

SEGRÉ - NANTES : LES TRAINS NE PASSENT PLUS UN SIÈCLE D'HISTOIRE D'UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER DANS LE PAYS D'ANCENIS (1885 - 1988)

Georges MERHAN
Paul ROUSSEL

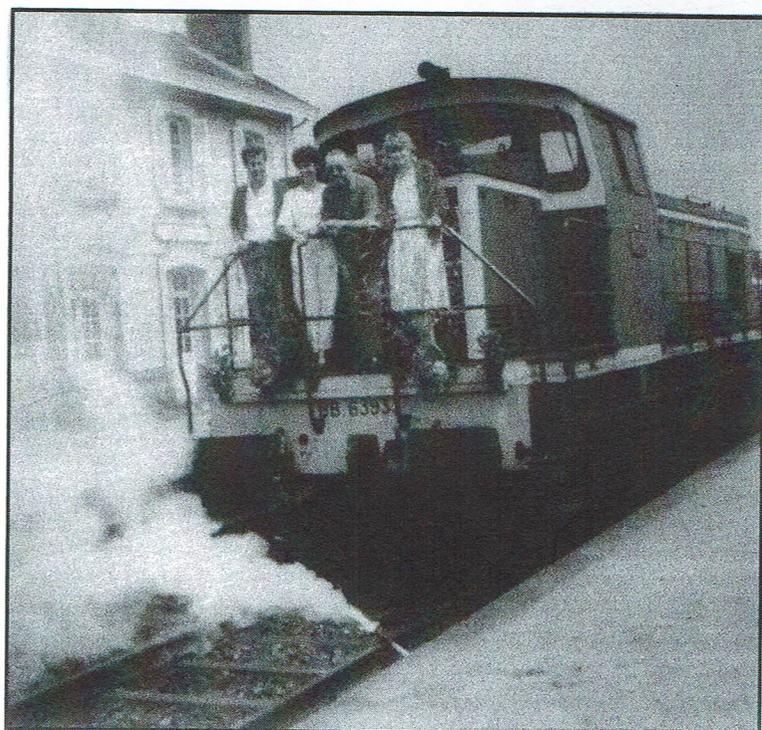
De Saint-Mars-la-Jaille à Nantes, dernier tronçon en service de la voie ferrée Segré-Nantes, un convoi parti de l'usine Braud et chargé de machines à vendanger, exécuta son ultime parcours le 30 mai 1988.

Victime de la concurrence de la route, c'était la fin d'un trafic ferroviaire. Les trains à destination de Nantes partaient en effet de Saint-Mars-la-Jaille ; cependant, les jours de foire, quelques wagons étaient expédiés de la gare de Candé. Dans les dernières années, la cadence était de deux à trois trains par semaine. Généralement, le convoi était composé d'un seul wagon.

Aujourd'hui, la nature a repris ses droits, la voie ferrée est envahie par les broussailles.

Pour les deux auteurs de cette chronique qui ont vécu plus de cinquante années près de la ligne, elle évoque tout un passé, un mode de vie, de nombreux emplois offerts aux habitants de la région.

"Nous habitions tout près de la voie ferrée, l'un à Teillé au pied du Moulin, l'autre à Mouzeil, dans une ferme traversée par les trains. Enfants, nous étions fascinés par les locomotives majestueuses. Leurs sifflements, leurs panaches de fumées, nous impressionnaient".



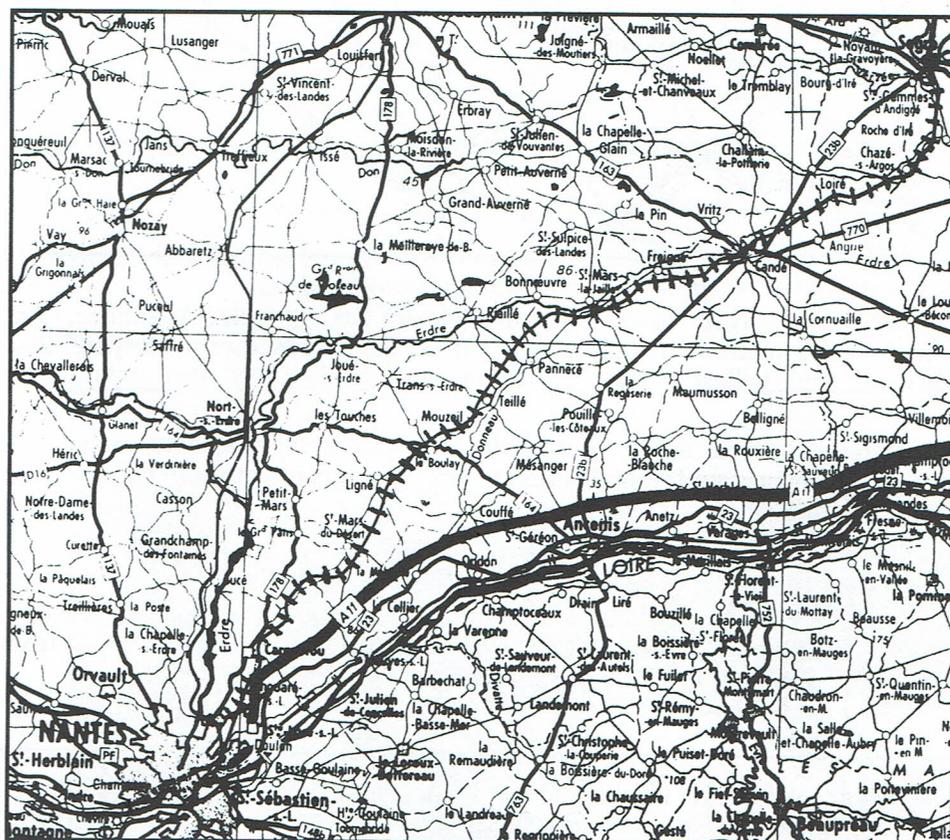
*Départ de la gare
de Saint-Mars-la-Jaille
pour le dernier voyage,
le 30 mai 1988.*

(Collection privée).

LE CHEMIN DE FER PREND SON ESSOR

Entre Ancenis et Châteaubriant se développèrent des industries : forges, mines de charbon, fours à chaux. Les transports prirent leur essor au XIX^{ème} siècle. La construction du chemin de fer s'inscrit dans ce processus. Le train qui transportait le charbon des mines de Teillé et Mouzeil fut appelé "Le train du charbon".

Le premier chemin de fer partant de Paris, la ligne de St-Germain, ouvrit en 1837. Deux lignes courtes furent inaugurées : Paris-Versailles et Paris-Le-Pecq. La France s'employa activement à rattraper le retard qu'elle avait sur l'Angleterre. Suite à la loi de 1842, on conçut un plan en étoiles à partir de Paris pour les grandes lignes. Artisan de cette réalisation, l'empereur Napoléon III fit appel aux banquiers pour développer l'économie. Dès 1857, 12 000 km de grandes lignes furent construits, puis 6 000 km de ramifications. La Troisième République décida de relier entre elles toutes les sous-préfectures. A la fin du XIX^{ème} siècle, pour compléter ce réseau les lignes à écartement plus étroit desservirent un grand nombre de communes. C'est ainsi que "le p'tit train" reliant Ancenis à Châteaubriant passait au-dessus de la voie Nantes-Segré, près de la Gare de Riaillé-Pannecé.



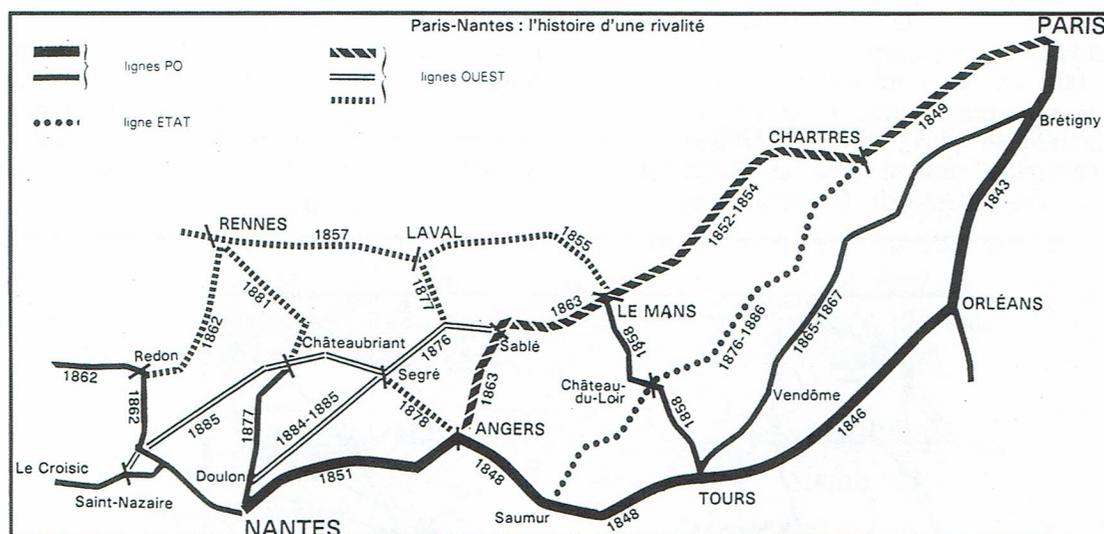
La voie ferrée
Nantes-Segré
(++++++)

Depuis Paris, dès 1876, les trains arrivaient à Segré via Le Mans et Sablé. En 1878, les autorités décidèrent de prolonger cette ligne jusqu'à Nantes, les voies étant à l'abri des inondations de la Loire, contrairement à la ligne de Tours à Nantes via Angers, très exposée aux crues.

La Compagnie de l'Ouest fut autorisée par le Gouvernement à ouvrir la ligne de Segré à Nantes le 23 février 1880. L'adjudication des travaux eut lieu le 14 octobre 1882. Moins de deux ans suffirent à rendre la voie opérationnelle. Le 10 août 1884, fut réalisée la liaison Segré - Saint-Mars-la-Jaille. A partir du 18 mai 1885, les trains arrivaient à Doulon et rejoignaient la voie Châteaubriant - Nantes. Ce trajet avait été aménagé huit années plus tôt, et aboutissait à la Gare de l'Etat qui appartenait au réseau Ouest.

Jusqu'à la nationalisation des chemins de fer en 1937, l'ensemble des lignes du territoire était divisé en six grands réseaux. Nantes - Segré était dans le réseau Ouest. Celui-ci fut absorbé en 1915 par le réseau de l'Etat à gestion semi-publique. Les convois de l'ancien réseau Paris - Orléans, venant à Nantes via Angers, s'arrêtaient comme aujourd'hui gare d'Orléans.

La vitesse des trains était limitée à 40 km à l'heure pour les convois de marchandises, et à 80 km à l'heure pour les trains de voyageurs, venant de Paris, en cas de crue ou d'accident imposant une déviation. La ligne Paris - Le Mans - Segré - Nantes ne résista pas à la concurrence de la ligne Tours - Angers - Nantes. Entre Segré et Nantes, les rampes (ou pentes) atteignaient dix ou douze millimètres (1). Elles n'étaient que de cinq millimètres entre Tours et Nantes. De plus, Paris - Segré - Nantes était à voie unique.



Entre Segré et Nantes, il y avait 78 km de rails dont 45 km en Loire-Atlantique, avec une emprise de terrain de vingt mètres en largeur (2). On conçut les terrassements pour deux voies, mais on installa un seul ballast et une seule voie, construite avec des traverses en bois.

Parti de chaque extrémité de la ligne, un chantier de deux cent cinquante ouvriers se déplaçait vers l'intérieur du tronçon, au fur et à mesure que les travaux avançaient. Les deux groupes finissaient par se rejoindre.

Les manœuvres, embauchés sur place, travaillaient manuellement, ils utilisaient cependant quelques engins mécaniques. Les ballastières, carrières de pierre, fournissaient du ballast.

La 2^{ème} voie mise en chantier vers 1912 - 1913, constituée de traverses métalliques resta inachevée à cause de la guerre 1914 - 1918. Le matériel non utilisé fut transporté au front. Après la guerre, la deuxième voie fut achevée, et la première démontée.

Sur ligne à double voie, les trains roulent à gauche : c'est un héritage des Anglais qui, en 1848, installèrent la ligne Paris - Le Havre. Ils nous légèrent aussi leur vocabulaire ferroviaire : rail, wagon, ballast, tender, terminus, pullman (wagon de luxe).

LES TRAINS : LEUR STRUCTURE

Depuis l'avènement du rail, les locomotives ont fortement évolué. Nous ne verrons plus les machines d'antan, avec leurs roues à rayons, leur long cylindre noir cerclé de cuivre astiqué. Ces "bêtes" de trois à quatre mille chevaux demandaient beaucoup d'efforts aux hommes qui les conduisaient.

Il y eut d'abord les machines à vapeur : les 030 avec trois roues motrices de chaque côté, puis les 220 et les Pacific 231 utilisées par les "Rapides" peu nombreux. Le cycle des machines à vapeur s'acheva avec les 140 qui tractaient les trains de marchandises. Les locomotives Diesel 66000 les remplacèrent.



Une locomotive à vapeur vers 1906

Au début, les wagons étaient en bois, mal éclairés, sans chauffage ni toilettes, sans couloir latéral. Les compartiments, quatre à cinq par wagon, étaient donc séparés. Six personnes pouvaient y prendre place. Les trains omnibus étaient composés de wagons de première et deuxième classe. La plupart des wagons, de voyageurs ou de marchandises, ne possédaient pas de freins. Dans le convoi, on intercalait quelques wagons munis de freins à main. Dans une guérite placée au bout de ces wagons, un homme appelé serre-freins, manœuvrait au coup de sifflet du chef de train le volant avec lequel il actionnait les freins.

C'était le serf du rail, mal payé, mal considéré. Dans sa petite cabine à courants d'air, envahie pourtant par la fumée, il travaillait quinze à dix-huit heures par jour.

Vers 1920, sur les grandes lignes, les freins à air comprimé remplacèrent, avantageusement, les pauvres serre-freins. Cependant vers 1935 sur la ligne Segré - Nantes les serre - freins étaient encore à leur poste.

Deux mille huit cents mètres séparent l'ancienne gare de Teillé - Mouzeil du passage à niveau du Boulay en Mouzeil. Dans cette partie de la ligne, la voie "grimpe" de vingt-quatre mètres. Quand un train était lourdement chargé, la locomotive se mettait à patiner, il fallait alors arrêter le convoi en rase campagne, le scinder en deux ; la machine conduisait les premiers wagons à Ligné, et revenait chercher ceux qui étaient restés sur la voie.

LE TRAFIC DES VOYAGEURS

Au début de la mise en fonctionnement du réseau, trois trains journaliers circulaient dans chaque sens. Au gré des usagers, c'était insuffisant et, au fil des ans, de nombreuses réclamations furent adressées à l'administration : mettre un train supplémentaire, accrocher un wagon de voyageurs au train de marchandises, retarder le départ de Nantes, le soir, "afin d'avoir le temps de terminer les courses". Les Conseils Municipaux des communes concernées et le Conseil d'Arrondissement intervinrent de nombreuses fois, en vain. Tout au plus, accorda-t-on en 1905, les jours de foire à Candé, l'adjonction d'une voiture de voyageurs au train de marchandises. Pour l'administration du réseau, l'ensemble de ces demandes était jugé irréalisable, le trafic en clientèle n'étant pas assez important, on craignait de créer un déficit

financier. En 1894, on alléguait : *"En avançant de deux heures et demie l'après-midi le départ de Nantes, on n'aurait pas le temps de recevoir les denrées et les bestiaux à destination de Paris"*. Cette demande faisait suite à l'adjonction d'un wagon de voyageurs au train de marchandises.

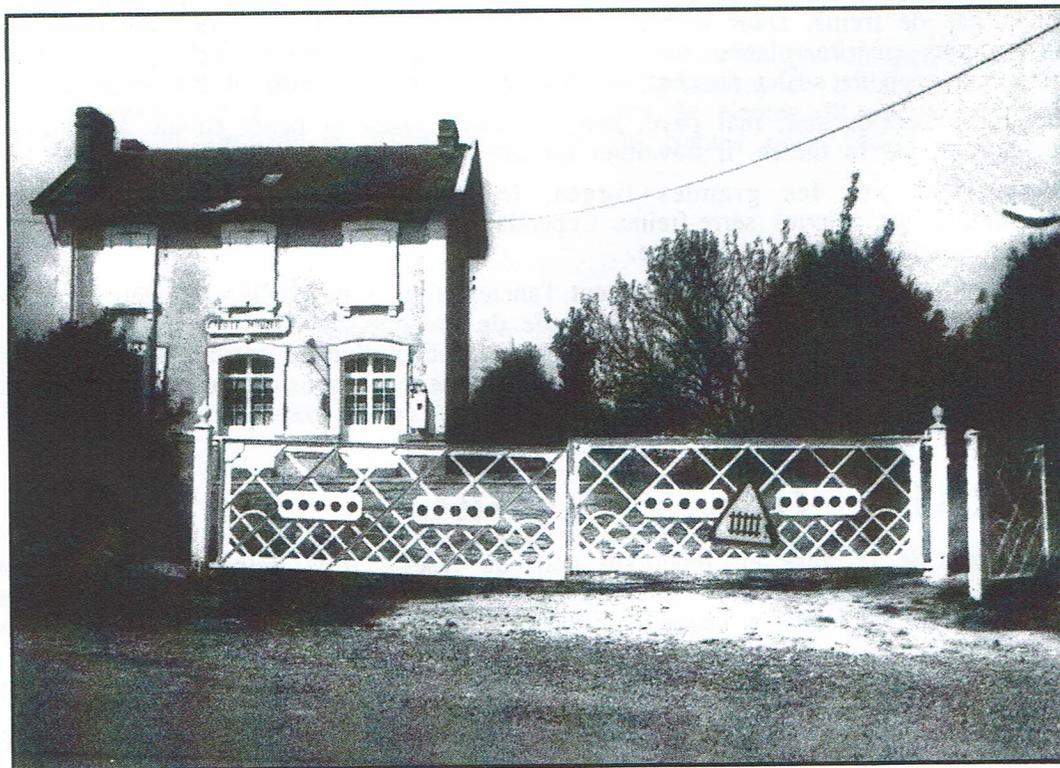
Les gens allaient pour affaires surtout à Nantes ; c'étaient des commerçants, des soldats qui rejoignaient leur caserne ou partaient pour la guerre. En avril 1935, se rendant à Saint-Nazaire au lancement du paquebot *"Normandie"*, le président Lebrun passa en wagon spécial. Du fait des congés payés, en 1936 exceptionnellement cette année-là, le nombre total de convois journaliers de voyageurs et de marchandises fut de trente-six.

A la débâcle de 1940, des trains de réfugiés affluèrent du Nord de la France. En 1944, à la veille de la libération, un train de déportés emprunta la ligne, et, en cette même année, en raison des destructions causées par les bombardements sur la ligne d'Angers, le trafic fut dévié par Segré comme il l'était pendant les crues de la Loire.

LE TRAFIC DES MARCHANDISES

En marchandises transportées, les convois se limitèrent journallement à quelques trains. Localement, on chargeait le charbon de Teillé et la chaux de Cope-Choux en Mouzeil. Les engrais et autres produits pour l'agriculture passaient aussi par ce chemin de fer. Les gares s'équipèrent en magasins de marchandises destinées aux négociants et aux coopératives. Longtemps le minerai de fer de Lorraine pour les forges de Trignac transita par cette ligne secondaire. On se souvient des trains tractés vers le chef-lieu par deux locomotives. Ils transportaient jusqu'à cinq ou six cents bestiaux, provenant des foires de Candé. Les sacs postaux furent longtemps convoyés sur cette ligne. Il faut souligner que, pendant au moins une cinquantaine d'années, le client le plus important fut l'usine Braud de Saint-Mars-la-Jaille. Avec les vanneuses, vannettes, moissonneuses-batteuses, machines à vendanger, ce sont des milliers d'engins qui furent acheminés dans une partie de l'Hexagone ou vers le port de Nantes.

Pendant les deux grandes guerres, la voie fut utilisée par les belligérants pour transporter du matériel, mais aussi des hommes.



Gare de Teillé - Mouzeil (Cliché Garreau - septembre 1992)

1944 - LES TRAINS DE LA MORT

Venant des prisons de Rennes en direction de l'Allemagne, un convoi de deux mille déportés entassés par quatre-vingts dans des wagons à bestiaux, emprunta la ligne dans la nuit du 3 au 4 août 1944. Dans une courbe de Saint-Mars-du-Désert, profitant d'un ralentissement du train, vingt-sept hommes réussirent à s'évader. D'autres eurent moins de chance.

Le dimanche suivant, 6 août, à la veille de la libération, un train de matériel de l'organisation Todt, du Mur de l'Atlantique, fut anéanti par l'aviation américaine, à la gare de Saint-Mars-la-Jaille : lourd bilan pour l'occupant. Quelques heures plus tard, venant de Nantes, un convoi de même nature s'approcha du train immobilisé et rebroussa chemin. Deux F.F.I. capturés durent creuser leur tombe sur le ballast avant d'être exécutés. Un calvaire rapelle leur souvenir.

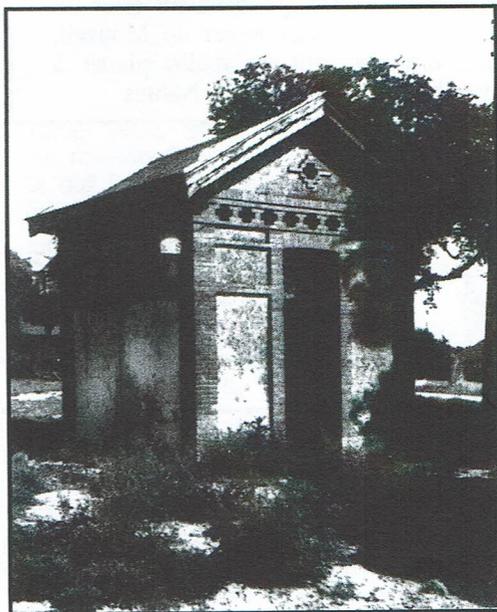
AU TEMPS DE LA VAPEUR : 1884-1964

Par étés secs, les incendies étaient fréquents. Les champs qui bordaient la voie ferrée étaient exposés aux sinistres dus aux foyers des locomotives. Des escarbilles mettaient le feu aux herbes de l'emprise (2). Le risque était plus grand les étés chauds et à la maturité des céréales. *"Avec mon père, travaillant près de la ligne, nous fûmes témoins, en 1949, d'un incendie qui se déclara sitôt après le passage du train, et détruisit une cinquantaine d'hectares de récoltes. Le feu, répandu sur trois cents mètres de voie ferrée, menaça trois villages"*.

Au cours des dernières années du chemin de fer à vapeur, devenus frondeurs, les paysans menaçaient de saboter les voies, si la SNCF ne prenait pas des dispositions pour éviter ces risques d'incendie.

LE PERSONNEL

Au début de la mise en fonctionnement de la ligne Nantes - Segré, plus de six cents personnes y travaillaient, mais les hommes employés sur les locomotives, les gens de l'administration et de l'entretien pouvaient aussi être affectés à d'autres lignes. Les cantonniers qui assuraient l'entretien des voies étaient les plus proches de la population. Leurs épouses étant souvent préposées à la fermeture des barrières, ils habitaient les maisonnettes des passages à niveau. A cette époque, les postes de travail étaient variés, tandis que, actuellement, ce sont des entreprises privées qui montent et entretiennent partiellement les installations.



Jadis les heures de travail étaient nombreuses, treize à quatorze heures par jour. Après une grève en 1920, la durée diminua. En 1896, le chef de gare de Saint-Mars-la-Jaille donnait quinze heures de présence journalière. Revendications et arrêts de travail apportèrent des améliorations. Avant 1937, le réseau de l'Etat dont dépendait Segré - Nantes avait une politique salariale meilleure que les autres réseaux.

Citons quelques chiffres : au réseau du Nord en 1910, un manœuvre débutant gagnait quatre-vingt-treize francs mensuels, un mécanicien d'express deux cents francs. En 1938, après la nationalisation, cet emploi est passé à mille trois cents francs par mois. (A la même époque, un ouvrier minotier logé et nourri était payé sept cents francs par mois.)

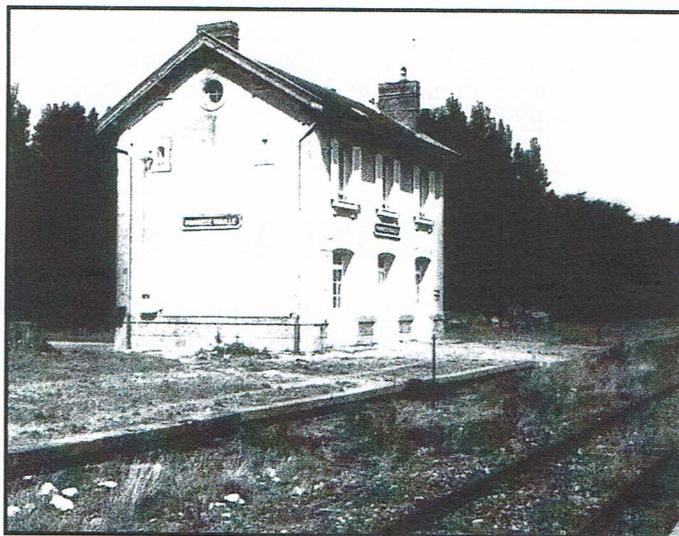
*Les toilettes de la halte de Teillé
(Cliché Garreau, septembre 1992)*

LE RAIL ET LA RÉPUBLIQUE

Des rapports de police d'un caractère confidentiel, datés avant 1914, nous renseignent sur certaines obligations faites aux cadres du réseau de l'Etat. Ils devaient être bons républicains ou francs-maçons, et envoyer leurs enfants à l'école de la République.

LES GARES

Il y avait sept gares dans notre département. Une centaine de maisonnettes furent construites aux passages à niveau, avec autant de guérites pour les gardiens de nuit. Quand le trafic voyageurs cessa, les trains ne passèrent plus la nuit. Pour les voyageurs, une halte avec abri avait été prévue à Teillé et à Doulon. A l'arrêt du service voyageurs en 1939, un certain nombre de barrières furent enlevées au passage de routes peu fréquentées. Sur la voie, à l'attention du conducteur du train, des pancartes portaient la mention "SIFFLEZ". Près de la voie, pour les usagers de la route, des panneaux signalaient l'absence des barrières.



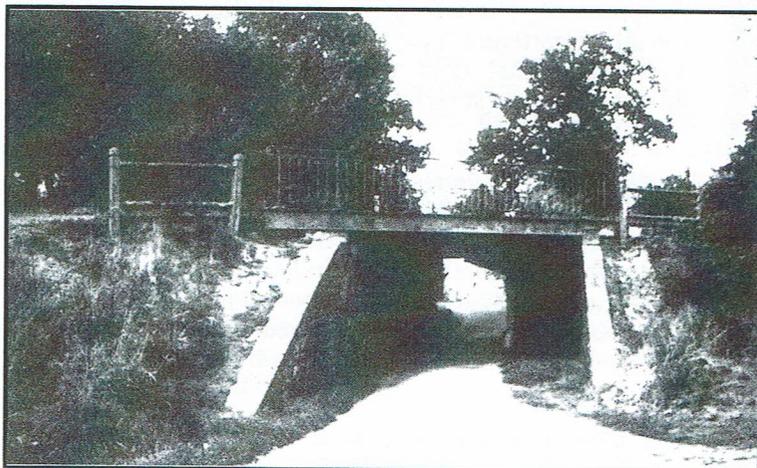
Gare de Riaillé - Pannecé (Cliché Garreau, septembre 1992)

ANECDOTES

Toussaint, un habitant de la région, laissa son nom au pont qui enjambe la route du Cellier à Ligné. Malgré l'interdiction qui en était faite, il traversa le pont en construction avec sa charrette à bœufs. Il en résulta des dégâts à l'ouvrage aux frais de l'auteur qui, de surcroît, dut s'acquitter d'une forte amende.

A Mouzeil, de 1913 à 1920, le viaduc de la Bourgonnière provoqua une polémique entre le Réseau et le Conseil Municipal. La Commune demandait l'élargissement de l'ouvrage. En 1916, elle vota deux cent cinquante francs, le coût était de cinq mille cinq cents francs ! Or, il y avait un passage à niveau à soixante-quinze mètres de là ! Chacune des parties resta, à jamais, sur sa position.

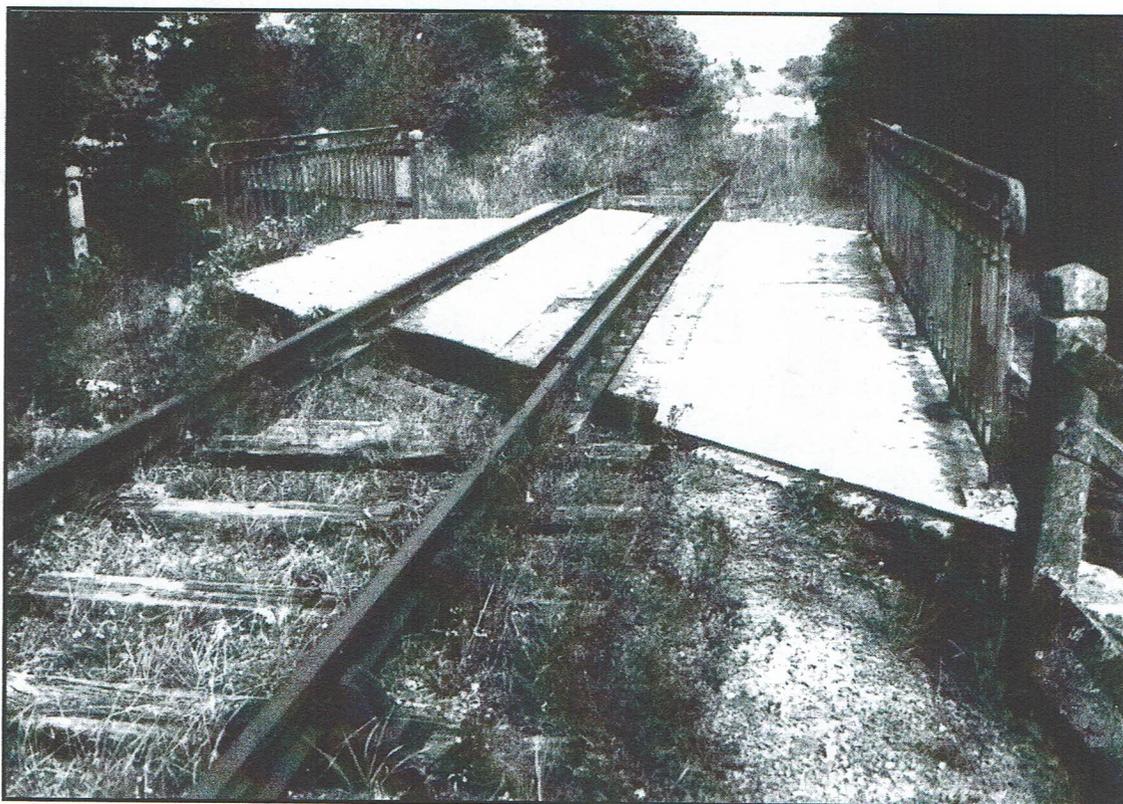
A Nantes, en 1936, un train spécial fut affrété pour deux orateurs qui devaient tenir un meeting à Saint-Mars-la-Jaille. Une heure avant le passage du train, un cantonnier de Mouzeil, brave homme au demeurant, mais d'opinions opposées aux orateurs, prit un malin plaisir à fermer les barrières du passage à niveau, provoquant un bouchon sur la route de Nantes.



*Le Viaduc de la Bourgonnière
(Cliché Garreau, septembre 1992)*

ÉPILOGUE

Quatre années se sont écoulées depuis la fermeture de la voie ferrée, cachée par la végétation et rongée par la rouille ; elle sera bientôt oubliée. Pour redonner vie à cette voie, des idées ont été avancées, notamment par d'anciens cheminots. Pourquoi ne verrait-on pas un "petit train" comme à Pithiviers ou à Chalonnnes, emprunter la ligne pour un court trajet touristique ? Un parcours pédestre serait, à tout le moins, facilement réalisable. Nous osons espérer qu'un jour, une de ces suggestions sera retenue.■



Voie cachée par la végétation sur le viaduc du Puits-Salé à Ligné (Cliché Garreau, septembre 1992)

NOTES

- (1) Les chemins de fer mesurent les côtes en millimètres, le réseau routier en pourcentage.
- (2) Emprise : surface de la voie et de ses bordures

BIBLIOGRAPHIE

"Le temps des chemins de fer" de Cl. Lammug et J. Marzeil - Editions Nathan

"Le train" de Chamilton Ellis - Editions Planète

Archives de Teillé, Mouzeil, archives départementales de Nantes (série S), Angers, *La vie du rail*, "Les cheminots" de Marc Baroli

Nous remercions pour leur aimable collaboration : M. Aubin Yves de Nantes, ancien directeur de la communication SNCF, Messieurs Mahaud et Page, conducteurs du train Nantes - Segré, Pineau, chef de quai chez Braud, Nicolas, ancien résistant, Baron, ancien maire de Saint-Mars-du-Désert.