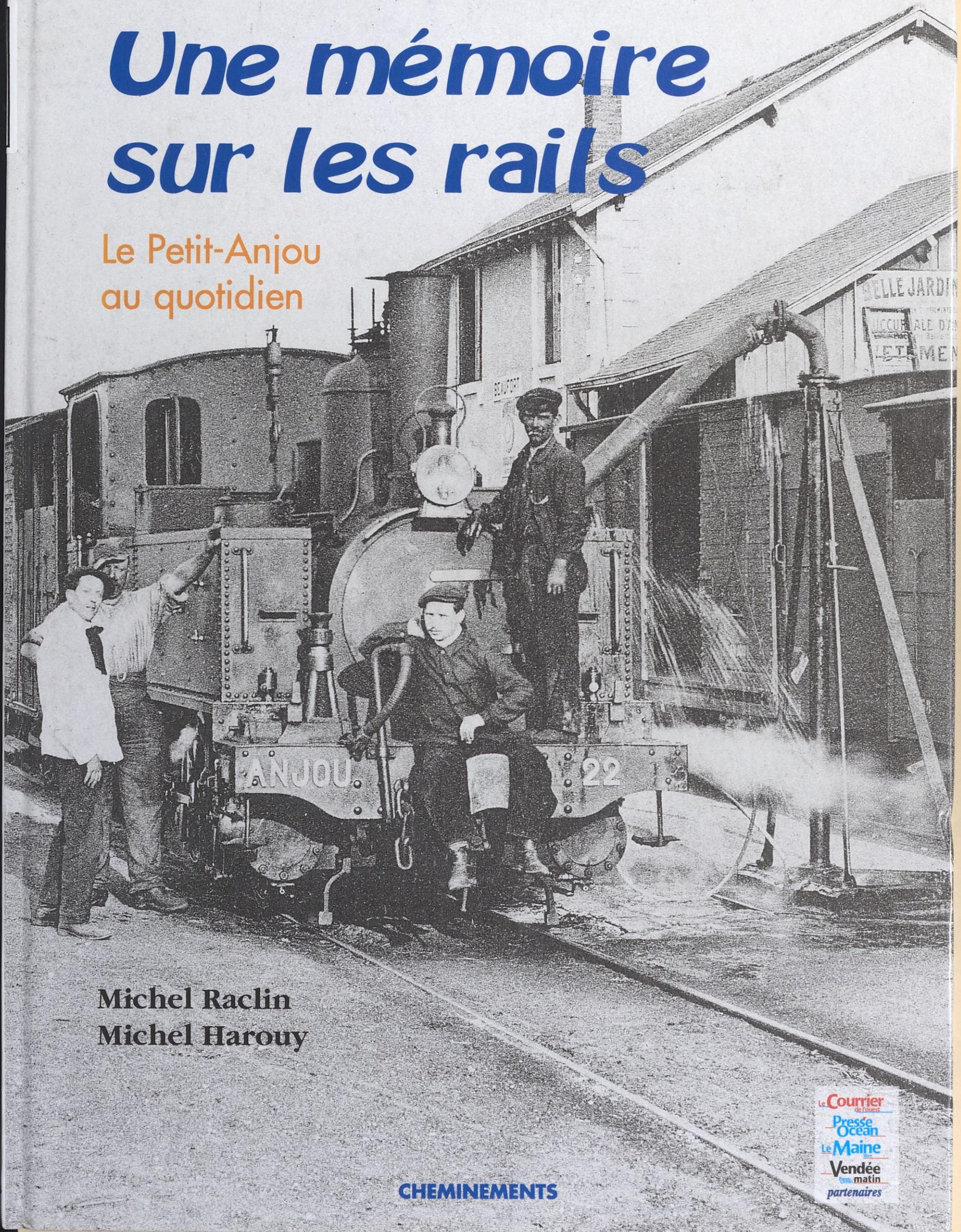


Une mémoire sur les rails

Le Petit-Anjou
au quotidien



Michel Raclin
Michel Harouy

CHEMINEMENTS

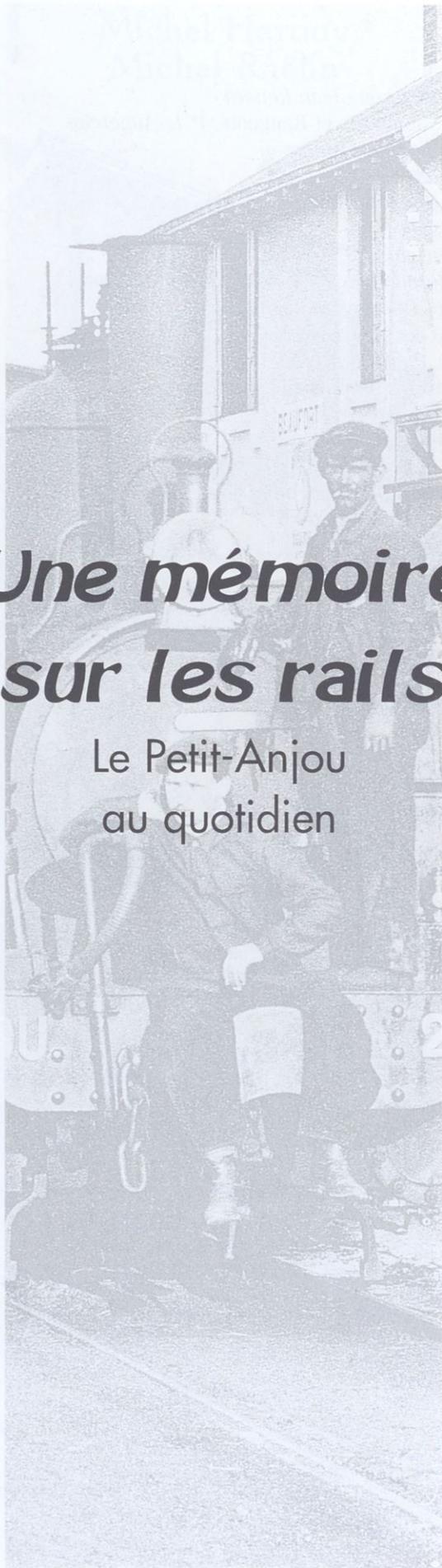
Le Courrier
de l'Ouest
Presse
Océan
Le Maine
Vendée
matin
partenaires



2000-11

024222689

62



Une mémoire sur les rails

Le Petit-Anjou
au quotidien

62
D3

2000-8331
L2.31-42-452



À NOTRE CATALOGUE

Anjou

En Anjou, quand 4 liards valaient 1 sou, *Jean Renard*
Mystères des pays d'Anjou, Le Saumurois et Baugeois, *P. L. Augereau*
Mystères des Pays d'Anjou II de *P. L. Augereau*
Le Saumurois des moulins, *Nicolas Jolivot*
Le Pénitencier de Fontevraud, *Bertrand Ménard*
Ma Galiote Marie, *Jean Chauvigné*
La Boîte à Toujusse, *Jean Chauvigné*
La Lettre de château, *Nicole Morelle* (Prix des Écrivains régionalistes 1996)
Cheval Cavalier par le Colonel *Georges Margot*
Le Braco de *Yves Brochet* (Prix des Écrivains régionalistes 1997)
Gennes en cartes postales de *Pierre Battreau*
Allonnes en cartes postales de *B. Ménard* et *L. Boutreux*
Mémoire de Tuffeau de *Serge Kiritzé-Topor*
Les Mystères de Fontevraud de *Bertrand Ménard*
Les Contes de Fontevraud de *René Polette*, illustrés par *Claude Hamelin*
Mots de galarne, dico de patois de *D. Fournier*, Préface de *Pierre Perret*
Paroles de Vignerons de *Jean Bellard*
« Allez, tôte! » de *Yves Brochet*
Patrimoine assassiné de *Martine de Bony*
L'Arpenteur du Poitou de *Pierre Dabin*
Paroles de Pésan du Haut Anjou de *Pierre Dauffy*

De Camille et Jeanne Fraysse

Les Troglodytes en Anjou à travers les âges, tomes 1, 2 et 3
Les mariniers de la Loire en Anjou
Loire Angevine et Maine
Vie quotidienne au temps de la marine de Loire
Mon village, glanes folkloriques en Baugeois et Saumurois
Le folklore du Baugeois

Santé Diététique

Guide des thérapeutiques naturelles
Comment nourrir sainement son enfant de *C. et L. Clergeaud*
Huiles de beauté - huiles de santé de *Chantal et Lionel Clergeaud*
Découvrir les laits végétaux de *Chantal et Lionel Clergeaud*
Découvrir le soja de *Chantal et Lionel Clergeaud*
La cuisine Plein Soleil de *Chantal et Lionel Clergeaud*

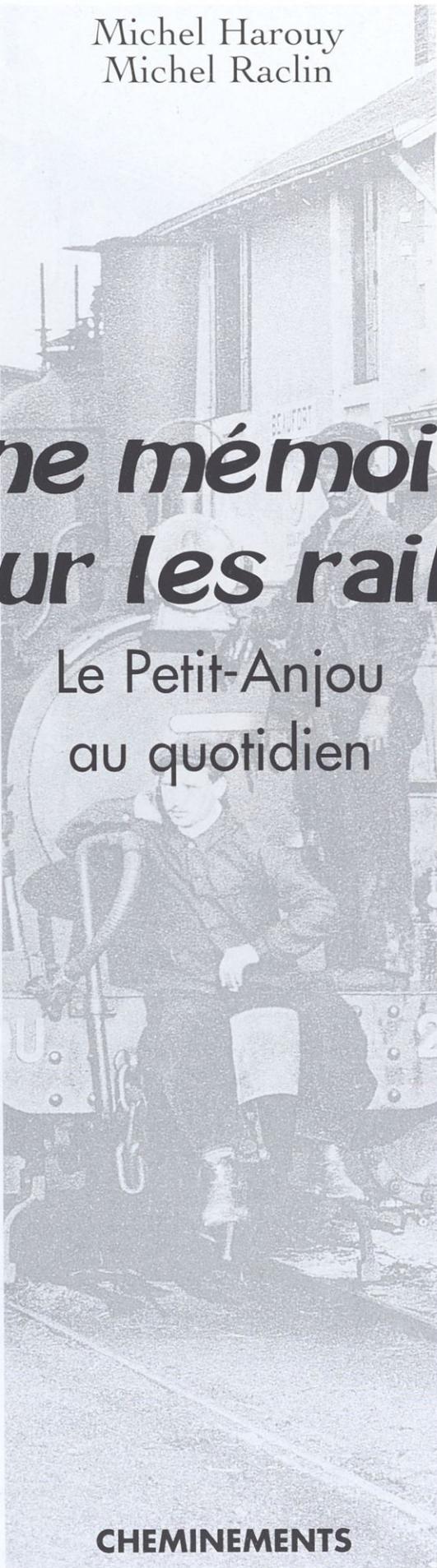
Suite du catalogue en fin de volume



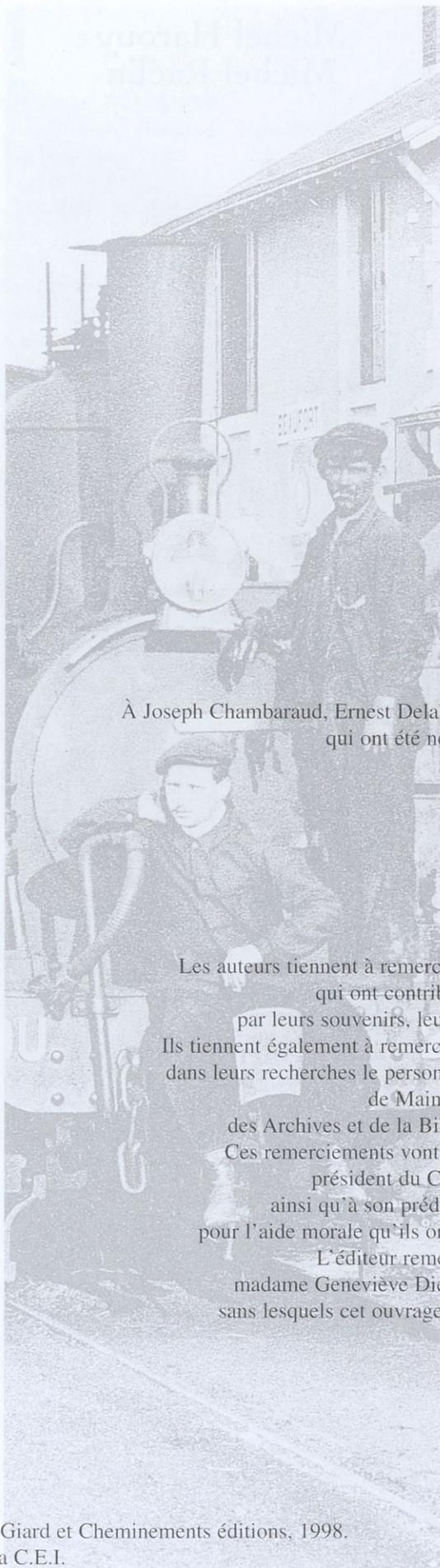
Michel Harouy
Michel Raclin

Une mémoire sur les rails

Le Petit-Anjou
au quotidien



CHEMINEMENTS



À Joseph Chambaraud, Ernest Delahaie, René Dubois et Yves Nébrel
qui ont été nos maîtres d'Histoire en tortillard.

Les auteurs tiennent à remercier les très nombreuses personnes
qui ont contribué à la réalisation de cet ouvrage
par leurs souvenirs, leurs témoignages, leurs documents.
Ils tiennent également à remercier pour l'aide précieuse apportée
dans leurs recherches le personnel des Archives départementales
de Maine-et-Loire et de Loire-Atlantique,
des Archives et de la Bibliothèque municipales d'Angers.
Ces remerciements vont aussi à monsieur André Lardeux,
président du Conseil général de Maine-et-Loire,
ainsi qu'à son prédécesseur, monsieur Jean Sauvage,
pour l'aide morale qu'ils ont toujours apportée à nos projets.
L'éditeur remercie, la librairie Richer à Angers,
madame Geneviève Dietrich et monsieur Maurice Giard,
sans lesquels cet ouvrage ne serait pas tout à fait le même.

**Préface de
André Lardeux,
Président du Conseil Général de Maine-et-Loire**

C'est avec un très grand plaisir et la plus grande curiosité que les Angevins vont redécouvrir, ainsi que moi-même, l'historique et les péripéties du Petit-Anjou.

Le récit des anecdotes qui l'ont accompagné à travers ses pérégrinations constitue l'occasion de restituer presque *in vivo* le quotidien d'un passé à la fois lointain et proche, dont chacun conserve la mémoire.

L'ouvrage permet aussi de montrer le rôle du patrimoine technique dans le développement des métiers dont certains ont aujourd'hui disparu, mais aussi dans l'avènement d'une ère nouvelle et dans l'épanouissement des habitants.

C'est tout notre environnement naturel, social, humain qui se trouve mis en lumière à partir des multiples événements de la vie quotidienne, sur le ton convivial de la chronique.

Enfin, les aventures du petit tortillard, et ce n'est pas leur moindre intérêt, emmènent le lecteur à la découverte des paysages, des acteurs de l'Histoire du Maine-et-Loire, un Anjou profondément ancré dans le cœur de ses habitants, animant ainsi une passion qui se transmet de génération en génération.

Je vous incite donc vivement à dérouler cet album de famille, vivant et passionnant, qui évoque « le bon vieux temps » de nos aïeux.

A. Lardeux.



Préface de
André Barbier
Président du Conseil Général de Maine-et-Loire

C'est tout notre environnement natu-
rel, voilà, devant qui se trouve mis en
lumière à partir des multiples événements
de la vie quotidienne, sur le ton convivial
de la chronique.

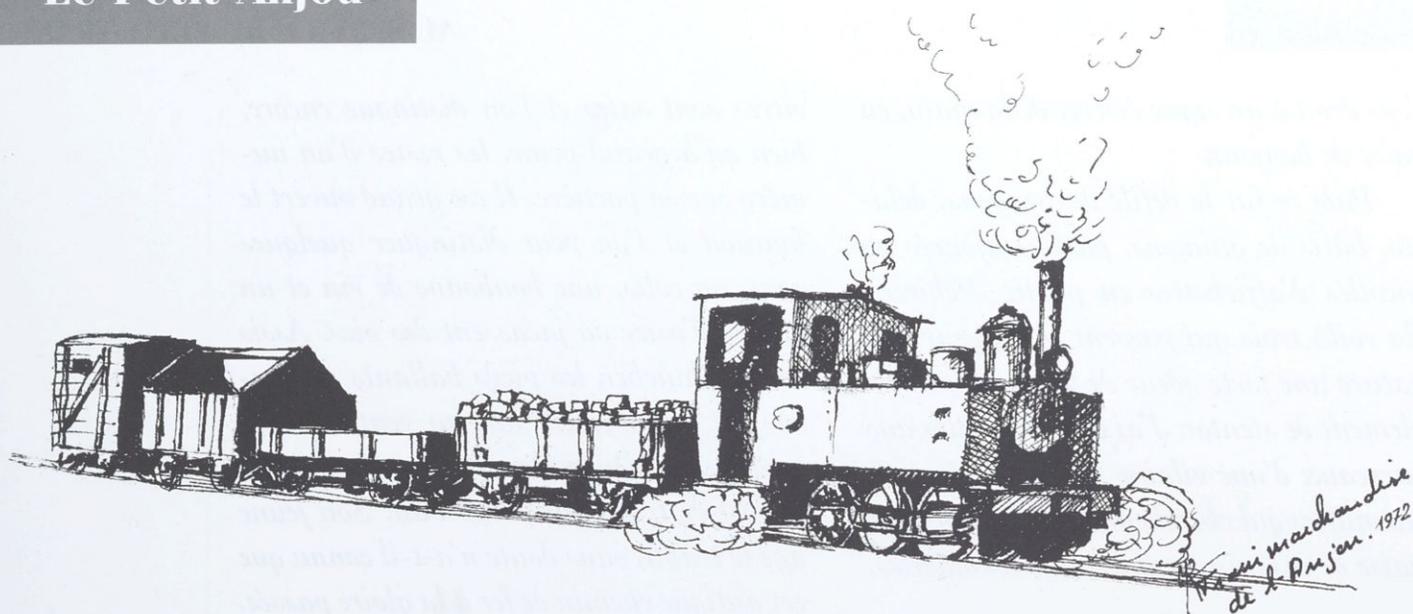
Enfin, les semaines du petit tor-
tillet et de l'été par leur moindre intérêt,
conduisant le lecteur à la découverte des
particularités des aspects de l'histoire du
Maine-et-Loire au Japon, notamment
dans le cadre de ses habitats, au-
jourd'hui, les paysages qui se trouvent de
nos jours et de demain.

Le livre est le fruit d'un travail de
recherche et de réflexion, visant à passer
de la vie quotidienne à la vie de tous les
jours, à la vie de tous les jours, à la
vie de tous les jours.

C'est avec un grand plaisir
et la plus grande attention que
les Angevins ont voulu
vous offrir ce livre, à l'occasion
de la tenue des élections du 1er
mars, accompagnés à travers les
communes, l'occasion de redonner
un peu le goût de la vie de tous
les jours, dans chaque commune,
dans le cadre de la vie de tous
les jours.

L'ouvrage permet aussi de
connaître le patrimoine
historique et culturel
de notre région, dans le cadre
de la vie de tous les jours,
à l'occasion de la tenue des
élections du 1er mars.

Le livre est le fruit d'un travail
de recherche et de réflexion,
visant à passer de la vie
quotidienne à la vie de tous
les jours, à la vie de tous
les jours, à la vie de tous
les jours.



Lorsqu'il eut fini de passer le chemin et me laissa la place libre, un nuage de poussières d'été, mêlé de moustiques et de paille, tourbillonna un moment avant de retomber au sol, sur une compagnie de criquets s'agitant en tous sens. Il était passé là, juste devant moi.

Ho! J'avais bien hésité une seconde, devais-je traverser ou non cette petite voie ferrée barrant le sentier devant ma bicyclette, il semblait aller si lentement qu'on pouvait douter de le voir arriver jusque-là. Un coup de sifflet strident s'était chargé de me rappeler à l'ordre et j'avais dû assister au lent cheminement de ce convoi qui semblait mesurer sa route et dont le dernier véhicule, penchant dangereusement, se tortillait encore, là-bas, sur la courbe relevée.

Crachotant, fumant et soufflant au ras du sol, comme si elle fut pourvue de naseaux, dans un cliquetis mécanique, l'indicible machine, noire de suie et de sueur, s'avancait vers moi. Son nez se balançait de droite à gauche semblait me dire « non, non, ne traverse pas! » Puis, dédaigneuse, elle était passée devant moi, assez lente-

ment pour que je puisse admirer ou plutôt détailler ses atours les plus cocasses, une pelle accrochée à l'avant sous l'œil rond d'une lanterne, un chapeau sur la cheminée, un panier de victuailles sur son flanc, duquel émergeait un goulot de bouteille, un amoncellement de briquettes entassées de bric et de broc, qui s'y agrippait par miracle, des bastings de bois grossier sur la toiture. Et puis là, dans l'ouverture de la cabine, un visage, une face charbonneuse émergeait d'une veste de drap noir rehaussée d'un foulard rouge noué avec élégance. Au centre, deux yeux bleus cerclés de blanc, seul signe d'humanité. Car c'était bien un homme qui s'accoudait à la cabine de l'engin, sans doute domptait-il la machine. Sous une moustache fière qu'on finissait par distinguer, l'homme arborait une denture étincelante et un large sourire qui semblait dire « c'est pas un malheureux vélo qui va nous empêcher d'passer tout de même! » et, pour ajouter foi à cette affirmation, un second coup de sifflet m'avait fait sursauter. Alors, sur un air satisfait du bonhomme et la clameur assourdie du rire de son compagnon caché dans l'ombre,



j'eus droit à un signe discret de la main, en guise de bonjour.

Puis ce fut le défilé des wagons, délavés, bâtis de guingois, parfois ajourés ou encollés d'affichettes en partie déchirées. En voilà trois qui passent et laissent à la nature une forte odeur de vache et un beuglement de stentor. J'ai bien vu, collés aux barreaux d'une vilaine fenêtre d'aération, ces mufles qui cherchent l'air dans la fournaise de ces minuscules boîtes à roulettes.

En voici de plus plats, de plus bas, l'un porte des tonneaux, le second du foin. En voilà d'autres encore laissant échapper des remugles acides et des couinements. Ce sont les cochons qui partent en foire ou peut-être en jambon !

Ah ! Il se hâte lentement le bougre, me nargue assurément. Je suis plus petit que mes frères mais bien plus grand que toi pauvre piéton et pour passer, tu attendras.

Et ils passent encore et encore ses wagons. Qui s'étonnera devant un tel attelage que la pauvre machine halète, sue, crache, se tortille ?

Et puis ce bruit qui vient, c'est une roue qui claque dans un tam-tam régulier ? Un coup de frein trop brusque lui aura sans doute raboté la joue.

Enfin arrive le dernier véhicule, indescriptible engin. Il se voulait discret sans doute, sa couleur verte se confondant à la nature mais a raté son effet. Ce n'est plus une peinture, c'est un Rimmel, et qui a coulé en salissures. Tout au bas de la caisse, une vieille grille ne sert plus de repaire qu'à une grosse araignée, voyageuse clandestine peut-être ? Le haut compartiment n'a pas vu le soleil depuis la dernière lettre du dernier convoyeur qui l'a occupé car ses

vitres sont sales et l'on distingue encore, bien qu'à grand-peine, les restes d'un numéro sur sa portière. Il est grand ouvert le fourgon et l'on peut distinguer quelques sacs, un colis, une bonbonne de vin et un panier d'osier où jacassent des oies. Assis sur le plancher, les pieds ballants au-dessus du marchepied, nez au vent, la casquette en arrière pour aérer son front, voilà le chef de train qui prend l'air. Son jeune âge le trahit, sans doute n'a-t-il connu que cet antique chemin de fer à la gloire passée. Il semble profiter de l'air à plein poumon, enregistre le paysage et des images qu'il connaît par cœur, pour plus tard, des couleurs... Un signe de la main, un sourire amical nous dit qu'il est heureux d'être là et n'échangerait pour rien au monde sa place assise pour celle d'un bureaucrate.

Il est passé, il s'éloigne, se tortille encore un peu dans la courbe puis disparaît entre deux bosquets.

Un papillon jaune virevolte maintenant autour de moi, une abeille bourdonne. Ai-je rêvé, je n'entends plus de bruit. La nature, un instant perturbée, a repris ses droits.

Je remonte sur ma bicyclette, traverse en deux secousses la frêle voie ferrée et file mon chemin. Pris d'un doute, je reviens sur mes pas. Il n'y a plus de rails !

Demain je reviendrai, sait-on jamais, s'il repasse.

Je lui donnerai un nom. Tiens : tortillard... non, tacot... et puis non finalement, je le nommerai Petit-Anjou, cela lui ira bien ! Qu'en pensez-vous ?

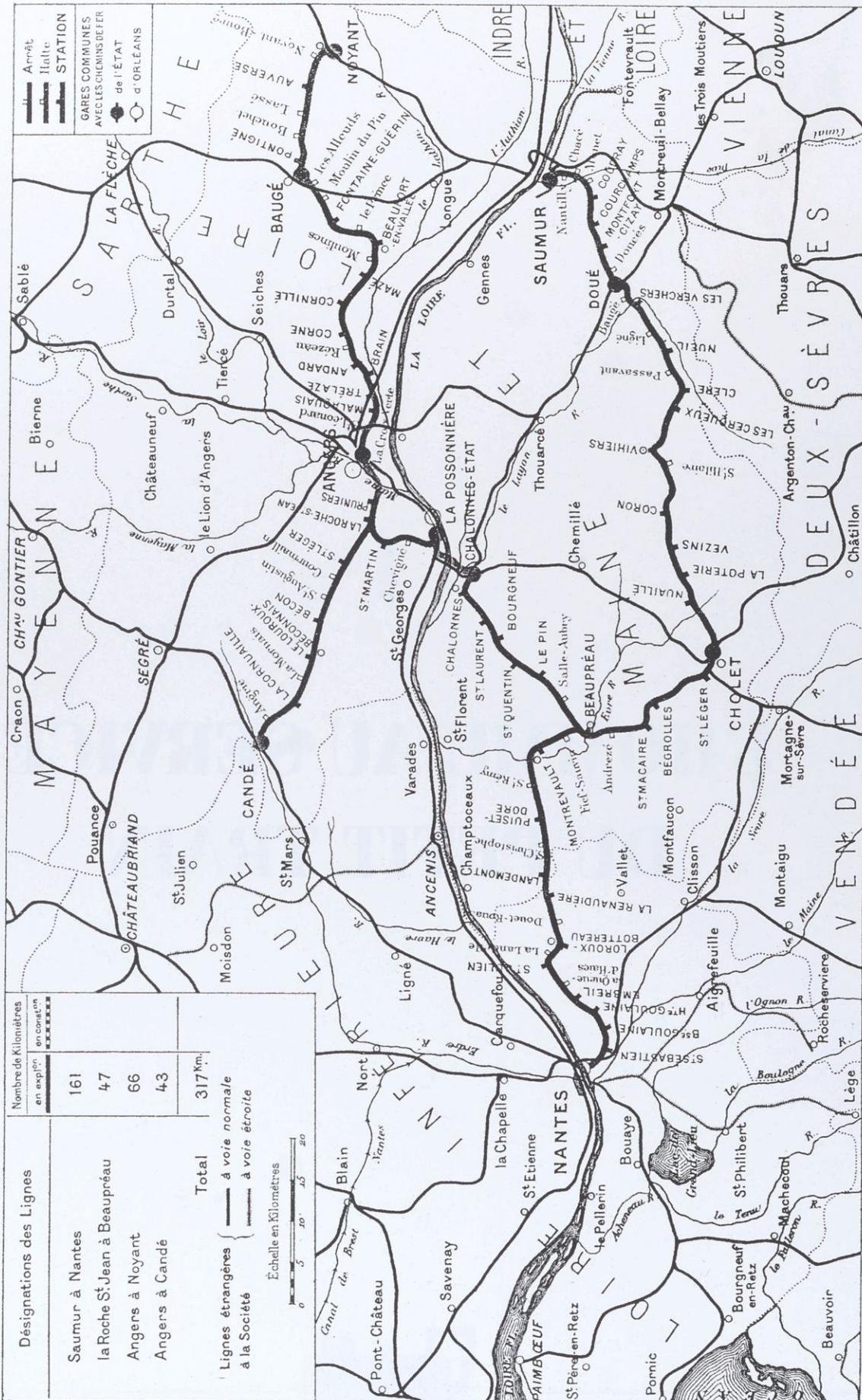
Michel Raclin

1

**L'HOMME AU SERVICE
DU PETIT TRAIN**



SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES RÉSEAU de l'ANJOU (Voie de 1m,00)



IDENTITÉ D'UN TORTILLARD

Lorsque fut terminé le grand réseau de chemin de fer français, à la fin des années 1870, sous la gestion de six grandes compagnies, le « Paris-Orléans » (PO), « l'Ouest », « Le Nord », « l'Est », « le Midi », « le Paris-Lyon-Méditerranée » (PLM), ainsi que l'État, la plus grande partie du territoire national était desservie par la voie ferrée à écartement standard (1,435m).

La conception de ce réseau ne répondait cependant qu'à deux grands critères : économique, relier la capitale aux grandes villes de province ; stratégique, permettre de gagner le plus rapidement possible les frontières de l'est et du nord en cas de menace et d'y acheminer efficacement les militaires et leur matériel.

Pourtant, en ce début des années 1880, le constat était clair : si les plus grandes villes de France étaient desservies par le chemin de fer, il n'en était pas de même de nombreuses sous-préfectures, chefs lieux de canton et autres bourgades sciemment oubliées par les grands promoteurs ferroviaires. Les grandes compagnies de chemin de fer, désormais, ne se risqueraient pas à construire des lignes jugées par avance déficitaires ou peu rentables, ce que leurs actionnaires voyaient bien évidemment d'un œil très critique.

Pour cette raison, sous l'impulsion du ministre des travaux publics de l'époque, Freycinet, nos chers députés à barbichette votèrent une nouvelle loi donnant toute latitude aux collectivités locales, pour doter leurs territoires avec leur propre réseau de chemin de fer.

Naquirent ainsi une multitude de petites compagnies concessionnaires d'un département ou d'une ville, obtenant la gestion d'un réseau, voire d'une simple ligne.

Pour la desserte de ces régions les plus reculées de nos campagnes, il ne fut pas question d'investir à outrance. Aussi choisit-

on une construction à l'économie. La voie était plus étroite que sur les grandes lignes (1m, 0,80m et même 0,60m au lieu de 1,435m). Le rail était donc plus léger, les courbes plus serrées, les rampes plus fortes. Les querelles de clocher, nombreuses, les propriétaires récalcitrants, encore plus nombreux, obligèrent les concepteurs à jouer avec le terrain, éviter une propriété, desservir deux villages à la fois en ne s'en approchant qu'à leur mi-chemin. C'est généralement ce qui donna cette allure joviale à ces petits trains départementaux, car tel était leur nom, obligés de se tortiller au gré des humeurs du parcours. Ils y gagnèrent leurs galons de « tortillards ».

Bien peu de départements français échappèrent à la règle. Ils ne sont que trois, la Creuse, le Cantal et l'Aveyron. Tous les autres, sans exceptions, se dotèrent d'un réseau départemental, d'une simple ligne parfois, ou bien encore profitèrent de celui du voisin, servant de terminus à quelques extensions évadées au-delà des frontières administratives.

Ce monde des petits trains départementaux appartient désormais à l'histoire, il n'en reste que quelques rares traces, çà et là, pour le simple plaisir des touristes. Comme jadis trois départements furent irréductibles au progrès, trois lignes sont aujourd'hui encore fidèles à leurs petits trains : le réseau de la Corse, celui de la Provence, et celui du Blanc-Argent, dans le centre de la France. Ajoutons deux lignes de montagne, celle de Cerdagne et celle joignant Chamonix à la Suisse et nous aurons fait le tour du propriétaire.

Parmi ces antiques tortillards, l'un d'entre eux nous est très cher, celui de Maine-et-Loire bien sûr, celui que les Angevins, très rapidement, baptisèrent Petit-Anjou.

Notre propos, ici, n'a pas pour but de décrire le Petit-Anjou à travers son aspect



technique et historique, la chose a déjà été faite dans un ouvrage paru en 1986.

Il s'agit plutôt d'offrir au lecteur, le résultat de vingt années de patiente collecte d'anecdotes, de témoignages, d'articles de presse d'époque, afin de donner une vision de ce qu'était la vie des Angevins, organisée autour du petit train vicinal.

Le Petit-Anjou n'était pas un grand chemin de fer. C'était l'un de ces modestes « tortillards » de campagne qui gagnèrent leur notoriété, en rendant simplement de multiples services à une population isolée et démunie en matière de transport. À ce titre, il faisait, comme on dit, « partie de la famille ». Un oncle, un beau-frère, un cousin, étaient à ses commandes, une tante, une grand-mère, tenaient la gare, et la convivialité s'installait. Il n'y avait pas à franchir toutes ces barrières, à poinçonner tous ces tickets qui, au grand chemin de fer, donnaient accès au saint des saints du monde ferroviaire, le quai et son train. Bien sûr, cette solennité avait quelque chose de magique, une mystérieuse admiration teintée de crainte et de respect. Ici, la magie venait de la bonhomie du petit train, de sa proximité, de sa présence au cœur même du groupe social représenté par la rue, le village, le hameau, groupe dont il était l'un des acteurs.

Il ne fut pas non plus qu'un simple outil à transporter les vaches (ou bien à les écraser), à endurcir les fesses de ses voyageurs, à enfumer la campagne, à passer son chemin sans laisser de trace. Car il est dit que ces petits trains de jadis eurent une âme. Il n'est, pour s'en convaincre, partout en France, que d'écouter d'une oreille attentive quelques anciens prompts à raconter leurs souvenirs. Alors, on découvrira, derrière la machine, des hommes, des femmes, des enfants et même des animaux qui lui donnèrent ce petit air qu'on regrette, cette âme, cette vie, cette cadence, cette jovialité.

Oui, nos grands-parents avaient à son égard un sentiment de propriété, ce n'était pas le train, mais LEUR train.

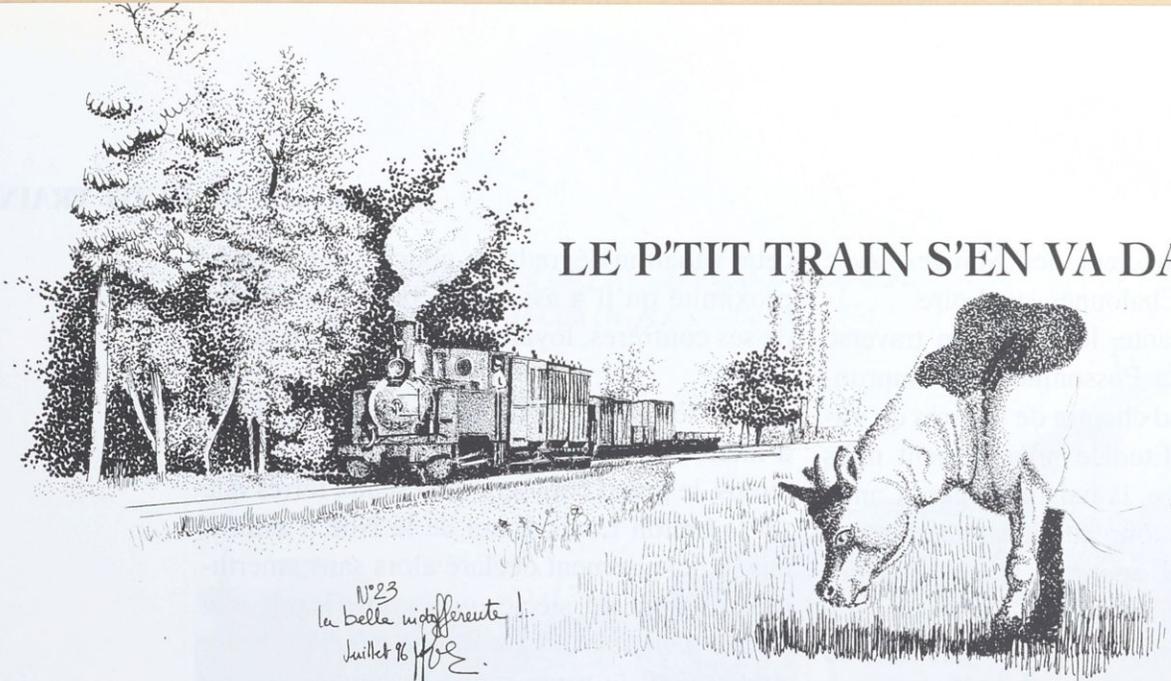
Il n'est pas étonnant, dès lors, d'avoir pu recueillir tant et tant d'anecdotes, tant d'histoires et d'historiettes souvent plaisantes, parfois dramatiques, rarement banales.

C'est la vie de ceux là qui sera contée ici, glanée au fil du temps, des rencontres, des souvenirs. Au-delà de la nostalgie bien évidente, c'est aussi un témoignage pour servir la mémoire, l'histoire et le patrimoine.

Arrêtons les pendules, arrêtons le temps. Son histoire, la voici...



LE P'TIT TRAIN S'EN VA DANS LA CAMPAGNE



À la fin du XIX^e siècle les voitures hippomobiles, les diligences et les fiacres se partageaient encore, avec la voie fluviale, le marché du transport dans les régions délaissées par le grand chemin de fer. Petit à petit ces moyens de locomotion sont remplacés par des tramways électriques ou à vapeur, établis en accotement des routes, sinon par des tortillards se faufilant en site indépendant. Le petit chemin de fer se met alors à irriguer rapidement les vertes campagnes. En voici la genèse :

1855-1860 : des projets de chemins de fer départementaux naissent partout en France. Il s'agit, à une époque de croissance industrielle forte, de relier les campagnes demeurées isolées aux grands centres de production en créant *des chemins de fer d'embranchement*, la plupart du temps établis en voie étroite et greffés sur le grand réseau ferré national dont on arrête les derniers tracés. L'empereur Napoléon III est d'ailleurs très favorable à ce déploiement ferroviaire que les préfets de chaque département ont pour mission de promouvoir.

Le rail, c'est la vie et le progrès signe de prospérité, car il joue un rôle social, humain et économique, commente la presse du moment.

1880-1900 : À une époque où l'automobile en est à ses balbutiements, les petits trains dits *départementaux* répondent parfaitement à ces besoins. Réclamées à cor et à cri au cours des délibérations des assemblées municipales et départementales, car elles étaient porteuses d'espoir, les lignes ferroviaires d'in-

térêt local, à voie large ou étroite, n'en susciterent pas moins de nombreuses et interminables polémiques quant à leur tracé, plus ou moins électoraliste, à leur installation quelque fois difficile, et à leur exploitation souvent déficitaire. Ce fut notamment le cas dans le département du Maine-et-Loire où les difficultés s'accumulent. Les rivalités communales, les faibles ressources locales, le relief assez tourmenté de certaines régions, rendent le choix du tracé difficile. La construction de lignes souvent tortueuses, du fait de leur concept lié à l'économie recherchée, nécessite un matériel roulant léger et bien approprié au gabarit des infrastructures simplifiées...

En 1890, se basant sur les premiers résultats du programme ferroviaire de plusieurs départements limitrophes, le Conseil Général de Maine-et-Loire génère le tracé du futur réseau ferré départemental dont il confie l'exécution et la future exploitation à La Compagnie des Chemins de Fer de l'Anjou. En mars 1893, la première ligne d'intérêt local angevine est mise en service entre Angers et Noyant-Méon. Ainsi se trouve rapidement desservi par le rail tout le pays baugeois, jusqu'aux confins du département limitrophe d'Indre-et-Loire.

Dans les mêmes temps, nos élus s'entendent avec leurs collègues du département voisin de la Loire-Inférieure pour définir l'établissement d'une longue rocade visant à relier les régions saumuroises et des Mauges au pays nantais. C'est chose faite en 1896, avec la ligne conduisant de Saumur à Cholet puis, en 1899, avec « l'étoile de Beaupréau » qui



relie cette ville, au cœur des Mauges, avec Nantes, Cholet et Chalonnes-sur-Loire.

L'année suivante, le petit train traverse la Loire jusqu'à La Possonnière en empruntant le pont du grand chemin de fer près du village de l'Alleud. Étudiée précocement mais laissée en souffrance, la liaison Angers-Candé est ouverte à son tour au début de l'année 1909. Elle prétend apporter à la préfecture angevine le trafic que la ligne de Noyant n'a su obtenir. L'année suivante, la jonction du réseau nord avec le réseau sud du Petit-Anjou tant attendue, entre Saint-Jean-de-Linières et La Possonnière, sera encore plus salutaire, car les marchandises surtout drainées jusqu'ici vers le pays nantais pourront désormais alimenter le centre actif d'Angers.

En 1910, plusieurs projets d'extensions des lignes existantes ainsi que la construction de nouvelles liaisons envisagent d'étoffer davantage la constitution du réseau d'intérêt local angevin comprenant à cette époque 316 kilomètres de voies ferrées à écartement métrique. Le conflit franco-allemand annihilera tout espoir et les ambitieux projets ne seront jamais réalisés. Il est vrai que les coûts inflationnistes de l'après guerre et le développement automobile n'invitent guère les promoteurs à se lancer dans de nouvelles réalisations ferroviaires complémentaires.

1914 à 1944 : Malgré les contraintes administratives, techniques et économiques exposées, peu avant la Grande Guerre, la France possède un émaillage très dense de voies parcourues par de nombreux petits trains départementaux reliés au grand réseau d'intérêt général avec plus ou moins d'entente, donc de succès. Chaque groupe de lignes constitue en quelque sorte un réseau miniature avec son caractère propre, son pittoresque, ses forces et ses faiblesses, ses réussites et ses déboires.

Cette vaste et ambitieuse entreprise prend fin, hélas, peu avant, sinon dans certains cas, au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, attaquée de toute part par la concurrence routière. L'automobile et le camion ont fait entre temps, il est vrai, d'immenses progrès. Le Petit-Anjou n'échappe pas, lui non plus, à

cette situation dégradante pour les services de proximité qu'il a assumés, comme la plupart de ses confrères, loyalement pendant un demi-siècle...

Très conscient du destin des petits trains d'intérêt local nécessairement limité dans le temps, le grand bâtisseur de réseaux ferrés que fut le breton Louis Harel de la Noë n'avait-il pas judicieusement déclaré alors sans amertume au début du siècle *qu'il construisait tout simplement pour les cinquante années à venir. Après quoi, la route reprendra naturellement ses droits...*

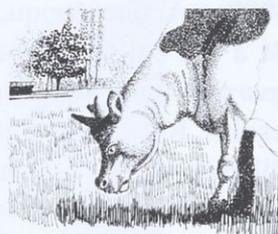
Devenu individualiste, le voyageur s'est donc détourné peu à peu du chemin de fer d'intérêt local qu'il juge, bien qu'ayant son charme, comme étant un moyen de transport toujours aussi lent, pas très confortable, et devenu désuet.

Et pourtant, après les regrets ressentis par les amoureux de la traction vapeur, que de nostalgie leur disparition quasi totale n'a-t-elle pas engendrée !

« Petit-Anjou », heureux petit train sans histoire ! Comment justifier le titre exact de ce récit ?

Comme tout peuple satisfait, le « Petit-Anjou » n'avait, à proprement parler, pas ou peu d'histoire ! Mais plutôt un passé chaleureux chargé de souvenirs que seuls les anciens, voire les conteurs, peuvent évoquer...

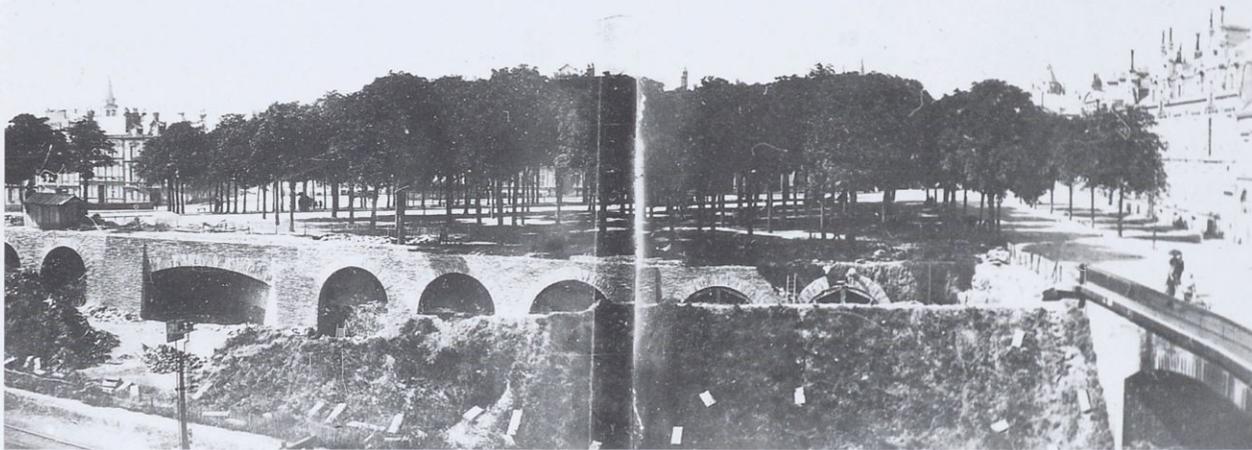
D'ailleurs, ce tortillard ne s'est-il pas toujours tenu à l'écart du mouvement et des bruits des villes et des villages qu'il desservait assidûment, préférant l'obscurité d'une existence calme et douce à l'éclat de l'illustration de plus en plus agitée du lobby routier que nous connûmes toujours grandissant et toujours plus dévastateur après son acte de décès ?



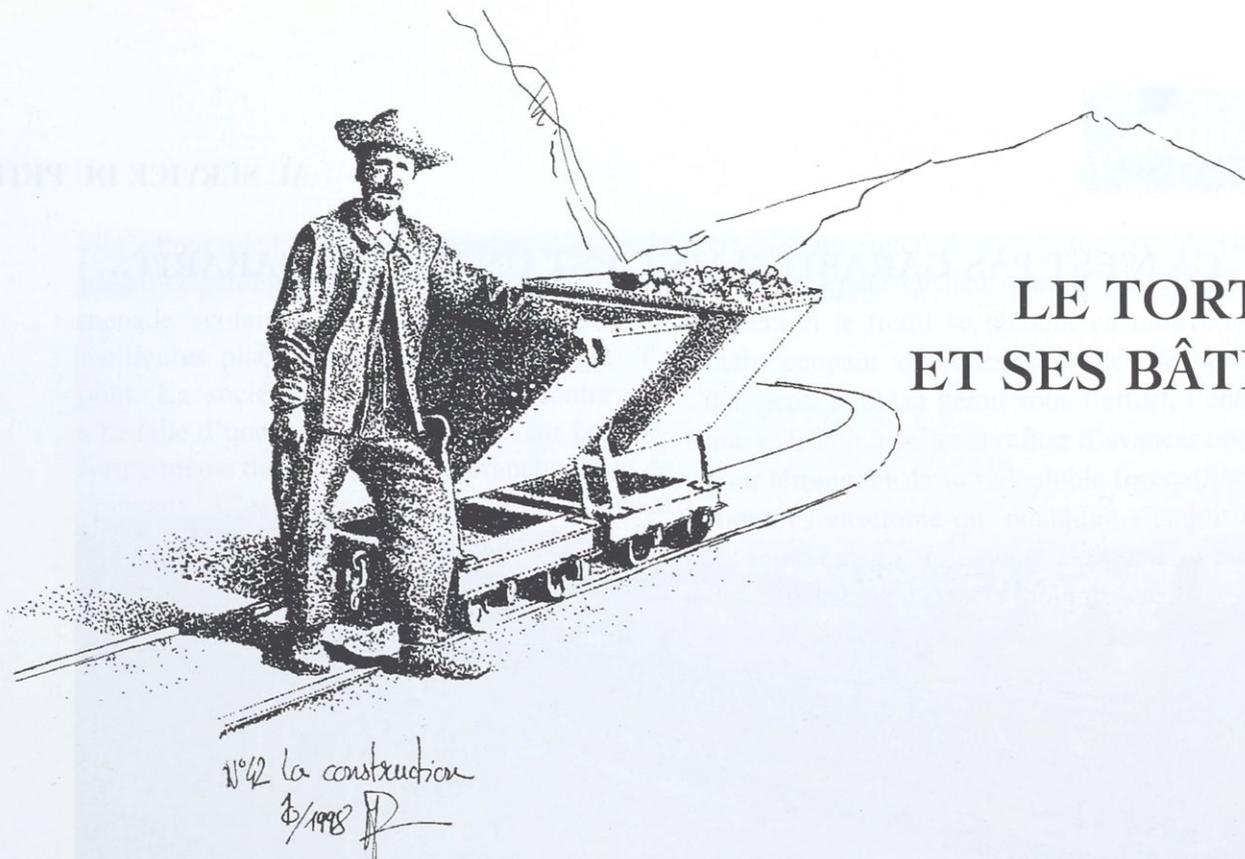


Gare de Beaufort-en-Vallée. La machine 22 « fait de l'eau » en prévision du chemin qui lui reste à faire jusqu'à Angers. Louis Château, mécanicien se tient près de la caisse à eau. Debout sur le tablier, le chauffeur s'occupe du remplissage alors, qu'assis, le jeune chef de train observe le photographe. Carte postale Taugourdeau à Beaufort, n° 17.





Construction du tunnel à Angers.



LE TORTILLARD ET SES BÂTISSEURS

Construire une ligne de chemins de fer, à la fin du siècle dernier, au fin fond de nos contrées les plus reculées, ne fut pas une mince affaire. On ne « débarque » pas 200 ou 300 hommes venus de tous horizons, dans un milieu rural souvent fermé, sans aucune conséquence. En d'autres termes plus imagés : bouclez les filles et fermez les poulaillers.

Car ces hommes, s'il fallait les nourrir — et certains petits malins flairant la bonne affaire, en plantant quelques hectares de patates, y arrivèrent très bien — il fallait également les distraire. Dans ces campagnes éloignées de la ville, point de théâtre, point de bals, quelques rares jeux de boules clos en Société, encore moins de cinéma, ni de télévision, nous sommes en 1893. Dès lors, gare au mobilier et à la vaisselle du moindre troquet campagnard.

L'Histoire retient que sur ces chantiers, une corporation pouvait très bien en haïr une autre, sous le fallacieux prétexte, inimaginable aujourd'hui, qu'elle était différente, venue d'ailleurs, ou bien encore, d'un autre métier. Ainsi les maçons piémontais pouvaient, au gré des alliances, faire cause commune avec les tailleurs de pierre bretons, pour aller en découdre avec les charpentiers franc-comtois. Pour peu que quelque batelier de Loire passe à leur portée et c'était là l'union retrouvée pour de belles et solides bagarres, de majestueuses « tripotées », divertissant spectacle pour amuser le chantier.

Il suffisait en fait d'être un peu costaud, d'avoir un savoir-faire et de se présenter au contremaître pour être engagé. Pas besoin de curriculum-vitæ ni de gage de bonne conduite, pourvu que la voie avance d'une gare à l'autre dans des délais raisonnablement acceptables par le porte-monnaie des actionnaires.

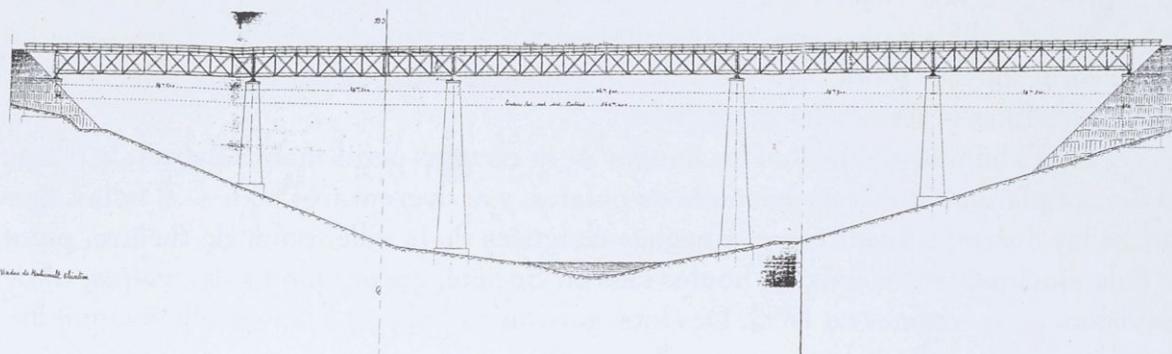
Au-delà de ces clivages, somme toute du domaine de l'anecdote, ce mélange, cette arrivée massive d'ouvriers en plein monde rural, ce choc des cultures, apporta, à n'en pas douter, grâce au chemin de fer, sa contribution à l'ouverture des campagnes françaises vers le progrès.



ÇA N'EST PAS GARABIT MAIS C'EST UN GRAND GABARIT...



Le jour du lancement, un photographe immortalisa la scène, afin de garder pour la postérité, cette page d'histoire et la façon dont on jetait les ponts au-dessus des vallées, au siècle dernier. Collection particulière.



Élévation du viaduc de Montrevault.

Notre correspondant de Montrevault nous écrit à la date du 7 juin :

Une opération fort intéressante attirait, lundi dernier, une foule considérable aux portes de la petite ville de Montrevault cachée dans la verdure. En un site pyrénéen, entre les coteaux pittoresques de Saint-Pierre-Montlimart et de Saint-Rémy-en-Mauges, la rivière l'Èvre dessine ses méandres dans les prés fleuris.

C'est là que la ligne des chemins de fer de Cholet à Nantes de la compagnie de l'Anjou franchit la vallée sur six piles de trente-cinq mètres de hauteur. Le pont métallique, d'une longueur de 160 mètres et d'un poids de 195 000 kilos œuvre d'une maison de Creil

(Oise), a été construit tout d'une pièce sur le terre-plein, en avant des piles.

Des travaux antérieurs l'ont amené à l'aplomb de la rivière; il s'agissait de le lancer d'une rive à l'autre.

L'opération était fixée à une heure de l'après-midi. La nouvelle s'en était répandue comme une traînée de poudre. Aussitôt les paysans quittent leur charrue, les ouvriers leur atelier, les femmes leur foyer, et se répandent en grappes sur les deux versants et aux abords du chantier. L'école des garçons de Saint-Pierre-Montlimart, gracieusement invités par M. Daveu, le distingué chef des travaux, arrive au complet sous la conduite du maître et de sa famille.

Pour que les enfants se rendent compte du travail et gardent un bon souvenir de cette promenade scolaire, M. Daveu leur assigne les meilleures places sur le remblai, tout près du pont. La société de musique de Montrevault s'installe d'une façon très originale sur la plate-forme même du pont, ornée de branchages et de drapeaux. C'est de ce kiosque d'un nouveau genre qu'elle fera entendre, à la satisfaction générale, les plus jolis morceaux de son répertoire.

Nous remarquons sur les chantiers : M. Faugère directeur, et M. l'ingénieur de la compagnie de l'Anjou; M. Robert, ingénieur des ponts et chaussées; M. Dilhac, conducteur des travaux; M. Fonteix, entrepreneur; M. Renouard, comptable; M. Fourey, juge de paix; M. Gallard, maire de Montrevault; M. Brot, percepteur; M. Dedieu, receveur de l'enregistrement; M. Chéné, maire de Saint-Rémy-en-Mauges et plusieurs autres personnes.

Non loin de là, de sa propriété de la Poin-dasserie, M. le baron de la Grandière, maire de Saint-Pierre-Montlimart, suit l'opération. Les toilettes des dames et des demoiselles jettent une note gaie dans la fête que favorise un temps splendide. D'une estrade voisine, des amateurs de photographies dirigent leurs appareils sur le pont et sur la foule.

Le pont repose à 0,80m environ du sol, sur des poulies placées de distance en distance sous ses côtés et vis-à-vis l'une de l'autre. Ces poulies sont fixées et ne touchent pas à terre, elles ne reposent que sur leurs essieux qui débordent, à l'extérieur, d'environ 0,50m. Trois paires de leviers, de 3 à 4 mètres, sont adaptées à autant d'essieux et se rejoignent deux à deux sur la plate-forme par des traverses sur chacune desquelles se posent une dizaine d'ouvriers. Sur la terrasse, un treuil manœuvré par quatre hommes, actionne un palan dont les amarres sont fixées d'une part au pont, de l'autre à un solide barrage, et s'apprête à ajouter sa puissance à celle des leviers.

À un signal donné en bas par M. Daveu père, et répété en haut par M. Daveu fils, les leviers et le treuil se mettent en mouvement : mais pendant quelques secondes les poulies dérapent, le palan gémit sous l'effort, l'énorme masse frémit à peine et refuse d'avancer comme pour témoigner de sa redoutable force d'inertie. Bientôt l'ensemble qui manquait s'établit dans les mouvements, le colosse s'ébranle et avance majestueusement sans la moindre secousse, sans le moindre bruit, comme par enchantement.

Les enfants sous le charme regardent ébahis et touchent le monstre pour mieux suivre le mouvement. La musique enlève la *Marseillaise*, la foule applaudit. Chaque coup de levier produit une marche en avant de 0,33m. Au bout d'une heure, la rivière large de 40 mètres, est franchie. Le pont, qui tout à l'heure reposait sa tête sur la pile de rive gauche, allonge maintenant ses longues antennes par-delà celle de la rive droite.

Juste au dernier mouvement, le câble métallique du treuil se rompt comme pour donner le signal du départ. On voit alors la foule émerveillée se disperser dans toutes les directions en exprimant son admiration et en communiquant ses impressions.

Nous ne sommes que l'écho du public en adressant à M. Daveu toutes nos félicitations pour la complète réussite de sa difficile opération, et tous nos remerciements pour son excellent accueil.

Nous souhaitons, en terminant, de nous retrouver bientôt au même lieu pour voir le pont franchir les deux piles qui l'attendent encore, puis s'abaisser à sa place définitive, et surtout pour voir voler d'une rive à l'autre, à cette hauteur vertigineuse, au-dessus de la cime des peupliers géants de la vallée, le premier convoi de notre petit chemin de fer si impatiemment attendu et appelé à rendre de si grands services à toute la contrée.

U.G.

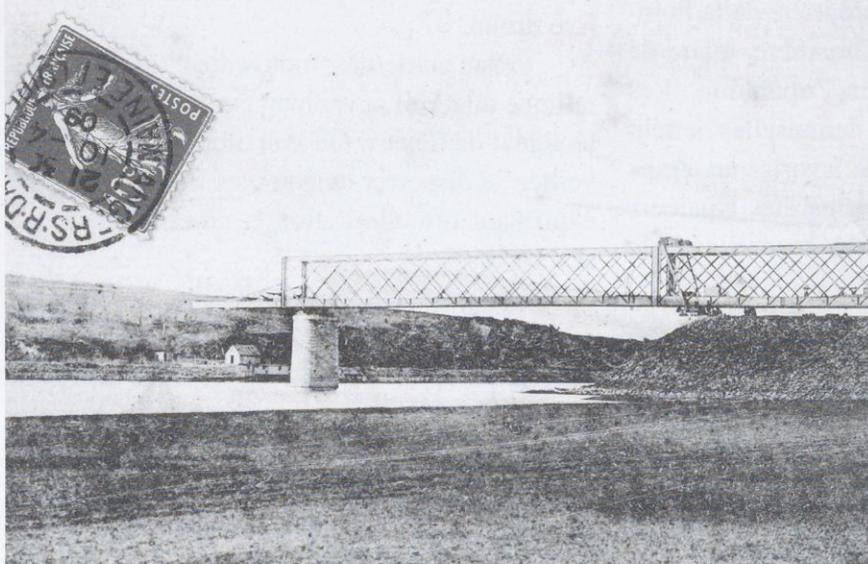


Pas de bon événement, sans fanfare. Pour le lancement du pont, la Société de musique de Montrevault a sorti habits et instruments. Au centre, tenant sa baguette, René Jacquet, le chef de musique. Collection M^{me} Françoise Leroy.



UN LANCEMENT EN GRANDE POMPE

Travaux de Lancement d'un Pont sur la Maine — Chemin de fer de Gandé



Travaux de lancement du pont de Pruniers en février 1908. Les travées assemblées sur la rive sont ensuite poussées sur les piles au-dessus de la rivière. Carte postale ancienne.

Dans la construction du réseau, l'édification des ouvrages d'art revêt un caractère très spectaculaire, propre à attirer les curieux. Dans ce texte intégral du « Petit Courrier » du 14 février 1908, on remarque le souci du détail technique.

Le décor

C'est par une journée vraiment printanière que s'est déroulée jeudi la première

phase du lancement du pont de Pruniers, qui, comme on le sait, doit si utilement relier ce petit bourg si haut perché au quartier Éblé.

Lorsque vers une heure de l'après-midi, nous arrivons à l'extrémité de la digue où se dresse la moitié du pont; le reste devant être construit après ce premier lancement, très peu de personnes sont présentes à ce début d'opération.

Pourtant un soleil magnifique inonde les prés environnants et les rochers grimaçants du coteau de Pruniers. Du côté de Bouchemaine,

le paysage semble s'éloigner derrière le voile fin d'une brume gris perle. La silhouette du coteau se détache en vigueur sur le ciel. Pas un souffle de vent ne passe sur ce panorama émerveillé.

Si les curieux sont peu nombreux tout d'abord, ils arrivent pourtant par petits groupes débouchant des petits chemins qui dégringolent le rocher de la Baumette. Les uns sacrifient leurs chaussures aux pierres anguleuses de la digue, les autres s'embourbent avec un entrain méritoire dans les prés blancs d'une vase à peine séchée à la pointe de l'herbe.

Ceux qui travaillent.

Dès notre arrivée, nous trouvons au bas du pont M. Millet, conducteur des Ponts et Chaussées qui dirige les travaux avec une activité et une compétence si appréciée.

M. Dilhac, chef de section de la Compagnie de l'Anjou, chargé aussi des travaux, se multiplie également autour de l'énorme cage de fer.

Bientôt arrivent MM. Thibault, directeur des chemins de fer de l'Anjou, Le Cornec, ingénieur en chef de la ville, et Philippe, ingénieur ordinaire, M. Planche-nault, conseiller d'arrondissement.

Sous la conduite de M. Dilhac qui veut bien nous donner quelques renseignements techniques, nous longeons le pont qui paraît immobile. Et, attentivement, nous pouvons nous rendre compte de la marche presque insensible, mais tout de même visible de très près, de cette énorme cage de fer qui de loin semblait un fourreau de dentelle.

Comment on lance un pont.

Bien des personnes qui vinrent jeudi assister au lancement du pont de Pruniers, ne purent retenir une exclamation de désappointement. N'ayant jamais assisté à ces opérations, beaucoup de visiteurs croyaient voir le pont glisser, à une vitesse appréciable vers l'autre rive. Aussi les curieux qui ne pouvaient voir le pont qu'à son extrémité, c'est-à-dire dans sa largeur, ne le voyant pas bouger ne prenaient au spectacle qu'un intérêt relatif.

C'est qu'on ne lance pas un pont avec la même facilité qu'un transatlantique pourtant colossalement plus lourd.

Voici comment s'effectua l'opération de jeudi : le pont est posé sur 5 paires de solides galets en fer posés sur des paliers de même métal et dans lesquels ces galets tournent avec facilité.

La cage du pont est, d'autre part, encadrée entre deux paires de leviers qui se relient, par paire, à la partie supérieure du pont par une longue planche. Cette planche permet ainsi de faire mouvoir à la fois chacun des leviers placés à droite et à gauche. L'extrémité inférieure de ces leviers est munie d'un pignon denté qui s'enchâsse dans le tourillon — l'essieu si l'on préfère — de chacun des galets, permettant ainsi au moyen d'une tige mobile appelée chien et qui mord les dents du pignon de faire tourner l'ensemble pignon et galet.

On fait donc mordre le chien au pignon lorsque les leviers sont ramenés en arrière. Puis une équipe de huit hommes par paire de leviers pousse, sur la partie supérieure du pont, ces leviers en avant, faisant ainsi tourner les pignons des leviers et les galets qui sont enchâssés dedans et sur lesquels le pont repose.

J'ai dit que les deux paires de leviers manœuvrent ainsi. Elles sont poussées par deux équipes de 8 hommes.

Pour faciliter la marche, quatre hommes soulèvent le pont en dessous au moyen de crics. Chaque coup de levier peut ainsi faire avancer le pont d'une distance moyenne de 12 centimètres.

Le travail de jeudi s'effectua ainsi en 3 heures et demie, à la vitesse de la marche du pont donnant en moyenne 1,05m en 12 minutes. Ajoutons que la partie du pont qui devait reposer sur la pile était munie d'un « avant-bec » construction accessoire en fer et seulement boulonnée à l'avant de ce pont pour lui permettre de reposer sur la pile sans trop de fatigue en attendant que la cage soit soulagée tout à fait par un support de feuilles de plomb.

La première phase de ce lancement a été terminée jeudi à 4 heures et demie.

La seconde phase qui portera le pont sur



la seconde pile n'aura pas lieu avant le commencement du mois de mars. On s'occupera ensuite d'installer la passerelle destinée aux piétons.

Il sera solide

Le pont de Pruniers a été construit par la maison Daydé-Pillé de Creil. C'est le chef monteur de cette maison qui dirigeait avec beaucoup d'habileté les équipes de riveurs et de manœuvres employés à son lancement.

Le poids total du pont sera de 260 tonnes. Il est lancé sur deux piles et fera une longueur de 150 mètres. Ajoutons que sa solidité sera certainement à toute épreuve et qu'il n'y aura pas lieu de craindre une catastrophe comme celle qui jeta tant de deuils sur notre population angevine il y a quelques mois.

Les entretoises du pont de Pruniers — poutrelles de fer qui supportent la voie ferrée — ont en effet une hauteur de 90 centimètres, c'est-à-dire plus du double de celles du pont de Juigné.

De plus, les locomotives de l'Anjou pèsent à peine 18 à 20 tonnes, alors que celles de l'État ont un poids moyen de 35 tonnes.

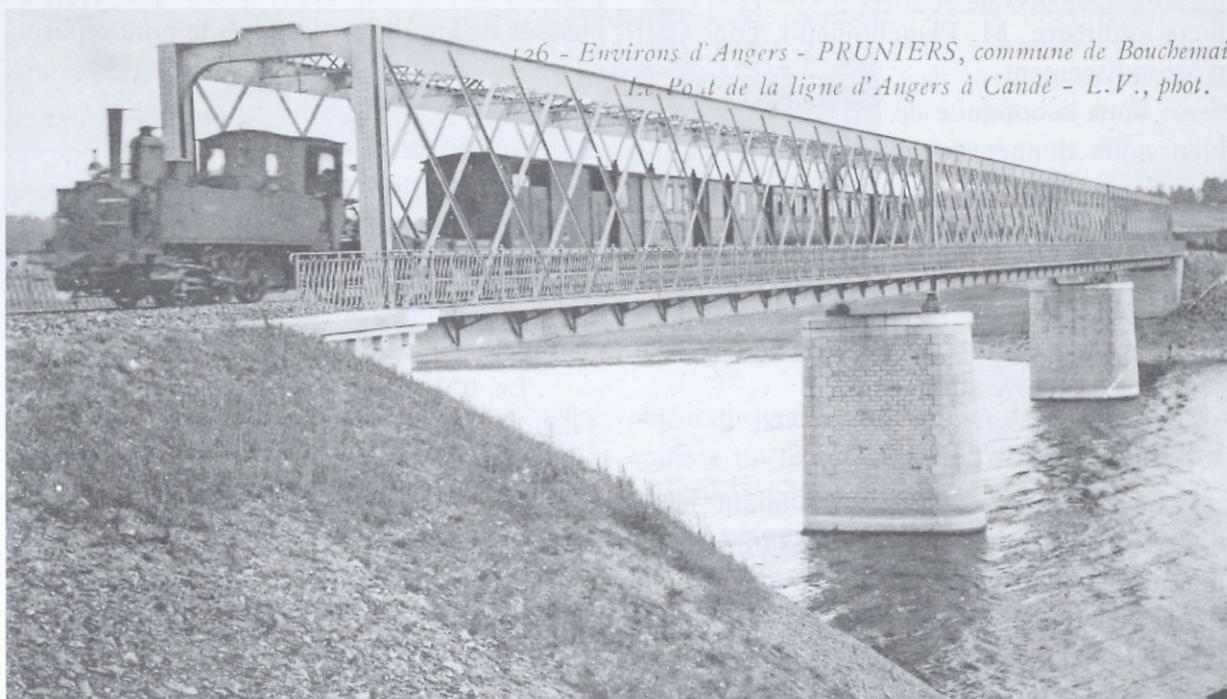
On peut voir par ces chiffres qu'il y a peu de risques pour ce matériel, de traverser un pareil « plancher ».

Quant aux piétons ils pourront se risquer sans crainte sur la légère passerelle qui leur évitera dorénavant une étape longue et inutile.

En terminant, nous félicitons MM. les ingénieurs, constructeurs et conducteurs du premier succès de leur intéressante entreprise et nous les remercions d'avoir facilité notre tâche en nous fournissant, avec tant de courtoisie, tous les renseignements utiles.

Pierre Gasnier

Un mois plus tard, le 26 mars, le « Patriote de l'Ouest » annonçait que le lancement du pont était terminé et qu'il joignait désormais les deux rives.



Sur le pont de Pruniers vers 1910, le train arrive d'Angers et va attaquer la rampe en tranchée qui va le mener à la station de Pruniers. Carte postale Valentin Laroute n° 126.

GARE À LA GARE!

Si, un jour, vos pas vous mènent du côté de Saint-Augustin-des-Bois, arrêtez-vous sur la place de l'église. Joutant le célèbre restaurant « L'orée du Bois » se trouve une ruelle en impasse : le panneau émaillé indique curieusement, sinon ironiquement, la direction de « la Gare » avec le symbole « sans issue » !

Trois erreurs sont à relever :

1) Il n'y a jamais eu de gare à proprement parler à Saint-Augustin-des-Bois, mais une simple halte sise au lieu-dit « La Noue », à 6 bons kilomètres de là, laquelle desservait en principe le village précité et celui de Saint-Clément-de-la-Place, de même éloignement.

2) Cette halte est située entre Saint-Léger-des-Bois et Bécon-les-Granits sur la relation Angers-Candé du Petit-Anjou, à peu de distance de la route nationale 163. Donc, dans une direction totalement opposée à l'indication municipale affichée au beau milieu du bourg, et toujours d'actualité de nos jours !

3) En supposant que cette soi-disant « rue de la gare » ait effectivement existé pour conduire à un édifice supposé ferroviaire, pour quelle raison aurait-elle été construite très étroite et en cul de sac à une époque également indéterminée ?

Plutôt que de polémiquer sur cette étrangeté cadastrale, on peut supposer que les habitants et les élus du coin ont voulu évoquer le passage projeté par Saint-Augustin-des-Bois de la ligne fantôme Segré-La Possonnière inscrite sur le tracé de

la grande artère ferroviaire Cherbourg-Bordeaux, proposée par Louis Philippe I^{er} en 1840 et pompeusement définie « Le Grand Transversal de l'Ouest ».

Malheureusement, ce projet utopique avorta et le tronçon en question ne fut jamais réalisé bien qu'à nouveau inscrit, entre 1873 et 1900, dans le cadre d'un chemin de fer d'intérêt local beaucoup plus modeste. À la relation directe Segré-La Possonnière, le Petit-Anjou préféra, à partir de 1909, celle voisine d'Angers à Candé, via Bécon-les-Granits, laissant donc à l'écart le village de Saint-Augustin-des-Bois, mais en lui accordant toutefois la rudimentaire et éloignée halte de la Noue précitée.

Serait-ce donc finalement la raison refoulée expliquant l'humour un peu grinçant qu'affiche la pancarte d'une gare augustinoise imaginaire ? À moins que cette information urbaine veuille peut-être dire que, par sa définition, l'impasse menant vers nulle part, les indications des gares angevines du grand et du petit train désaffectées les unes après les autres, ne cherchent, en fin de compte, qu'à faire appel à vos souvenirs plus ou moins précis : « Jadis, ici passait un train ! » ou « ...aurait pu passer un train ! »...

Encore faut-il que ce soit vrai pour les mémoires non défailtantes et dans le bon sens pour le défunt chemin de fer, s'il vous plaît !

À bon entendeur, salut !

HARO SUR LE CHEMIN DE FER!

Quand fut décidé, en 1873, de relier Angers à Baugé par un chemin de fer, le tracé de la ligne, prévue à voie normale par la C^{ie} M.L.N. (Maine & Loire & Nantes), négligeait la desserte de la commune d'Andard au

profit de celle du Plessis-Grammoire. À la suite de la défaillance du concessionnaire accrédité, l'itinéraire fut remanié. De ce fait, la voie allait pénétrer dans Andard malgré l'opposition de sa municipalité, refusant, en



1884, de participer à la subvention demandée pour cette réalisation.

Revenant à de meilleurs sentiments en 1886, les élus andardais exigèrent que la

Émile Blot, qui avait repris officiellement la concession, admit enfin que la traversée du village s'avérerait dangereuse.

Mais pour que le train passât à l'écart plus au nord, suivant la variante proposée par cet agent sous couvert des Ponts & Chaussées, la commune d'Andard dut accepter de payer la plus grande partie des frais occasionnés par la « chère » déviation souhaitée. Oui mais :

« À la condition de ne pas fournir de justificatif sur les dépenses faites par la compagnie concessionnaire-exploitante »

C'est qu'en ce temps-là, on ne badinait pas avec l'administration ! Même s'il avait fallu 20 bonnes années

pour en arriver là ! Il est vrai que « le cheval de fer » avait du mal à se faire accepter dans les campagnes. N'allait-il pas, ce malotru, effrayer les animaux et bousculer les coutumes ? Enfin il s'installa tranquillement et devint familier...

D'après les délibérations municipales d'Andard de l'époque des pionniers du rail vicinal angevin, relevées par M^{lle} Odette Poirier.



La petite gare d'Andard, au début du siècle avec la machine Weidknecht n° 105. À droite, en uniforme, le chef de train Gasnier. Carte postale Bouer n° 7.

plate-forme, qui longeait depuis Trélazé la route départementale N° 4, ne traversât pas l'agglomération comme envisagé par les ingénieurs à la recherche d'une économie maximale. La gare prévue à l'ouest du bourg fut souhaitée plutôt à l'est, en face de l'Hôtel du Pesage de l'époque (devenu ensuite « La Bascule », puis le « Relais d'Anjou »).

Lors des travaux de construction en voie métrique de la première ligne d'intérêt local au cours de l'année 1892, l'agent-voyer

UN PROLONGEMENT POUR LE MOINS CURIEUX

Dans le cadre des extensions de son complexe ferré d'intérêt local, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Anjou avait prévu de souder l'ensemble de ses lignes à celles des réseaux en activité dans les départements limitrophes. Comme on le sait, les études relatives aux premiers prolongements en ques-

tion furent trop tardives. La seule réalisation qui eut malgré tout un commencement d'exécution concerna la relation projetée Beaupréau-Clisson. Le piquetage du tracé fut, hélas ! contrarié par l'ouverture du conflit franco-allemand en août 1914, tant et si bien que l'on en resta là au lendemain de

l'armistice. Les coûts inflationnistes de la poursuite du chantier et le pressentiment que la route allait concurrencer tôt ou tard sérieusement le chemin de fer firent inévitablement abandonner la construction de la nouvelle voie ferrée souhaitée.

Parmi les prolongements envisagés, il en est un pour le moins curieux, et qui concerne un embranchement en gare de Basse-Goulaine cherchant à rejoindre le petit train

puis desservir Les Sorinières avant de se diriger vers Vertou, Basse-Goulaine et Le Loroux-Bottereau. Ce tracé proposé en avril 1889 fut abandonné par la Compagnie de l'Anjou mais, par contre repris entre Nantes et Les Sorinières par la Compagnie des Chemins de Fer à Voie Étroite (C.F.V.E.) dans son étude d'une ligne Nantes-Légé, laquelle sera finalement construite en voie métrique, puis mise en exploitation le 28 août 1893, soit six années avant l'ouverture de la rocade sud (Cholet-Nantes) du petit train angevin.

Au printemps de l'année 1901, l'idée vint aux conseillers généraux des



L'entreprise Beauvéjour, pour construire la ligne de Candé, extrayait la pierre dans des carrières ouvertes localement, dans le sol granitique du Candéen. Des voies Decauville permettaient le transport des matériaux vers le chantier de voie.
Carte postale G.D. N° 504



Une fois apportée sur place, la pierre servait à élever, comme ici, des remblais et permettait le ballastage de la voie.
Carte postale G.D. N° 505



La gare du Louroux-Béconnais en cours d'achèvement. La voie n'est pas encore complètement posée.
Carte postale Breuillé.

de Nantes-Légé à proximité de la station des Sorinières. À l'origine de l'étude, la ligne du Petit-Anjou devait partir de la grande gare des Chemins de Fer de l'État, franchir la Loire sur un viaduc métallique indépendant,

départements de Loire-Inférieure et du Maine-et-Loire d'unir leurs efforts pour établir une jonction profitable entre le réseau du Petit-Anjou et celui du C.F.V.E. En l'occurrence en greffant la voie angevine sur la deuxième petite ligne C.F.V.E. (Nantes) Les Sorinières-Vieilleville alors en construction, donc plus proche que sa sœur allant de Nantes à Légé depuis l'été 1893.

Embranchée en gare de Basse-Goulaine, l'antenne en question était dirigée vers



Vertou de façon à se souder à la station des Gros-Cailloux, située entre Les Sorinières et Le Bignon.

Au cours de l'année 1902, le Conseil Général de Maine-et-Loire s'apprête à engager les travaux d'infrastructure, de façon à les mener conjointement avec ceux de la Compagnie C.F.V.E. Mais il se heurte vivement aux conseillers municipaux de Basse-Goulaine, lesquels, avaient émis, dans leur séance du 11 août 1901, un avis plutôt défavorable à la réalisation de l'embranchement projeté... et maintenaient toujours leur farouche opposition à cette « initiative surtout soutenue par les intérêts angevins » !

Querelle de clochers ? Pressentiment de la concurrence automobile balbutiante ? Ou bien tout simplement refus de participer au financement de l'entreprise ferroviaire commune ? À vrai dire, on n'a vraiment jamais su exactement pourquoi !

Ainsi avorta tristement ce court tronçon de raccordement interdépartemental projeté, sans pour autant décourager la Compagnie du C.F.V.E. qui acheva tranquillement sa petite ligne (Nantes) Les Sorinières-Vieilleville. Mise en service le 22 novembre 1903, cette dernière sera par contre prolongée jusqu'à La Rocheservière cinq ans plus tard... avec la louable intention de rejoindre finalement le terminus de Legé, de façon à constituer un réseau ferré local

plus homogène, si réduit soit-il. Comme bien souvent, la guerre 1914-1918 mit un terme définitif à cette initiative de raccordement des deux branches du réseau C.F.V.E. et à son antenne projetée depuis Vieilleville vers Montaigu. Tout comme elle enterra définitivement le projet de raccordement interdépartemental concocté par les défenseurs de l'économie locale à travers la circulation étendue du petit train angevin au début de ce siècle...

Quant aux projets de raccordement les plus divers qui ne purent jamais voir le jour, ils furent légions. Citons entre autre : Noyant-Méon à Rillé-Homme en jonction avec le réseau tourangeau ; Angers à Saint-Michel-de-Feins en Mayenne, en liaison avec une ligne Sablé-Saint-Denis-d'Anjou-Château-Gontier des chemins de fer départementaux de la Mayenne, elle-même jamais réalisée ; Candé à La Guerche-de-Bretagne en liaison avec les Tramways d'Ille-et-Vilaine ; Candé à La Chapelle-Glain en liaison avec les Tramways d'Erbray en Loire-Inférieure ; Beaupréau à Clisson en liaison avec les Tramways de la Vendée.

Ajoutons enfin qu'une liaison faillit bien voir le jour, sur la rive gauche de la Loire, entre Érigné et Saint-Hilaire-Saint-Florent. Elle aurait mis en relation directe, par Gennes, le réseau des Tramways de Saumur et celui d'Angers.

ÔTE-TOI DE LA QUE JE M'Y METTE !

(Saint-Martin-du-Fouilloux)

Afin d'établir l'assiette de la plateforme du raccordement, les ingénieurs durent effectuer la reconnaissance des lieux avant de procéder à l'enquête parcellaire qui détermine ensuite la fraction des terrains à exproprier. À titre d'exemple, prenons le cas du secteur de Saint-Martin-du-Fouilloux. Le maire de la commune de l'époque, Étienne Pineau, affiche en 1908 les résultats de l'enquête concernant ses administrés, parmi les-

quels on relève les noms suivants : Pierre Neil (au bourg de Saint-Martin) ; M. Renault (Les Grés) ; F. Colin (La Métairie) ; M. Albert (L'Olivraie) ; A. Bouvet-Méron (La Perrière), etc. Quelques propriétaires angevins sont aussi cités : A. Cormeray (banquier à Angers) ; H. Mirleau (de la Possonnière) ; M. Bertrand (de Béhuard). C'est sur les terres de ce dernier que l'on a finalement construit la gare. La plupart de ces personnes vont alors

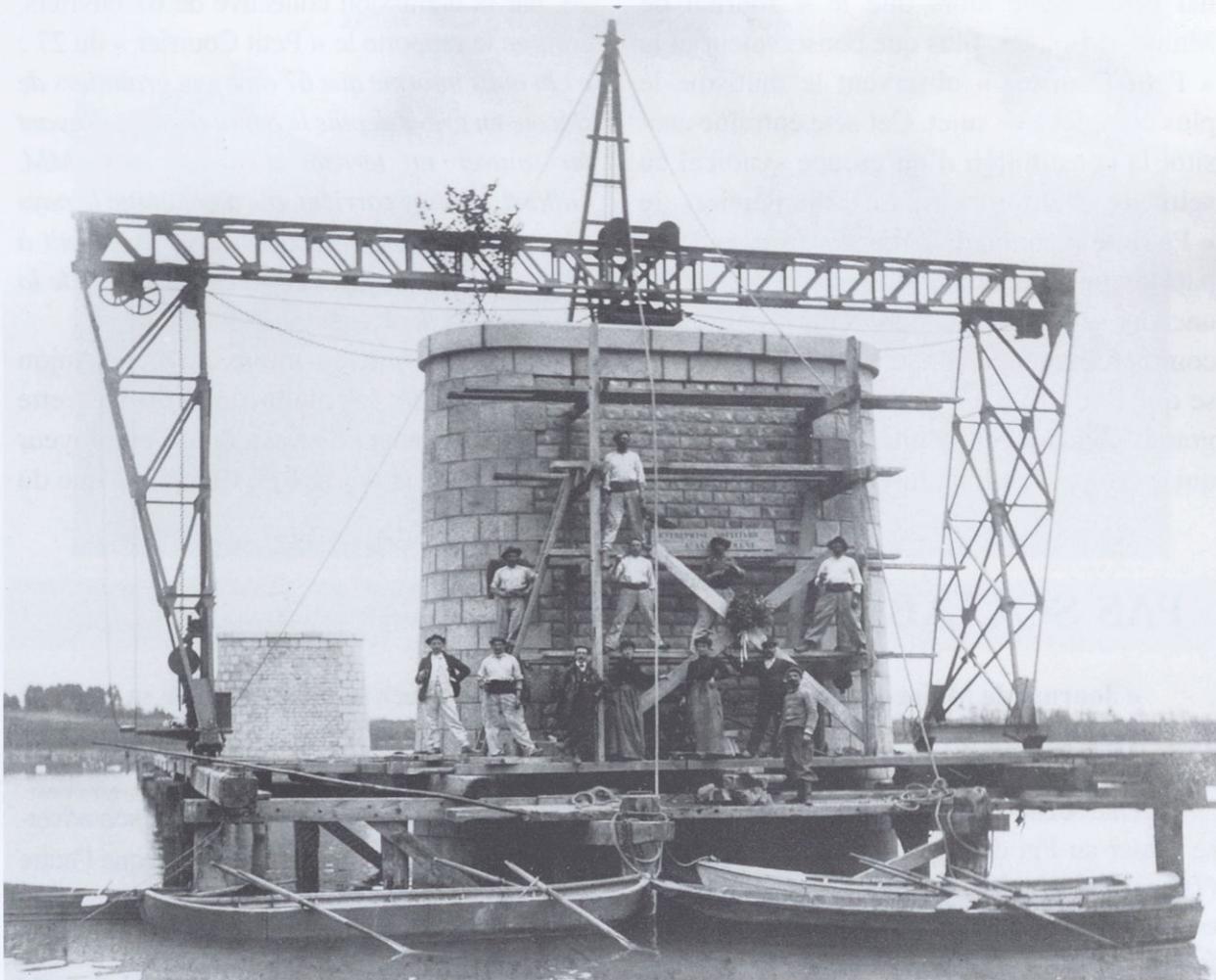
réclamer une clôture pour bien isoler leurs pâturages ou leurs habitations du passage de

la voie ferrée du Petit-Anjou pas toujours très bien accepté !

LES PATRONS RESTAIENT... DE MARBRE...

Les carrières de granit de Bécon et le Petit-Anjou ont souvent eu un destin commun. Les premières apportaient un trafic loin d'être négligeable au second. Dès avant la mise en service de la ligne de Candé, l'histoire les rapprocha.

Bouchemaine (nouvelle ligne d'Angers à Candé) et continuent à payer le prix de la taille habituelle alors qu'à l'avis des ouvriers, la taille est plus difficile que pour les pierres tombales ». Bref, les ouvriers réclament une augmentation de salaire que



Construction des piles du pont de Pruniers en 1908 par l'entreprise Souillard. Collection Henri Lapart.

Le « Journal de Maine-et-Loire » du 22 août 1906 annonce que 70 tailleurs de pierre des carrières de granit de Bécon se sont mis en grève.

La raison de leur colère : « *les entrepreneurs ont pris les fournitures du pont de*

les patrons semblent vouloir refuser catégoriquement.

Malgré une reprise du travail, l'affaire va faire long feu. En effet, le 24 janvier 1908, le « Patriote de l'Ouest » annonce une reprise du conflit. Les patrons, messieurs Gillard



père et fils, sans aucun motif particulier, ont baissé les salaires de 1,75F à 1,50F par jour. Jusqu'à ce jour, les ouvriers de la taille étaient payés 5F la journée en été, pour 12h de travail, 4F pour les ouvriers aux pièces. Ceux de l'extraction étaient payés 3,25F, les journaliers 2,75F l'été et 2F l'hiver (à titre comparatif, la douzaine d'œufs valait 0F95). De plus, on accuse les maîtres carriers d'imposer les commerces où doit être dépensée la paie de leurs ouvriers, étrange coutume que seul dénonce le « Patriote de l'Ouest », journal progressiste alors que le « Journal de Maine-et-Loire », plus que conservateur et le « Petit Courrier » observent le mutisme le plus complet à ce sujet. Cet acte entraîne aussitôt la constitution d'un groupe syndical au sein de l'entreprise. Le 28 janvier, le « Patriote » annonce la reprise du travail, les patrons ont finalement consenti à verser les anciens salaires et à laisser libre choix des commerces aux personnels. Le journal précise que l'affaire n'a pu aboutir que grâce à la grande solidarité et à l'unanimité des ouvriers qui n'ont pas faibli un instant sur leurs reven-

dications.

En mai, le conflit s'envenime, le « Petit Courrier » du 15 annonce le durcissement de la grève commencée le 8, en raison du licenciement, le lendemain, par M. Gillard de sept ouvriers syndicalistes. Le 21 mai, 60 ouvriers sont en grève, le 22, M. Gillard et son fils, voulant probablement assurer eux-mêmes les livraisons, sont empêchés de charger une charrette par les granitiers.

Le 21 juin 1908, le journal annonce la sixième semaine de grève rapidement suivie, le 26, par la démission collective de 67 ouvriers, comme le rapporte le « Petit Courrier » du 27 : « *On nous informe que 67 ouvriers granitiers de Bécon, en grève depuis le 8 mai dernier, n'ayant pu trouver un terrain d'entente avec MM. Gillard, maîtres carriers, auraient quitté le pays pour aller travailler aux carrières de granit à Nantes, à Chantenay ou à la construction de la ligne de Candé à Angers* ».

Ceci permit au moins au Petit-Anjou de trouver de la main-d'œuvre en cette époque où changer de travail ou d'employeur tenait plus de la volonté de l'employé que du

PAS SOCIABLE

**« Journal de Maine-et-Loire »
du 23 avril 1898.**

Landemont.

Une scène d'une certaine gravité vient de se passer au Pin de Landemont. Dimanche soir (16), un terrassier breton, Pierre Langouët, embauché la veille aux chantiers du chemin de fer (nouvelle ligne Nantes-Cholet) se présenta dans une grange de la ferme exploitée par Groleau pour coucher au pied du pailler. Il y trouva un autre ouvrier, Barthélemy Pouleriguen, casseur de pierres, à qui son voisinage déplut. Une querelle s'ensuivit; on se battit, et Langouët en cédant la place s'en alla frapper à la porte d'une cabane occupée par un nommé Rivière.

Pouleriguen le suivit, armé de sa massette et vint frapper à la porte en disant : « *Sors donc, que je te défonce le crâne!* ».

Langouët sortit, para le coup de son adversaire et riposta avec une telle violence que l'autre dut s'avouer battu.

Pouleriguen est allé faire constater ses blessures par le docteur Paquereau et a porté plainte à la gendarmerie.

QUAND ON ATTAQUE LA MARÉCHAUSSÉE

« Journal de Maine-et-Loire »
du 6 octobre 1898.
Tribunal correctionnel d'Angers.

Boulevret et Mauboussin sont deux ouvriers terrassiers de la nouvelle ligne de Chalonnes-sur-Loire qui ont eu maille à partir avec la gendarmerie. Le premier a porté

des coups à un nommé Martin et le second a insulté un gendarme : 6 jours de prison à Boulevret et 8 jours à Mauboussin.



Bécon, vers 1910. Les voyageurs semblent plus intrigués par le photographe qu'intéressés par le train arrivant d'Angers derrière la 050 Weidknecht n°104.. Carte postale Valentin Laroute n°4.



naude de déplacer la belle endormie, trémoussons-nous en fanfare et beuverie, tels des farfadets, de l'avoir si bien éveillée. »

Le 14 mai, les grandes manœuvres de rapatriement débutent tôt le matin avec la participation de Félix, avec son camion. Un wagonnet à voie métrique est glissé sous le lourd châssis métallique de la voiture. Le hasard fait bien les choses puisque les deux rails du Petit-Anjou retrouvés sur place sont réemployés pour hisser le curieux assemblage sur le plateau attelé au camion. Après un

déchargement savamment orchestré au Sauloup, les admirateurs en extase n'ont pas tardé à faire légion autour de la toute dernière de 1892.

Du coup, la voiture B 118 se trouve déchuë du rang des stars. Oh pardon ! Du rang des célébrités de ce monde... Mais elle est loin d'être oubliée, car au moment où vous lisez ces lignes, elle a rejoint le dépôt du Sauloup, en compagnie de la B111. Deux sœurs en somme.



Bibliographie

ALAIN BERGERAT, *Histoire de Basse-goulaine, un village entre Loire et Goulaine*, Ville de Basse-Goulaine, 1994.

VICTOR BOUYER, *Le canton de Montrevault*, Hérault, 1997.

JOSEPH DELAUNAY, *Le passé revisité : Saint-Laurent-de-la-Plaine*, A4 éditions, Angers, 1998.

JEANNE ET CAMILLE FRAYSSE, *Mon village, glanes baugeoises et saumuroises*, Cheminements, 1997.

MICHEL HAROUY, MICHEL RACLIN GÉRARD DEZAIRE, *Le Petit-Anjou, 60 ans de la vie des Angevins*, Cénomane, 1986.

MICHEL LEMESLE, *Chronique d'Angers sous l'Occupation, 1939-1945* Atelier d'Art Philippe Petit, 1972.

RENÉ RABAUT, *Croquis de mémoire*, Farré, 1965.

EDMOND RUBION, *Beaupréau de la Révolution à nos jours*, 1981.

G. VIVANT, J. GLEBEAU, *Saint-Julien-de-Concelles et son passé*, Mairie de Saint-Julien, 1975.

JOURNAUX : *Le Courrier de l'Ouest, Le Journal de Maine-et-Loire, L'Ouest, L'Ouest-Éclair, Ouest-France, Le Patriote de l'Ouest, le Pays Baugeois, Le Petit Courrier, Magazine des Tramways à vapeur et des secondaires, Loco Revue.*