviation, dont les Bretons se montrèrent friands dès 1910. Seules des villes desservies par le chemin de fer pouvaient en organiser (transport des avions, des ballons et du matériel de gonflage de ces derniers, et des spectateurs). En 1910, une telle fête attira 20.000 spectateurs à JOSSELIN, une autre en vit 50.000 à LORIENT en 1912. Lors de celle-ci, LE NOUVELLISTE du 23 avril 1912 « n'a pas compté moins de 9.000 arrivants par les trains de la Compagnie d'Orléans, et de 2.000 par les trains départementaux. L'une et l'autre compagnie durent doubler ou tripler leur service normal, néanmoins, à certains moments, se trouva débordée puisqu'un des trains du matin de la compagnie départementale dût franchir les stations de Pont-Scorff et de Quéven sans pouvoir y prendre un seul des nombreux voyageurs qui attendaient sur les quais. »

- les Fêtes patronales de PLOUAY et leur déjà célèbre Grand Prix cycliste. On sait que, le mardi de la fête de PLOUAY, l'Arsenal de Lorient et les Forges de Lochrist étaient pratiquement à l'arrêt. Le C.M. organisait des trains spéciaux, avec des tarifs promotionnels sur 4 jours pour se rendre à PLOUAY.

- grâce au Petit Train, la grande fête du 4ème Centenaire de l'Union de la Bretagne et de la France (Vannes, 1932) eut un éclat tout particulier, en permettant aux Bretons de l'intérieur de se rendre en masse à Vannes pour y écouter Mgr DUPARC..

Le Petit Train et la guerre de 14-18

Le Petit Train fut désorganisé par la déclaration de guerre :

- une partie non négligeable de son personnel était mobilisé ;
- une partie de son matériel était réquisitionné pour les armées ou pour les usines travaillant pour la défense nationale.

Dès le début du conflit, en août 1914, le tramway Etel-LaTrinité fut entièrement démonté et transporté (en une semaine !) dans la zone des armées. Il ne fut rétabli qu'en 1921, en voie métrique cette fois.

Les besoins de la période de guerre augmentaient beaucoup les services attendus du Petit Train. Ce dernier, en effet, devait participer :

- à la mobilisation des hommes (*⁷)
- au transport des chevaux réquisitionnés par l'armée
- au transport des permissionnaires, à partir de 1915
- au transport des blessés, dès le début des hostilités
- et même au rapatriement des cercueils des morts

De plus, de 1917 à 1919, le camp de Meucon fut donné aux Américains comme base pour le stockage des matériels, munitions et fournitures de tous ordres débarquées de leurs bateaux au port de Saint-Nazaire. Des dizaines de wagons de marchandises leur étaient attribués en permanence.

Le Petit Train et la guerre de 39-45

Pour la mobilisation de 1939, le C.M. a joué le même rôle qu'en 1914. Pendant la guerre, outre le service voyageurs au bénéfice des populations civiles, il fut largement mis à contribution par les Allemands pour leurs travaux de Lorient et de la région (Mur de l'Atlantique, B.S.M., aérodrome de Lann-Bihouée, ...) Ce qui explique les nombreuses actions des « patriotes » contre le Petit train, ses gares et ses voies, malgré la surveillance (!) assurée (!!) la nuit par des gardes-voies, tous anciens combattants de 14-18, et plus préoccupés de ne pas s'enrhumer que de traquer les saboteurs, leurs fils ou leurs neveux.

A partir des bombardements de 1943, le dernier train quittait Lorient avant la nuit (la gare était fermée après le départ du dernier train pour PLOUAY) et n'y revenait que le lendemain matin, avec son chargement de travailleurs et de commerçants qui venaient travailler en ville.

Pendant la « poche de Lorient » (août 1944 - mai 1945), la voie était coupée à Kerruisseau, entre Quéven et Pont-Scorff, par la ligne de front.

Après la guerre, le Petit Train servit à la reconstruction de la ville (transport des très nombreux ouvriers venant de l'arrière-pays travailler dans le bâtiment, transports de matériaux, ...)

« Le matin, le C.D. (Compagnie ardennaise) nous prend à 5 heures ; adieux brusqués pour ne pas trahir nos émotions. Quelques occupants déjà, et, dans chaque gare, on recueille de nouveaux compagnons. On s'informe : « Où vas-tu ? Quel régiment ? » ... Faute de correspondance avec l'Est, nous n'arrivons à REIMS qu'à midi seulement. »

Soit 7 heures pour un trajet d'environ 40 kilomètres !

Pour en terminer ...

Je rappellerai deux autres rôles joués par le Petit Train, que nous remémorèrent des auditeurs de la conférence du 6 décembre 2003 :

⁷ - Extrait des mémoires de guerre (« Ma Der des Der - 1914-1918 ») du Sergent Jean-Charles CANARD (Classe 1898 - Libéré en 1902), de RETHEL (Ardennes), rappelé au 46ème de Territoriale, à REIMS, le 5 août 1914.

- son rôle d'horloge pour les travailleurs des champs. Bien peu de ces derniers en effet possédaient une montre. Ils se fiaient jusque-là, pour savoir quand rentrer à la maison, à deux indicateurs :

- l'un, personnel - mais généralement efficace : leur estomac !
- le second, universel, le soleil. Mais ce dernier a parfois, dans notre région, des absences ...

Le Petit Train venait donc, à propos, compléter cet arsenal d'indicateurs horaires. Avec, lui-aussi, les aléas liés à ses fantaisies en matière de respect des horaires.

- son rôle d'indicateur météo. La direction prise par l'épaisse fumée noire qu'il crachotait sans modération et l'intensité du bruit produit par les changements de rails étaient, en effet, d'excellents indicateurs de la direction et de la force du vent.

Epilogue

La mort du Petit Train

Le C.M. afficha des résultats financiers corrects, voire même bons ou excellents ⁽⁸⁾, jusqu'à la fin des années 20. Mais la crise économique de l'époque augmenta considérablement ses prix de revient.

De même, le passage à la journée de 8 heures après la guerre de 14 pesa lourdement sur les coûts salariaux. Des séries de grèves ne firent rien pour améliorer la situation financière de la Compagnie, ni l'insatisfaction de la clientèle. D'autant que, suite à la guerre, les camions et autocars commençaient à se développer (pneus gonflables mis en service pendant la guerre). Insatisfaits de leur Petit Train, les usagers commencèrent à se tourner de plus en plus vers ses concurrents (cars et camions).

Après 1932, les comptes de la Compagnie plongèrent « dans le rouge », et y restèrent. La direction prit deux types de mesure pour tenter d'améliorer la situation : l'appel aux subventions du Conseil Général, des économies drastiques sur les coûts de fonctionnement, en particulier en matière de personnel. Au mécontentement - croissant - des usagers vinrent s'ajouter ceux du personnel, et des conseillers généraux.

La mise en service des autorails, à la place de locomotives à vapeur, ne suffit pas pour restaurer la situation financière et la satisfaction des voyageurs. La décision fut donc prise, dans la 2^e moitié des années 30, de remplacer progressivement le transport par chemin de fer par un transport routier (lignes de cars empruntant le même itinéraire que le Petit Train. En 1939, il ne restait plus que 220 km (50 % du réseau de 1921) en service ; dont la ligne Lorient-Plouay.

Alors qu'il était convenu que le remplacement complet du fer par la route serait réalisé avant 1940, pour les raisons évoquées ci-dessus, la fermeture totale et définitive du réseau ferré du C.M. n'intervint qu'en 1948. Sans parvenir à lui sauver la vie, la seconde guerre mondiale lui prolongea tout au moins son existence d'une dizaine d'années.

⁸ - Comptes de la Compagnie morbihannaise pour l'année 1912 :

- Recettes d'exploitation : 950 KF - Dépenses d'exploitation : 656 KF
Bénéfice de la Compagnie : 304 KF, soit 32% de son chiffre d'affaires !

Qui a tué le Petit Train ?

Ses problèmes internes, sans doute, et l'incapacité de sa direction à les résoudre de façon satisfaisante.

Mais surtout le développement inéluctable de l'automobile pendant et après la Grande Guerre. De petites compagnies de cars privés furent créées dès le début des années 30 pour desservir des destinations non couvertes par le train, ou même en concurrence directe avec celui-ci (Cars PALABE de PONT-SCORFF, faisant la ligne PONT-SCORFF-QUIMPERLÉ et même PONT-SCORFF-LORIENT les jours de marché)

En avril 1947, le dernier train du C.M. quittait la gare de PLOUAY pour celle de LORIENT. Le trafic marchandises se prolongea pendant encore quelques mois. En avril 1948, plus aucun train ne roulait sur les rails du C.M.

Aujourd'hui encore, le trafic voyageurs anciennement assuré par le C.M. l'est par un réseau, T.I.M., composé de 10 compagnies de transport routier de voyageurs ... dont le C.M. !

J'ignore, et je ne comprends pas, pourquoi, le Petit Train une fois disparu de nos paysages ruraux - ce sont les vaches qui ont été les plus tristes ! -, on semble avoir voulu effacer totalement les traces de son passage de nos paysages, et de nos mémoires, comme s'il n'avait jamais existé.

La Compagnie du C.M. a immédiatement déferré les voies et a vendu les rails ; on comprend son empressement quand on connaît l'état de ses finances. Par contre, on comprend moins bien celui de certaines municipalités de l'époque d'effacer toutes les traces de son passage sur les terres de leur commune A Pont-Scorff, par exemple, on a utilisé le terrassement des voies pour faire des rues nouvelles dans les lotissements du bourg, ou des routes de campagne, ou même des sentiers piétonniers. Mais on a rasé les bâtiments de la gare, vers 1953-1954, et on n'a même pas gardé le souvenir de ce demi-siècle dans le nom des rues ou des squares créés depuis sur l'emplacement du C.M.

Il en est de même à PLOUAY où on a laissé une administration racheter le bâtiment de l'ancienne gare à son propriétaire particulier, pour le raser et y construire un bâtiment encore plus laid. De plus, on a baptisé Rue de la Libération la rue construite à l'emplacement de l'ancienne voie de chemin de fer et par laquelle on n'a jamais vu arriver aucun libérateur américain, puisqu'ils sont arrivés, venant de la direction de PONTIVY, en jeep et en chars, et non par le C.M. ! Là, comme à Pont-Scorff, un nom plus approprié, et lié au C.M., eût certainement mieux convenu.

De même, je regrette que, là où les gares ont été rasées, on n'ait même pas posé une plaque pour rappeler qu'à cet endroit s'est élevée, pendant un demi-siècle, une gare du C.M. qui a pourtant rendu bien des services aux communes concernées.

Du moins, CLEGUER a-t-elle conservé le bâtiment de son petit arrêt obligatoire, un peu perdu dans la nature, comme ceux de LANVAUDAN ou de POULHIBET. La commune de QUÉVEN a aussi conservé son arrêt obligatoire et maintenu à la rue qui y mène, depuis l'église et la place de Toulouse, son ancienne dénomination de Rue de la Gare. Quant à l'arrêt de KERYADO, il est le seul à avoir gagné en statut en perdant celui d'arrêt du C.M. : il est en effet devenu le restaurant le plus côté de la région lorientaise !

Le Petit Train LORIENT-PLOUAY est toujours présent dans bien des mémoires, celles des « sexagénaires et plus ». Les « quinquas » et « quadras » en ont généralement entendu parler par leurs parents. En-dessous de cet âge, on en ignore la plupart du temps l'existence. J'ai essayé de montrer dans le texte ci-dessus tout ce que le C.M. a apporté à notre Pays de Lorient et au

Département du Morbihan de 1902 à 1948. Je souhaiterais donc - par souci de reconnaissance - qu'il demeurât bien présent dans notre mémoire collective, qui constitue notre histoire locale, notre patrimoine. A ce titre, nous devons le préserver, au même titre que nos chapelles, églises, calvaires, menhirs et dolmens, et autres monuments dont notre pays a été si largement doté par nos ancêtres.

Aussi suis-je particulièrement heureux de l'initiative prise par les maires de 5 communes de CAP L'ORIENT de créer une « Voie verte » sur l'ancien tracé du C.M. entre KERYADO et PLOUAY. Cette heureuse initiative avait été annoncée dans la presse locale le 3 décembre 2003, trois jours avant ma conférence à la S.A.H.P.L. Avant de boucler cet article, je me suis informé, auprès des autorités en charge du projet, sur l'état actuel d'avancement de ce dernier. On m'a confirmé que le projet suis son cours et que la partie KERYADO-PONT-SCORFF (inclus) du parcours, soit 12 km sur 25) devrait être ouvert fin 2005 comme initialement prévu. Un problème - lié à l'attitude d'un propriétaire sur la commune de CLÉGUER - interdit pour le moent d'envisager la traversée du SCORFF ente PONT-SCORFF et CLÉGUER. La réalisation de la seconde partie du tracé, entre CLÉGUER et PLOUAY, risque donc d'en être retardée de quelques années. Soucieux d'assurer à la fois le confort des usagers potentiels et l'« horreur du noir » (refus du goudron) des mouvements écologistes, les Services techniques concernés semblent avoir trouvé un revêtement qui satisfasse à la fois les souhaits des uns et les exigences des autres.

Il nous reste à souhaiter qu'une signalétique appropriée rappellera, le moment venu, tout le long du parcours, les hauts lieux et les hauts faits du C.M. : l'action de conservation du patrimoine - qu'il représente incontestablement pour notre région - sera ainsi complète. Nous ne pourrons que nous en réjouir.

*

* *

P.S. : Le fonds Job Jaffré et le Petit Train

M. BAUDRY nous ayant aimablement - mais fermement ! - invités, lors de l'A.G. 2003 de la S.A.H.P.L., à ne pas oublier l'existence du Fonds Job JAFFRÉ, je l'ai pris au mot et lui ai demandé s'il existait, dans le trésor sur lequel il veille jalousement, quelque réflexion ou pensée du grand homme sur le train. M. BAUDRY et son équipe, ayant plongé pour nous dans les « ÉPHÉMÉRIDES » de Job JAFFRÉ, en ont extrait le texte suivant (date non précisée) concernant notre C.M. :

« Et il y a eu le C.M., le cher petit train départemental de notre jeunesse. Le 4 septembre 1921 fut inaugurée la ligne qui reliait Port-Louis à Baud via Hennebont, à travers des paysages rivalisant de pittoresque. Les dates concernant les autres lignes nous échappent, mais il est certain qu'elles furent antérieures à celle de Port-Louis-Baud. Celles de Lorient-Gourin et de Pontivy-Meslan étaient en service en 1914. Nous avons encore en mémoire les départs des mobilisés au tragique mois d'août de cette année. Ces jeunes hommes affectaient d'être joyeux et rassuraient leurs familles en leur disant que la guerre serait de courte durée. Ils promettaient d'être de retour à la Noël. Hélas !... »

*

● *

BIBLIOGRAPHIE :

Aux livres et documents cités par G.LOUVET (Bulletin 1996-97, P. 76), je voudrais ajouter ceux qui suivent :

- **Daniel PICOL** : « Le p'tit train de QUIMPERLÉ à CONCARNEAU - Fantastique équipée sociale et économique » - Editions ARTHÉMIS, PONT-SCORFF, 2000 - 164 p. - Très nombreuses illustrations.

- **Alain PENNEC** : « La liaison ferroviaire QUIMPERLÉ-LE FAOUET, ou la liaison impossible : une approche des problèmes posés aux régions borfières par le cadre départemental ». In MÉLANGES CHARTIANA, Fédération des Sociétés Savantes de BRETAGNE, 1991, Pp. 277 à 296.

- **Collectif** : « Le Chemin de fer d'Intérêt local du MORBIHAN - 1884-1947 ». 68 Pages. Recueil de documents pour l'enseignement - Série départementale du Morbihan N°3-1977. Editée par le Service éducatif des Archives départementales du Morbihan.

- **René HULOT** : « Les Réseaux des Chemins de fer du MORBIHAN ». Revue du Rail, 93 Pages.

- **Ville de QUÉVEN - Collectif** : « Les Quévenois à la croisée des chemins - 1850 - 1938 ». 1993. Chap. 3 : La Révolution des Transports et des Transmissions - QUÉVEN et les réseaux ferroviaires ; Pp. 100 à 131.

- Archives municipales de la **Ville de PONT-SCORFF**.



L'Hymne du C.M.

La chanson qui suit (sur l'air de celle d'Aristide BRUANT, « A Ménilmontant ») a été écrite par un cheminot du C.M., sans doute vers la fin des années trente. Les employés de la Compagnie la chantaient lors de leurs réunions professionnelles ou familiales. Elle fait partie, à ce titre, du patrimoine que nous a légué le Petit Train et mérite donc d'être, à ce titre, pieusement conservée. En voici la version intégrale, telle que me l'a transmise Janine MORVAN, née ALLANOS, la fille de l'ancien chef de gare du C.M. de PLOUAY ; j'en garantis donc l'authenticité.

Le P'tit Train

I

A Meslan chaque matin
Descend et r'monte le P'tit Train,
Qui comprend, ça c'est bien sûr,
Deux voitures.
Par toutes les températures
Il avance en crachotant,
En ayant un peu l'allure
D'un cheval boitant (bis).

III

D'puis quarante ans, tous les jours,
Le P'tit Train fait le même tour.
On s'demande comment y'tiennent
Au C.M. e !
Avec leurs vieux véhicules,
Le personnel est sur les dents.
On risque de faire la bascule
A tous les tournants (bis).

V

La veine pour les employés
C'est qu'ils sont très bien payés !
Les soixante francs par semaine,
Quelle aubaine !
Et pour ceux qui sont mariés,
Le directeur, généreus'ment,
Accorde à chaque nouveau-né
Un franc d'supplément (bis)

VII

Dans certains départements,
On ne s'rait pas si obligeants.
Mais chez nous, les jours de foire,
C'est notoire,
Sans faire un tas de manières
Dans les côtes tout l'monde descend
Et chacun pousse au derrière
Du p'tit tire-au-flanc (bis).

IX

Or, à nos jours de progrès,
Que veulent donc nos Locminouais ?
Un ch'min d'fer à voie normale,
Nationale,
Laissant la correspondance
De l'Etat et du P.O.
Avec toutes les villes de France :
Il n'y a plus de tacot ... (bis).

II

Le soir, vers cinq ou six heures,
Il repasse. Ah, quel bonheur !
Montez vite, et n'faites pas de bile,
Bien tranquilles !
A Lorient, la capitale,
Vous verrez, en arrivant,
Le P.O. qui se cavale
D'un air triomphant (bis)

IV

C'est aussi en bourlinguant
De manière et pressurant
Les voyageurs et colis
Qu'il charrie,
Le P'tit Train en déficit
Apporte au département
La note que rien n'justifie
D'un million par an (bis).

VI

Or, pour un jour de congé,
Vous désirez vous prom'ner.
Le P'tit Train, s'il n'a pas d'panne,
Jusqu'à Vannes,
Vous mènera dans la journée,
Et le lend'main vous reviendrez
Avec vingt-quatre heures d'retard !
C'est ça l'tortillard ! (bis)

VIII

On l'appelle économique
Le tacot qui tue l'trafic
Du commerce, de l'agriculture,
Quelle injure !
On pourrait en toute justice
L'appeler tout bonnement
Le tacot qui, d'père en fils,
Nous exploite tout l'temps ... (bis)