

● Ligne de la région Ouest de Beslé à La Chapelle-sur-Erdre.

R. — Au début du siècle, les relations ferroviaires Bretagne - Pays de Loire s'établissaient entre Rennes et Nantes : via Châteaubriant, avec emprunt de Châteaubriant à Nantes, d'une antenne appartenant au PO, ou via Redon, avec changement à cette gare, point de jonction de la ligne Ouest Rennes - Redon et de la rocade Savenay - Auray - Quimper - Landerneau gérée par le réseau d'Orléans.

Dans le but d'améliorer les communications entre les deux métropoles et d'assurer une jonc-

via Le Mans, Sablé, Châteaubriant. Outre les bifurcations de Coismo et Blain, la ligne comportait deux haltes : Guéméné-Ville, La Mallardais, un point d'arrêt : Tréfoux-Guénouvry et cinq gares intermédiaires dotées de voies d'évitement pour les croisements, dépassements : Coudray-Plessé, Fay, Notre-Dame-des-Landes, Vigneux, Treillières. L'équipement général était rudimentaire avec signalisation limitée aux bifurcations et cantonnement téléphonique pour l'espacement des convois. Bien que se déroulant dans une contrée peu accidentée, son profil était assez mauvais, avec dents de scie continues en 12‰.

A l'origine, le premier tronçon



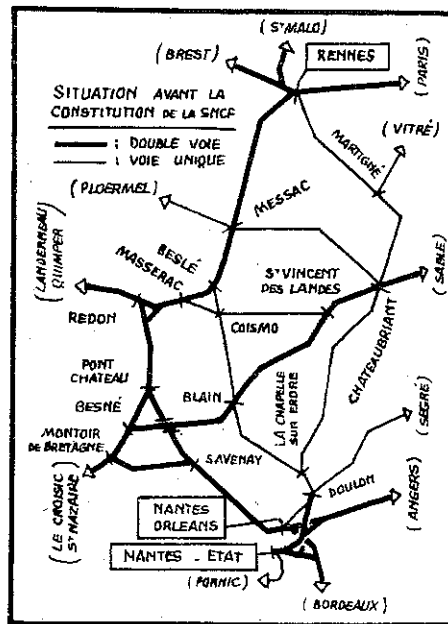
La gare de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique) avant 1914.

tion commode avec le réseau de l'État couvrant les lignes du Sud de la Loire, la Compagnie de l'Ouest projeta l'établissement d'un itinéraire plus direct et indépendant. Ainsi naquit la ligne de Beslé à La Chapelle-sur-Erdre qui avait été concédée par convention du 17 juillet 1883. Sa réalisation s'effectua en deux étapes espacées d'une décennie au terme de laquelle eut lieu la fusion Ouest-État :

— Blain à La Chapelle-sur-Erdre, le 19 août 1901 ;

— Beslé à Blain, le 1<sup>er</sup> juillet 1910.

D'un développement total de soixante et un kilomètres, cette artère à voie unique intégralement tracée dans le département de la Loire-Inférieure se greffait en gare de Beslé sur l'axe Rennes - Redon, coupait à Coismo la ligne Saint-Vincent-des-Landes - Massérac, passait à proximité de Guéméné-Penfao, gros bourg arrosé par la rivière le Don, puis après avoir traversé la forêt du Gavre, aboutissait à Blain. A cette gare, elle croisait la double voie Sablé - Montoir-de-Bretagne, utilisée par l'Ouest pour joindre Paris à Saint-Nazaire. Plus au sud, elle parcourait une région agricole dépourvue de localités marquantes et rejoignait à La Chapelle-sur-Erdre l'artère PO Châteaubriant - Nantes. Au-delà, les trains devaient emprunter cette dernière ligne enjambant l'Erdre sur le haut viaduc de la Jonellière et après Doulon, pouvaient bifurquer soit sur Nantes - Orléans, soit sur Nantes-État, gare en impasse établie sur la rive gauche de la Loire, par le jeu de raccordements. Le kilométrage de la section Beslé - Blain était calculé depuis Paris via Le Mans, Rennes, celui de Blain à La Chapelle-sur-Erdre depuis Paris



ne fut utilisé que par trois mouvements omnibus de chaque sens reliant Blain à Nantes-État. En 1910, après ouverture de la seconde partie au nord de Blain, le réseau de l'État qui avait alors succédé à celui de l'Ouest, mit en service deux paires d'express Rennes - Nantes 2607/2608, 2611/2600 s'arrêtant à Beslé, Blain, rentrant à Nantes-État, deux omnibus Beslé - Blain, un Beslé - Nantes et un train léger Blain - Nantes-État. Pour la plupart, ces convois étaient en correspondance à Coismo, avec des mouvements Châteaubriant - Redon, à Blain avec des express reliant Paris-Invalides ou Saint-Lazare à Saint-Nazaire, Le Croisic et des omnibus Sablé - Châteaubriant - Saint-Nazaire. Avec les directs

mettant Nantes à 2 h 40 de Rennes, on obtenait ainsi une liaison un peu plus rapide qu'en transitant via Redon et nettement plus efficace que via Châteaubriant où les horaires État/PO ne concordaient pas. De son côté, le kilométrage s'abaissait de cent cinquante-deux à cent vingt-sept kilomètres, soit une distance comparable à l'itinéraire par Châteaubriant (cent vingt-cinq kilomètres). Après le premier conflit mondial, la desserte de cette ligne demeurant fermée la nuit, ne varia guère en ce qui concerne les omnibus, mais bénéficia du passage de trois trains à long parcours. L'utilisation de locomotives plus puissantes autorisa l'augmentation des tonnages et de légers gains de temps. Dans les années trente, circulaient en particulier trois express toutes classes : les RB/BR Rennes - Bordeaux, SHB/HBS Côte d'Émeraude - Pyrénées avec voitures directes Saint-Malo - Bordeaux en correspondance avec les rapides 3112 Paris - Irun, CNB/BCN Saint-Malo et Dieppe - Bordeaux prolongés à Irun l'été. Les jours d'arrivée à Port-Vendres des paquebots d'Oran et Alger, des voitures Port-Vendres - Rennes étaient ajoutées aux BR ou BNC. Dans le sens nord-sud, le RB était omnibus de Beslé à Doulon, tout comme le BNC, premier train de matinée. L'intérêt de cette ligne s'estompa en 1934 lorsque l'artère Savenay - Landerneau passa sous le contrôle de l'État, effaçant les difficultés résultant de la dualité des compagnies en gare de Redon et des horaires quelque peu divergents.

Conformément aux décrets de coordination, le service voyageurs omnibus, du reste très faible, fut supprimé sans remplacement dès le 9 janvier 1939. Durant l'été suivant, la nouvelle région de l'Ouest s'étant substituée au réseau de l'État, maintint la circulation des trois express précités ne s'arrêtant plus qu'à Guéméné et Blain, l'HBS ne mettant que 1 h 46 pour remonter de Nantes à Rennes avec une seule halte à Blain. Cette situation cessa définitivement avec la déclaration de la guerre. Ultérieurement, la S.N.C.F. jugea préférable de relier Rennes à Nantes via Redon en profitant des caractéristiques très favorables des deux axes à double voie Rennes - Redon, Redon - Nantes. Nous croyons bon à ce sujet d'ouvrir une parenthèse en indiquant qu'en 1977, la relation Rennes - Nantes s'effectue au mieux en 1 h 35 par la combinaison 3715/3044 ou en 1 h 38 sans changement grâce à l'express 4377/76. Le trafic marchandises des quelques gares étant lui aussi très limité, la desserte par fer a été supprimée le 18 mai 1952. Dépourvue d'intérêt commercial, la ligne Beslé - La Chapelle-sur-Erdre a, par la suite, été déclassée et ses installations déposées. Au cours de son éphémère existence, elle a vu circuler uniquement des locomotives à vapeur des dépôts de Rennes, Nantes-Sainte-Anne, exceptionnellement Châteaubriant, appartenant aux séries Ouest, État ou Armistice : 230-800, 230-141/320, 230-901/913, badoises, classe IV<sup>e</sup>, 230-914/930 bavaraises CV, 230-960/984 saxonnes XII<sup>h</sup> pour les voyageurs, 140-101/370, 140-501/600, 040-901/941 G8<sup>1</sup> pour les marchandises.

● Locomotiv 130 + 030 (

R. — Le 1<sup>er</sup> gnie des Ch commandé ticulées à l' Company à Elles ont ét et affectées pour la rer mineral, no cours à fort de Villerupt plées à des deux essi (n° 2123-2 6001-6002).

En 1914, | été évacuée levage au de



● Dans le r vous publie liste qui don cours d'un chemin de f velle-Orléan

Or, il se ti même en L juillet dernie fectuer le Orléans - Ne afin d'avoir versé, je me centrale de qui est cor route, les c séparés par torsadés. D meublé de r foule fait la des cars Gre gnation qui cains placés gation ; en cette anima chet du che côté public, renversés s; siège fumer ce même s; ses, à chac ce lieu pour respectifs de comotion.

En tant q ma préférén