

Des p'tits trains s'en vont dans la campagne ... (sur un air connu)

Note : Les localités faisant partie de la zone d'action du CEGENCEB figurent en gras.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (le P.O.) tient son nom du fait qu'elle a lancé, en 1840, une voie ferrée entre ce qui est aujourd'hui la gare d'Austerlitz à Paris et la ville d'Orléans. Ensuite, elle a étendu son réseau vers le sud, jusqu'à Toulouse et Bordeaux, et vers l'ouest, jusqu'à Nantes, puis Brest via Savenay, Redon, Vannes, Lorient et Quimper. Sur l'itinéraire breton, des embranchements sont créés, vers la côte aussi bien que vers l'intérieur des terres. De son côté, la Compagnie de l'Ouest relie Paris à Rennes, puis à Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix et Brest.

L'objectif du P.O. est de desservir l'arrière-pays breton, afin de capter les trafics de marchandises (produits agricoles, bestiaux, etc.) aussi bien que de voyageurs. Il faut battre de vitesse la compagnie concurrente qui irrigue le nord de la Bretagne. Des antennes vont permettre d'atteindre les sous-préfectures : **Ploërmel**, Pontivy. Au début de l'été 1881, le P.O. ouvre une ligne à voie unique, partant de Questembert vers **Ploërmel**. Trois ans plus tard, la Compagnie de l'Ouest établit une ligne au départ de La Brohinière vers **Ploërmel**, desservant les gares de **Saint-Méen**, **Gaël**, **Mauron**, **Néant-Bois de la Roche** et **Loyat**, réalisant ainsi

une traversée nord-sud de la Bretagne. Une autre transversale sera établie, en 1872, par le prolongement de la ligne du P.O. d'Auray à Pontivy (ouverte en 1864, alors que cette ville s'appelait Napoléonville), jusqu'à Loudéac et Saint-Brieuc, prolongement réalisé par la Compagnie de l'Ouest.

La gare de Ploërmel prend de l'importance avec la création d'une transversale rejoignant Châteaubriant, via Augan, Porcaro, Guer, etc., puis de deux lignes à voie étroite exploitées par les Chemins de fer du Morbihan, à destination de Pontivy et de **La Trinité-Porhoët**. Cette dernière dessert **Helléan**, **Saint-Malo des Trois Fontaines**, et **Mohon**.

Au nord, une ligne à voie métrique part de **Saint-Méen** vers Loudéac, avec des arrêts à **Trémoré**, **Merdrignac**, **Lauréan**, **Saint-Lubin-Le Vaublanc**, **Plémet-La Pressenaye**, **La Chèze-Saint-Barnabé** et **Garland**. Il ne faut pas oublier la ligne de Rennes à Guer, qui fait un crochet par **Bréal**, **Saint-Thurial**, **Treffendel**, **Plélan**, **Paimpont**.

Au nord, une ligne à voie métrique part de **Saint-Méen** vers Loudéac, avec des arrêts à **Trémoré**, **Merdrignac**, **Lauréan**, **Saint-Lubin-Le Vaublanc**, **Plémet-La Pressenaye**, **La Chèze-Saint-Barnabé** et **Garland**. Il ne faut pas oublier la ligne de Rennes à Guer, qui fait un crochet par **Bréal**, **Saint-Thurial**, **Treffendel**, **Plélan**, **Paimpont**.

La gare de **Ploërmel** était très animée, car les voyageurs devaient changer de train si leur trajet outrepassait cette gare qui était desservie par deux compagnies différentes. Elle assurait aussi le dépôt des locomotives de ces deux compagnies, avec leurs conducteurs attirés. En 1914, la desserte quotidienne sur



chacun des réseaux, entre **Ploërmel** et La Brohinière, est de trois trains omnibus, tractés par des locomotives à vapeur. En 1938, la nationalisation des Compagnies de chemin de fer (création de la SNCF, Société Nationale des Chemins de fer Français) ne modifie pas ce mode d'exploitation. Au printemps 1939, le service des voyageurs est reporté sur route, non seulement entre Questembert et La Brohinière, mais aussi sur la plupart des lignes à faible trafic.

L'automne 1940 voit le retour d'un train de voyageurs par jour, pour compenser la déficience des transports routiers. Le 17 mai 1943, un second train de voyageurs est créé, les jours ouvrables. C'est par le train, de la gare de Mauron, que, le 25 janvier 1944, sont partis les otages que les Nazis ont expédiés vers Compiègne, puis vers divers camps de concentration, la plupart d'entre eux dans celui de Mauthausen où mon père est décédé.

Mais, courant 1944, toute circulation ferroviaire de voyageurs est définitivement arrêtée, sauf sur la section de Ploërmel à La Brohinière, sur laquelle circule encore, d'après le Chaix de 1969, tableau 366, un autorail aux horaires suivants : départ de **Ploërmel** à 6h26, arrivée à Rennes à 8h7 ; retour de Rennes à 18h55, arrivée à **Ploërmel** à 20h39. Cet autorail est omnibus sur tout son parcours. En parallèle, un service d'autocars assure un service ou deux par jour, sur le même itinéraire entre Rennes et **Ploërmel**, avec prolongement jusqu'à Questembert.

Des circulations de trains de marchandises ont subsisté, tractés par des machines diesel quand la traction à la vapeur a été éliminée. Ces circulations ont été limitées à **Loyat**, à la suite de la fermeture de la section de **Loyat** à **Mauron**. Est-ce le déraillement d'un train de marchandises en gare de **Loyat** le 23 août 1971 qui donna le coup d'arrêt à tout trafic ? Ce qui est sûr, c'est que l'emprise de la voie ferrée a été transformée en partie en Voie Verte, opération réversible si nécessaire.

Il semble que le rail cherche à reconquérir des secteurs qu'il avait abandonnés aux transports routiers. Nous ne pouvons qu'approuver cette démarche qui conduira à la diminution des poids lourds sur les routes et, aussi, personne n'en doute, à distraire les vaches dans les champs... En attendant de voir des autorails permettre aux voyageurs de se priver de leur voiture ?

Armelle Querbouët

Adh 0438

Avec le concours de son ferrovipathe de mari, Jean-Pierre.

RELEVÉS DU CROUVAIS XVIIIÈME SIÈCLE

Les relevés concernant cette commune commencent en 1705.

De nombreuses lacunes ainsi que des actes, souvent écrits succinctement, ne permettent pas de remonter filialement une généalogie.

Les lacunes suivantes sont référencées entre 1705 et 1744

- 1707 à 1709 incluses
- 1716 à 1728 incluses
- 1734 à 1736 incluses
- 1741 (mi-août - fin décembre)
- 1742 (21/04 - fin décembre)