



ocomotive type Sarthe 030 Blanc-Misseron.

(Collection P. LAURENT +



LA CHEVROLIÈRE (Loira-Inf.) — La Gare

## Une ligne de chemin de fer à La Chevrolière

### ÉPISODE 2 L'exploitation de la ligne de chemin de fer Nantes/Legé

Le début de l'exploitation de la ligne de Nantes à Legé eut lieu le 28 août 1893.

La ligne était longue de 44,204 km. Elle avait son origine au sud de la ville de Nantes et se terminait sur la rive droite de la Logne, en gare de Legé.

Les ouvrages d'art étaient peu nombreux excepté le pont de Pirmil, les plus importants étant les ponts métalliques sur l'Ognon, sur la Boulogne, et sur la Logne. D'importants remblais, aux abords du lac de Grand Lieu, avaient dû être établis pour maintenir la voie à 0,65 m au-dessus du niveau des plus hautes eaux connu.

L'architecture des gares, à étage avec halle accolée était particulière au réseau de la Loire Inférieure.

Dans la majorité des cas, la disposition des voies consistait, outre la voie principale, en l'implantation d'une voie des marchandises comportant une plaque tournante desservant 2 ou 3 voies en étoile pour le déchargement des wagons. La gare de Legé, plus importante, était dotée d'une petite remise en bois pour abriter la machine du dernier train de la soirée.

Les locomotives de type 030 furent adoptées, la commande fut passée à la S.A.C.M. de Belfort. La mise en service de 4 machines était prévue au contrat pour l'ouverture de la ligne. Le reproche fait à ce type de machines était un fort mouvement de lacet à qui l'on attribuait leur fâcheux penchant au déraillement. Leur nombre étant jugé insuffisant, une 5<sup>ème</sup> machine du même type fut commandée puis mise en service en septembre 1894.

Les voitures et les fourgons furent fabriqués par la société A.N.F. de Blanc-Misseron, à savoir 7 voitures mixtes 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes, 7 voitures de

2<sup>e</sup> classe avec compartiment réservé pour les chasseurs et 4 fourgons avec compartiment postal.

Les voitures étaient à banquettes et à 2 compartiments de 8 et 10 places. La 1<sup>re</sup> classe était équipée de coussins rembourrés et la 2<sup>e</sup> classe de banquettes à lattes de bois.

Les wagons de marchandises furent également commandés à la société A.N.F., les 40 véhicules prévus étaient répartis en 14 wagons couverts, 10 wagons-tombereaux (transport de marchandises en vrac) et 26 wagons à plateforme.

En ce qui concerne les horaires des trains, ils restèrent pratiquement inchangés jusqu'en 1914 : 3 trains mixtes réguliers dans chaque sens avec de surcroît un aller-retour supplémentaire les lundis de Pâques et de Pentecôte, les dimanches et fêtes de la période d'été.

Les premières années d'exploitation furent fertiles en accidents. Le premier eut lieu dès le 4 septembre 1893 soit 8 jours après son inauguration.

Dans le journal, "L'UNION BRETONNE" du mercredi 6 septembre 1893, on pouvait lire : « Hier soir vers six heures, est arrivé un terrible accident sur la ligne de chemin de fer de Nantes à Legé, ouverte depuis quelques jours seulement à la circulation. Deux trains se sont rencontrés, et, dans un choc formidable, les deux locomotives et plusieurs wagons ont été brisés. Un homme a été tué ; sept blessés sont connus. L'accident est arrivé au village de la Bauche Tue-Loup, tout près des Sorinières. [...] »

Puis se succédèrent de multiples problèmes exposés en conseil municipal de La Chevrolière :

- La distribution du courrier, en 1893 : *"plusieurs commerçants et propriétaires, se plaignent de ne plus avoir le soir, une distribution de lettres depuis que le service de la Poste est confié au chemin de fer de Nantes à Legé. Cette mesure est préjudiciable aux intérêts commerciaux de La Chevrolière".*
- Les horaires : *"on ne se trouve pas satisfait, dans la commune, de l'arrivée du dernier train vers 7h20. C'est trop tard pour la grande majorité des voyageurs".*
- Les tarifs en 1899 : *"Le Conseil, dans le but de favoriser les habitants et le commerce de la commune de La Chevrolière, prie l'Administration du chemin de fer de Nantes à Legé de délivrer, à prix réduit, à la gare de La Chevrolière, tous les jours de la semaine, des billets d'aller et retour entre Nantes et La Chevrolière, comme elle le fait en ce moment le samedi, le dimanche et le lundi".*
- La dangerosité : *"Le Conseil fait la demande à la Compagnie du chemin de fer de Nantes à Legé, de la pose de doubles rails comme cela existe au Chêne Creux, sur les six passages à niveau des chemins vicinaux de La Chevrolière. La traversée qui existe en ce moment sur la ligne est difficile et dangereuse pour les chevaux et les voitures".*

La situation parut s'améliorer à partir de 1905.

Pourtant, les événements de la "Grande Guerre" vinrent perturber ce bon fonctionnement dès 1914 et eurent des conséquences catastrophiques sur la ligne Nantes/Legé.

Saurez-vous deviner ce qui s'est passé ? La suite (et fin) dans le magazine de juillet.