

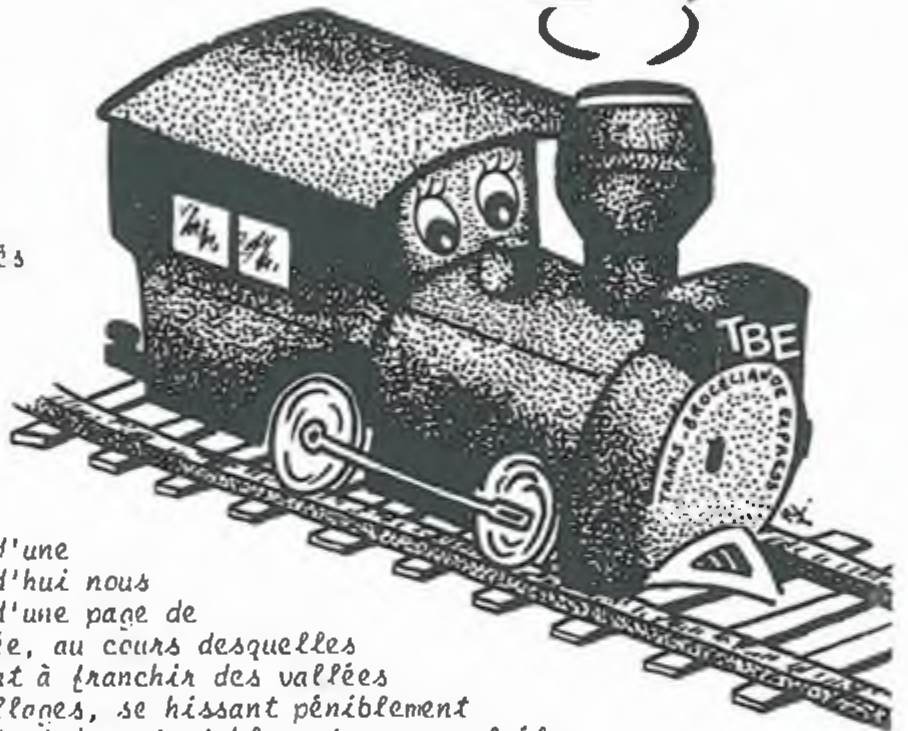
**DU TEMPS OÙ**

**JE TRAVERSAIS**

**LA FORÊT ...**



A l'heure du T.C.V. il peut paraître dérisoire de parler des "Petits Tacots" qui circulaient en Forêt de Paimpont autrefois; Beaucoup seraient tentés de nous placer au rang des passésistes, tant il peut s'agir d'une histoire révolue presque'aussi lointaine que celle des Chevaliers de la Table Ronde.



Il ne s'agit pourtant pas là d'une légende, quand bien même aujourd'hui nous pourrions la voir naître, mais d'une page de cinquante années à peine refermée, au cours desquelles de noirs destriers humains eurent à franchir des vallées traverser des hameaux et des villages, se hissant péniblement au sommet des cotes, mais apportant incontestablement un nouvel élan économique, des possibilités d'échannes et de communications dans une région encore très isolée, et à ce point de vue déshéritée.

La Forêt de Paimpont fut principalement desservie par la ligne T.C.V. Rennes-Plélan-Guer-Pedon, mais aussi par d'autres lignes qui la frôlaient, s'arrêtant à Aunan (tronçon Messac-Ploermel), Néant sur Yvel et Mauraon (ligne Questembert-La Brohinière).

Ce fut aussi l'exploitation d'une ligne destinée à l'acheminement du minerai des forges de Paimpont, entre la mine proprement dite (emplacement de l'étang bleu) et la gare de Mauraon. De là, le minerai partait pour Saint Malo en vue de son exportation.



## ● LES ORIGINES

### L'arrivée du Chemin de Fer en Bretagne et ses effets en forêt de Paimpont

- 1845 Naissance des premiers projets de chemins de fer bretons.  
 1855 Le réseau breton est partagé entre :  
     La Cie. de L'Ouest.  
     La Cie. d'Orléans.  
 1857 Inauguration de la gare de Rennes. " La ville se tend vers le rail comme une vierge qui brise ses entraves et se précipite au devant de son amant qui vient la féconder..."  
 ( Extrait du discours inaugural du Maire de Rennes ).

La Forêt de Paimpont n'est pas directement concernée au moment de la construction des lignes d'intérêt général. Le train arrive certes jusqu'à Rennes depuis 1857, un peu plus tard à la Brohinière et à Ploërmel, mais aucune ligne ne franchit encore les portes de Frocéliande.

Pourtant, l'espace de quelques années, la construction des voies ferrées offre de nouveaux débouchés à l'industrie des forges, en particulier aux forges de Paimpont dont l'apogée se situe non sans raison aux alentours de 1855.

Mais les forges au charbon de bois ne peuvent espérer rivaliser avec celles qui fonctionnent au coke. Paradoxalement, après lui avoir beaucoup apporté, le rail va très vite entraîner le déclin et la mort de cette importante activité économique de Paimpont, en diminuant le coût des transports, favorisant l'importation en Bretagne des fers venus du Nord et d'Angleterre.

## ● LE T.I.V EN FORET

### Création d'un réseau à voie métrique

*Chemin de fer à voie étroite*

Les insuffisances du "Grand Réseau", et la volonté de désenclaver l'intérieur de la Bretagne sont à l'origine du projet de créer un réseau local à voie métrique.

Après des années de discussions, le Conseil Général décide sa mise en place dans le Morbihan, ceci en 1892.

Pour l'Ille et Vilaine, la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite (qui prendra plus tard le nom de T.I.V. ) voit le jour à Rennes par suite d'un Décret du 17 Août 1895 affectant le transport des voyageurs et marchandises à trois premières lignes, notamment à la ligne Rennes-Plélan déclarée d'Utilité Publique.

Une convention passée entre le Préfet et la Compagnie fixe les modalités d'exploitation du réseau.

28 Août 1898 :

## Inauguration de la ligne RENNES-PLELAN

L'inauguration du tronçon Rennes-Plélan, long de 35,25 Kilomètres est fixée au Dimanche 28 Août 1898. Un article entier pourrait être consacré à cet événement tant les archives recèlent de documents relatifs à cette journée.

La commune de Plélan est en effervescence. On lance les invitations, on prépare le banquet au restaurant Delaunay et les diverses festivités (feu d'artifice, tir à la carabine, etc...)

On sollicite les fanfares des environs et on cherche des drapeaux.

Sur ces deux sujets, des péripéties de dernière heure ne manquent pas de sel et traduisent le climat qui pouvait régner à Plélan la veille de ce grand jour.

A propos des drapeaux, le Maire de Rennes, invité aux réjouissances, met à la disposition de la commune de Plélan tous ceux dont elle aurait besoin.

Mais le 26 Août à 11 h. 22, il adresse à son collègue plélançais un télégramme ainsi libellé :

"Quelques Conseillers Généraux seulement ayant été invités à l'inauguration-ligne Plélan-je retire autorisation prêt drapeaux et envoie instructions pour qu'ils soient ramenés à Rennes".

L'après midi, à 4 h. 10, le ton est encore plus sec :

" Confirme télégramme ce matin-donne instructions pour renvoi immédiat des drapeaux"....



Le recrutement de la fanfare fait aussi couler beaucoup d'encre et un peu de sang....

Dans un premier temps, le Maire de Plélan s'adresse à la musique de Saint Méen qui accepte.

Toutefois celle-ci songère de faire aussi appel à la musique de Montauban, plus nombreuse et plus expérimentée (elle doit savoir jouer La Marseillaise). En outre, les gymnastes de Saint Méen donnaient une séance.

# Inauguration de la ligne de Rennes à Plélan.

Horaire du train spécial d'inauguration  
du Dimanche 28 Août 1898

Aller				Retour			
Désignation des points d'arrêts	Heures		Station- nement	Désignation des points d'arrêts	Heures		Station- nement
	d'arrivée	de départ			d'arrivée	de départ	
Rennes	Gare Centrale			Plélan		5.06 4.50	
	Le Mail (Croc de la M.)	9.57	10.00	Breffendel	5.08	5.09	1'
	Le Mail (Pont de la M.)		10.03	La Foulnais (*)		5.22	
	Saint-Cyr (*)		10.07	Saint-Ebuzial	5.26	5.27	1'
	Janais (*)		10.15	Lannay (*)		5.32	
	Le Beau-Moigné	10.22	10.23	Breal	5.37	5.38	1'
	La Croix-Verte (*)		10.30	Mordelles	5.48	5.49	1'
	La Grande-Fontaine (*)		10.33	La Grande-Fontaine (*)		5.54	
	Mordelles	10.38	10.39	La Croix-Verte (*)		5.57	
	Breal	10.49	10.50	Le Beau-Moigné	6.04	6.05	1'
	Lannay (*)		10.55	La Janais (*)		6.12	
	Saint-Ebuzial	11.00	11.01	St-Cyr (*)		6.20	
La Foulnais (*)		11.05	Rennes	Le Mail (Pont de la M.)		6.24	
Breffendel	11.18	11.27		Le Mail (Croc de la M.)	6.27	6.37	10'
Plélan.	11.45		Gare Centrale	6.46			

(\*) Arrêts facultatifs

Observations - A l'aller, le train spécial croise le train régulier N° 14 à Breffendel.

Au retour le train spécial croise le train régulier N° 15 à la Croix de la Mission.

Dressé par Le Chef d'Exploitation d'origine  
Rennes le 26 Août 1898.

*J. Guillo*

Devant les réticences de la municipalité de Plélan, les propos deviennent cassants à Saint Méen sous la plume de l'Abbé Ménage:

" Nos musiciens que vous demandiez d'abord refusaient d'aller sans les gymnastes. A leur tour les gymnastes refusent d'aller sans les musiciens. Ne compez donc pas sur nous".

Après les tractations qu'on imagine, un télégramme émanant de Rennes parvient le 25 en Mairie de Plélan:

"Un bicycliste venu exprès ici me dit que l'Abbé Ménage conduirait musique et gymnastique, mais pas séparément. Télégraphiez lui immédiatement votre décision. Signé: Ravole.

Au dernier moment, Plélan cède. On cherche alors des chevaux ce qui est difficile en raison du battant des rains.

Les musiques de Saint Méen et Montauban arrivent tout de même à temps pour accueillir en grandes pompes le train inaugural. Les gymnastes donnent leur séance, on bénit la machine, et on se hâte d'aller au banquet.

On dit que ce fut une belle fête, hormis une rixe qui aurait pu devenir grave à l'hôtel Salnon. Trois musiciens de Guer, froissés de ne pas avoir été invités étaient venus à Plélan pour tomber sur les musiciens de Montauban.....



Au moment de la création de la ligne, les cahiers des charges prévoyaient trois services quotidiens dans chaque sens. C'est ce qui fut appliqué avant la guerre de 1914.

Le train desservait des gares de terminus ou d'embranchement (gare de Plélan), des stations courantes telles que Saint Thurial ou Tréffendel, des haltes entre les stations, avec un arrêt facultatif, marquées par un poteau supportant une plaque avec le nom de l'arrêt, comme à la Chevalerais.

Les trains étaient mixtes. Derrière la locomotive se trouvaient les wagons de marchandises, puis le fourgon du chef de train suivi des voitures de voyageurs situés en queue.



Très vite, la prolongation de la ligne fut envisagée. La carte que nous publions indique le tracé de différents projets préconisés et défendus en particulier au sein des communes.

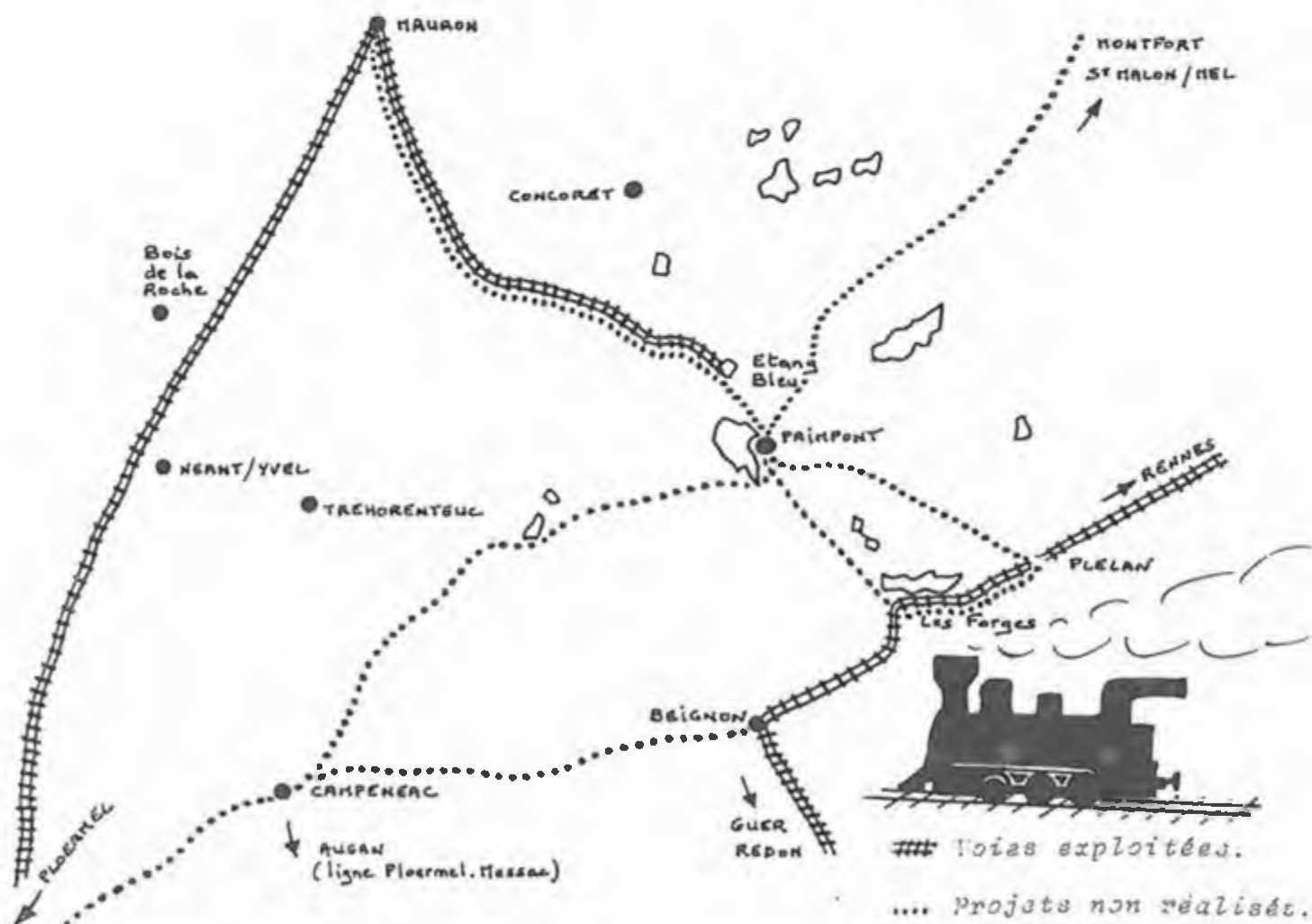
Un choix se révèle délicat en raison des oppositions d'intérêts existant dans les localités demanderessees. A cela s'ajoute la dualité départementale.

A BEIGNON, le Conseil Municipal se montre aussi bien favorable à un projet Plélan-Redon passant par le Morbihan, (et à Beignon, cela va de soi), qu'à un projet Plélan-Ploërmel. Le 22 Août 1904, le Conseil Municipal de Beignon émet l'avis de faire le raccordement sur sa commune du tramway Ploërmel-Plélan, avec la ligne Plélan-Redon.

A PAIMPONT, les avis vont aussi bon train... Face à un projet de ligne datant de 1906 reliant Bréal sous Montfort, La Mézière Fêcherel et Nédé, le Conseil Municipal considère que la ligne de Rennes-Plélan, prolongée par Paimpont et Mauron, ne serait pas moins intéressante.

La Commune se montre également favorable à un projet présenté en 1907, dont le tracé partirait de Ploërmel, et aboutirait à Montfort, en passant par Beauvois, Paimpont et Saint Hôlen, puis Saint Goulen et Illeudic.

De même, elle se montre intéressée par un projet Plélan-Ploërmel, avec desserte à Paimpont, ou même Plélan-Femillé, avec une desserte à Tellouet....





Un accord intervient finalement entre 1906 et 1908. Les départements d'Ille et Vilaine, et du Morbihan conviennent de prolonger la ligne Rennes-Plélan jusqu'à Pedon, via Guer et La Gacilly.

La ligne Plélan-Guer, longue de 18 kilomètres est exploitée à partir du 6 Juin 1913.

Le tronçon Guer-Pedon est ouvert au trafic le 1 Janvier 1924.

Alors que la ligne Plélan-Guer voit le jour, les projets visant à faire acheminer voyageurs et marchandises jusqu'à Ploërmel s'évanouissent. Il est vrai qu'au même moment le Camp de Coëtquidan s'étend sur les communes de Beignon et de Carnéac. Les difficultés de traversée sont plus que vraisemblables et ceux qui étudient aujourd'hui les possibilités de tracé de la route à quatre voies entre Rennes et Ploërmel ne diront pas le contraire!

On peut cependant regretter qu'une liaison par rail Plélan-Ploërmel n'ait pu voir le jour. Une telle réalisation aurait vraisemblablement favorisé le développement de l'activité économique de la région.

Quoiqu'il en soit, et alors que beaucoup de ligne de chemin de fer se trouvent délaissées, celle qui relie Rennes à Guer, via Plélan, Paimpont les Forges, Beignon, Saint Malo de Beignon, se révèle rentable et se place par son trafic au troisième rang du réseau T.I.V.

# Vie quotidienne au temps du "petit tacot": Son Apogée et son Déclin

*Le service est assuré par trois aller-retour par jour, dont l'un a pour limite le care de Plélan.*

## TRAMWAY.

Pour aller vers Rennes *Le matin*

Le tramway part des Forges à 6 h. 54, de Plélan à 7 h. 05; il arrive à Rennes à 8 h. 54.

*Au milieu du jour*, le tramway part de Plélan à 1 h. 15 (les jeudis et samedi seulement), il arrive à Rennes à 2 h. 50.

*Le soir*, le tramway part des Forges à 6 h. 05, de Plélan à 6 h. 10, il arrive à Rennes à 8 h. 08.

Pour revenir de Rennes et continuer vers Guer, *le matin* : le tramway part de Rennes à 7 h. 04, il arrive à Plélan à 8 h. 58 et aux Forges, à 9 h. 08.

*Au milieu du jour* le tramway part de Rennes à 11 h. 08 et arrive à Plélan à 1 heure (les jeudis et samedis seulement), ce tramway ne continue pas vers Guer.

*Le soir*, le tramway part de Rennes à 4 h. 54, il arrive à Plélan à 7 h. 00 et aux Forges à 7 h. 10.

## CHEMIN DE FER.

Pour aller vers Rennes et Saint-Méen :

*Le matin*, prenez le train à Mauzon à 6 h. 40 ou à Gaël à 6 h. 53, vous arriverez à Saint-Méen à 7 h. 07, à Rennes à 8 h. 18.

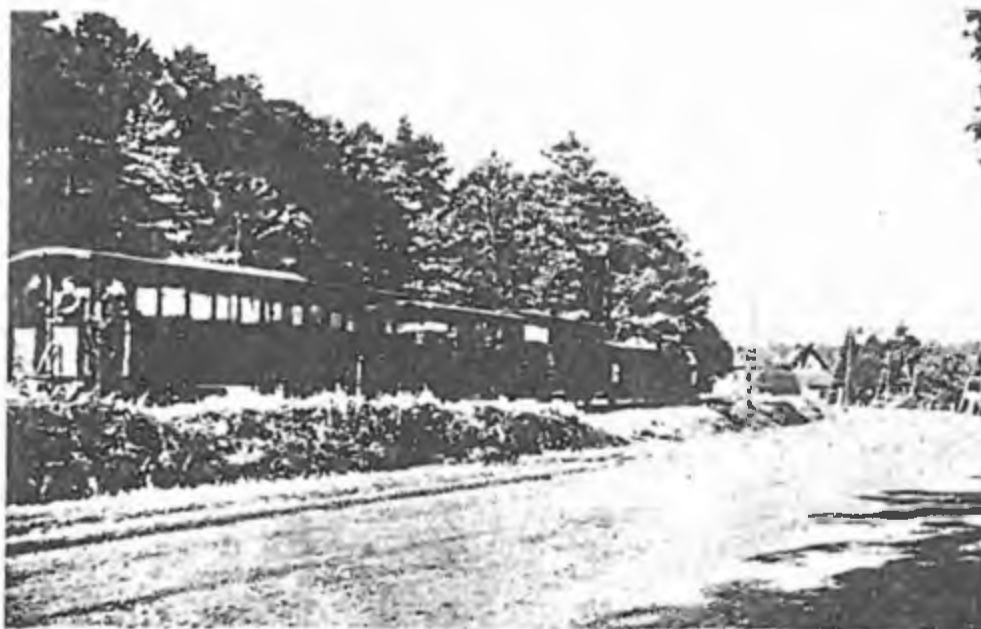
*Dans la matinée*, prenez le train de Mauzon à 10 h. 20 ou à Gaël à 10 h. 48, vous arriverez à Saint-Méen à 11 h. 10 et à Rennes à 1 h. 11.

*Le soir*, prenez le train à Mauzon à 6 h. 52 ou à Gaël à 7 h. 06, vous arriverez à Saint-Méen à 7 h. 35 et à Rennes, à 8 h. 55.

Pour revenir : *le matin*, on part de Rennes à 7 h. 10, on arrive à Saint-Méen à 8 h. 31, à Gaël à 9 h. 41, à Mauzon à 8 h. 53, à Plélan à 9 h. 22.

*Le midi*, on part de Rennes à 11 h. 05, on arrive à Saint-Méen à midi 54, à Gaël, à 1 h. 15, à Mauzon à 1 h. 52.

*Le soir*, on part de Rennes à 4 h. 06, on arrive à Saint-Méen à 5 h. 17, à Gaël à 5 h. 28, à Mauzon à 5 h. 41, à Plélan à 6 h. 10.



23 - PLÉLAN-LE-GRAND II.-et-VI — La gare du Tramway à l'issue des Forges.

Une automobile se rend régulièrement de Paimpont à la gare de Plélan deux fois par jour, le matin et le soir, le courrier s'achève ainsi du bureau de Paimpont le matin à 6 h. 30, le soir à 17 h. 30.

L'Écho de Paimpont annonce que Monsieur Chevin, Loubanier, assurera ce service. Il transportera dans sa nouvelle et jolie torpède lettres, colis et voyageurs....



Parallèlement aux lignes régulières, des "trains de plaisir" sont mis en service les dimanches et jours fériés à destination de la forêt.

"... On arrivait bien avant l'heure à la gare de départ pour avoir une bonne place. Il se faisait très tôt et les bambins, encore dans leur sommeil, terminaient celui-ci dans les bras des mamans. Paniers de victuailles, tout s'entassait sur le porte-bagages des étroits compartiments, voire dans les couloirs. C'était la fête, nique nique dans la forêt, c'était un événement...."



## TRAINS DE PLAISIR

Nous sommes dans la saison des excursions, et les murs de nos villes sont couverts d'affiches offrant, à prix réduits, des voyages aux bords de mer ou ailleurs...

Ne blâmez pas les gens qui voyagent par trains de plaisir. Ils trouvent quelque agrément à se lever au point du jour pour aller avec leur famille s'entasser dans les wagons de chemin de fer comme des harengs saurs dans les barils, se laisser traîner ainsi de longues heures, puis marcher toute la journée pour rentrer tard, fourbus, exténués. Cela ne nous regarde pas...

Ne les blâmez pas. Je ne les blâmerai pas non plus; seulement, je leur rappellerai que les excursions du dimanche ne dispensent jamais de l'obligation grave d'assister à la messe. Si les heures des trains ne permettent pas de remplir ce devoir, on n'en est pas cependant dispensé, et celui qui, par sa faute, n'assiste pas à la messe, commet un péché mortel.

Bonnes gens, qui faites bon marché des lois de Dieu, prenez garde, sinon vous risquez fort de ne pas aller en paradis en train de plaisir...

Mais les trains de plaisir ont aussi leurs détracteurs. L'ave bretonne ne ris que-t-elle pas de se perdre, n'est-ce pas l'arrivée du Diable ?

A Paimpont, l'Enlise s'émeut, et ceci nous vaut un article enflammé, extrait de l'Echo de Paimpont. Il date de 1939

Une ombre va noircir à l'horizon, venant bientôt ternir le prestige du " Petit Tacot ", au moment de l'apparition du transport routier. C'est la concurrence. La situation de la ligne Guer-Redon se détériore au point que certaines mauvaises langues l'appellent Tramway Invariablement Vide ( T.I.V. )  
Le 19 Avril 1937, le Conseil Général décide de la fermeture de ce tronçon.

Mais pendant la guerre, alors que les cars et les autos se font rares, le Petit Train a un sursaut d'énergie. Il est alors bondé et il lui arrive de laisser des voyageurs sur le quai des naves, faute de place. Ses panes et sa lenteur deviennent légendaires. Quel voyageur n'est-il descendu, alors qu'il affrontait la côte de Cossinade ou de la Chevalerais. Quel autre ne l'a pas rattrapé en vélo.

Malheureusement, durant cette période, le réseau se délabre et le matériel souffre d'un entretien très insuffisant.

Le " Petit Train " effectue son dernier voyage de Guer à Rennes le Mardi 31 Aout 1948.

Le lendemain, on peut lire dans la presse.

---

« ...Poussif et abanant, suant et crachotant depuis sa naissance, il semblait voué à une mort prématurée. Près de cinquante ans durant, toujours aussi vagabond qu'aux premiers jours, il a musardé à travers tout le département, traversant une route avec un petit sifflement, pour aller d'un champ à l'autre et se levant comme un lézard...

---



## La ligne QUESTEMBERT - LA BROHINIÈRE

Construite sous la Troisième République, cette ligne d'Intérêt Général frôlait les abords de Brocéliande.

Un premier tronçon fut achevé et inauguré le 26 Juin 1887 entre Questembert et Ploermel. Le jour de l'inauguration, sur le quai de la gare de Ploermel, qui était alors Sous-Préfecture, étaient présents le Sous-Préfet et l'Evêque de Vannes.

A partir de 1884, la ligne est prolongée vers le Nord jusqu'à La Brohinière où elle rejoint la grande voie qui relie Rennes à Frest.

Dans tout le secteur périphérique de la Forêt de Paimpont qui est concerné, on attend impatientement le chemin de fer.

A MALRON, on prépare l'inauguration et bien avant l'heure, le Conseil Municipal émet à l'unanimité le voeu que l'ouverture de la ligne ait lieu à la récolte de pommes, au moins en Novembre.....



A NEANT SUR VVEL, cette ligne est d'une grande commodité pour les habitants de la commune et des environs. Ainsi, et ce à propos d'une modification d'horaire, le Conseil propose en 1897 de ne pas modifier l'horaire initial, car celui-ci répond bien aux besoins des habitants de la commune qui veulent aller, soit à Ploërmel, soit à Mauron, et en revenir dans la même journée.

On retrouve également dans les registres de délibérations de TREHORENTEUC des déclarations témoignant de l'utilité du chemin de fer pour les habitants de cette commune, qui déjà s'était manifestée dès Février 1866, se déclarant intéressée par la création d'une gare à la Brohinière, sur la ligne des Chemins de Fer de l'Ouest, ( la région n'était alors desservie que par les gares de Coulmes et de Montauban. ).

Le bâtiment de la gare de NEANT SUR VVEL, construit entre le houra et le Bois de la Roche, existe toujours, tout comme la voie unique qui s'insinue dans un paysage vallonné et pittoresque. Mais seul le tronçon Uesternbert-Ploërmel est encore utilisé ( exclusivement pour les marchandises ). Un train fait aussi quotidiennement le voyage jusqu'à Loyat.

Au delà, la ligne est fermée au trafic jusqu'à Mauron. De Mauron à la Brohinière, quelques marchandises sont toujours acheminées par rail, notamment, ironie du sort, la récolte de pommes destinée à une cidrerie près de Pennes.

Entre Loyat et Mauron, on ne voit passer qu'un seul train par an. Celui-ci déverse sur le ballast ses réserves de désherbant nécessaire à l'entretien de la ligne.



## La ligne PAIMPONT-MAURON

Au début du siècle, une société étrangère reprend l'extraction du minerai de fer à Paimpont, interrompue en 1877.

Le minerai est alors emmené à l'aide d'un petit chemin de fer électrique jusqu'à Mauron, où il est chargé sur des wagons et enfin dirigé sur Saint-Halo où des bateaux le reçoivent pour l'exporter.

L'exploitation de cette ligne ne dure que jusqu'en 1912.

Le tracé figure en partie sur la carte d'état major de 1927, et sur la carte I.G.N. Le convoi partait de la mine (étang Bleu), en direction de la Ville Danet, puis contournait la Haute Forêt en passant au dessus du Val des Fées en un endroit magnifique appelé encore aujourd'hui " La ligne du Tram ". Il descendait ensuite à Roveneuc, avant d'atteindre Mauron.

Jacky Ealet et Guy Larcher

### Sources

- Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine. Les débuts du Chemin de fer en Ille-et-Vilaine. (exposition présentée en 1977).
- Archives Départementales du Morbihan. Les Chemins de fer en Morbihan.
- Registres des délibérations : communes de Flélan, Paimpont, Beignon, Néant-sur-Yvel, Mauron.
- R. HULOT: Les Tramways en Ille-et-Vilaine. (Revue des Chemins de fer régionaux et urbains 1972).
- H. Vincenot: Vie quotidienne dans Les Chemins de fer au 19<sup>e</sup> siècle. Hachette 1976.
- Les journaux suivants:
  - Ouest-France (édition Ploërmel 21/2/1984)
  - L'écho de Paimpont. Entre 1925 et 1932, divers articles.
  - Les Informations (Octobre 1984)
  - Un article intitulé "C'était hier" et signé Roger Blond (trouvé aux archives communales de Flélan).
- De nombreux témoignages oraux de gens du pays.

