IL Y A 150 ANS
EN 1862, L'ARRIVÉE DU TRAIN À LORIENT

Claude Le Colleter - Daniel Faurie

En 1862, lors de cérémonies dont la presse locale et départementale faisait grand écho, les premières locomotives à vapeur entraient en gare de Lorient. La capitale, Paris n'était plus qu'à 22 heures de trajet. Un grand changement dans la vie économique et industrielle de notre région.

Les premières lignes de chemins de fer datent du début du XIX e siècle. La première concession d'une ligne, il s'agit de la ligne Saint-Etienne - Andrézieux, date de 1823 sur ordre du roi Louis XVIII[1]. La ligne Paris - Saint-Germain en Laye sera inaugurée en juillet 1835. Dès lors, avec Paris comme épicentre, tout un réseau va s'établir pour sillonner le territoire national.

En 1860, la quasi totalité des régions françaises est desservie, il ne reste plus que la Bretagne. Ce sera fait entre 1862 et 1870.

Une volonté politique de se mettre au service de l'essor industriel et économique.

Le 25 février 1848, après trois jours de combats et de barricades à Paris, le gouvernement provisoire proclama la Deuxième République, mettant ainsi fin à la Monarchie de Juillet.

Les mots d'ordre sont:

République française, Liberté, Égalité, Fraternité.

Une volonté forte de la redistribution des richesses et de leur gestion par l'État ne se fait pas attendre. Quelques jours plus tard, le 5 mars 1848, dans le Journal de Lorient, on peut lire, sous le titre « **Les chemins de fer et l'État »:**

Reproduisons aujourd'hui, avec la certitude d'être entendu dans ce pays, ce vœu que la démocratie pacifique a formulé chaque matin depuis sa naissance.

- A l'État les chemins de fer, les routes, le routes, les canaux, toutes les grandes voies par lesquelles circule la vie de la France.

- A l'État les messageries...

- A l'État Les banques confédérées.

- A l'État, les assurances, les mines et le commerce du sel.

[1] Saint-Étienne à Andrézieux est la première ligne de chemin de fer français construite en 1827

Le 2 décembre 1851, le prince Louis-Napoléon Bonaparte organise un coup d'État. Il prend le nom de Napoléon III. Le régime des lois est remplacé par le régime des décrets. Les concessions ferroviaires s'élaborent en Conseil d'État. Le prince président tient à ce que la soixantaine de compagnies de chemins de fer fusionnent pour pouvoir se retrouver face à six grandes compagnies.

« Volonté gouvernementale de réunir les administrations de diverses compagnies, de réduire les frais généraux de simplifier l'exploitation, de la rendre plus économique, de favoriser l'uniformité, la régularité et la vitesse des communications[2] *»*

Six mois plus tard, le 9 septembre 1852, L'Abeille de Lorient publie que le « *chemin de fer de Paris à Rennes va être continué activement dans le département de la Sarthe entre la sortie de la ville du Mans et la commune de Conlie, sur une étendue de près de 22 kilomètres.*

Les projets de ces nouveaux travaux viennent d'être examinés par le conseil des ponts et chaussées »

On propose d'abord de relier Rennes à Brest par le Nord de la Bretagne avec un embranchement en direction de Lorient.

J.P. Nenning, dans son ouvrage « Le chemin de fer en Bretagne sud » apporte les précisions suivantes :

En novembre 1854, l'ingénieur en chef Croizette-Desnoyers suggère le parcours qui va être adopté. Il permet de relier les grands ports. Ce n'est pas le plus économique mais il satisfait les intérêts de la Bretagne. Pour le Finistère, Quimper sera desservi par le prolongement de la ligne de Nantes à Lorient.

Le 2 mai 1855 le ministre des travaux publics signe une déclaration d'utilité publique pour la construction d'un chemin de fer de Nantes à Châteaulin avec embranchement sur Pontivy. La Compagnie du P.O[3] *va la réaliser avec une subvention de 25 000 000 de francs pour construire les 285 kilomètres de voies ferrées dont le coût est estimé à 70 000 000 de francs.*

Les clauses financières ont été présentées au corps législatif le 19 mars. La loi du 2 mai officialise la subvention. Elle est votée à l'unanimité par l'assemblée.

En plus de la desserte nécessaire à l'agriculture et au commerce de la Bretagne, cette ligne de chemins de fer va permettre de relier l'Arsenal de Brest avec les ports de Lorient et Saint- Nazaire.

Le 1er mai 1857, la ligne Laval-Rennes est ouverte.

Le voyage de Napoléon III en Bretagne se prépare.

L'empereur, furieux des résultats des élections législatives de juin 1857 en Bretagne y dépêche sa cousine la princesse Napoléon Baciocchi. Elle entreprend donc à la Saint-Michel, pendant un mois le tour de Bretagne, le tro breiz, des gens du pays. Un pèlerinage effectué en compagnie de Mme de Lourmel, dame du palais de l'impératrice Eugénie, de la marquise et du marquis de Piré.

Ne nous leurrons pas sur les tenants et aboutissants de ce voyage incognito. Madame y mêle l'agrément … et le service commandé : la préparation minutieuse du voyage officiel

[2] Picard Alfred, *Les chemins de fer français*, 1884
[3] Compagnie ferroviaire Paris-Orléans

des souverains programme pour l'été 1858. Recherche de l'itinéraire, enquête discrète sur les personnalités qu'il leur faut rencontrer, température politique ... dont elle rendra compte en détail à Compiègne.

Son oncle le prince Jérôme Bonaparte avait été dépêché en août 1852 pour prendre le pouls de cette province rétive, guère enthousiaste, sinon hostile à l'élection de Louis Napoléon Bonaparte en décembre 1848, les notables locaux, les légitimistes et le clergé tout au moins.

Jean-Etienne Picaut, 2007

La visite de Napoléon III en Bretagne a lieu au cours du mois d'août 1858 ; le 13 à 16 heures, venant de Quimperlé, « Il » arrive à Lorient par le quartier de Kerentrech

Au programme[4] :

Visite de la ville, revue des troupes sur la Place d'Armes

Visite à Port-Louis, Visite de l'Arsenal - Lancement du Vaisseau le « Calvados »

Visite aux constructions de la Marine

Fêtes et bal de la ville.

« Leurs Altesses Impériales » quitteront Lorient le 15 au matin.

Au début du mois de septembre 1862: l'inauguration se précise

Le 4 septembre, dans L'Abeille de Lorient, un journaliste écrit :

Je vous faisais connaître l'année dernière, que l'exploitation de la ligne de Nantes à Châteaulin aurait lieu jusqu'à Lorient vers le milieu de 1862. Les difficultés de l'établissement du chemin de fer dans les marais de Redon et la construction du pont du Scorff vers Lorient ont retardé cette exploitation qui commence cependant dans les derniers jours de ce mois...

Le même journal, dans son édition du 11 septembre confirme que :

L'inauguration de la ligne de chemins de fer de Lorient à Savenay est définitivement fixée au dimanche 21 de ce mois. Tous les travaux d'installation s'achèvent pour l'ouverture de la ligne qui doit se faire immédiatement. Dans notre prochain numéro nous vous ferons connaître le programme des fêtes qui auront lieu dans notre ville à cette occasion.

Le travail de glissage du pont en fer jeté sur le Scorff pour le parcours de chemin de fer est terminé depuis quelques jours, les épreuves pour la réception du pont sont commencées depuis deux jours et doivent continuer toute la semaine.

Les travaux sont exécutés sous la direction de l'ingénieur Hisselin sur le modèle du pont de Kehl et sont tout à fait remarquables. Il ne mesure pas moins de 150 m de longueur.

Plusieurs locomotives venant de Savenay l'ont traversé lundi soir et sont arrivées en gare de Lorient.

Le 18 septembre, la ville affiche cet arrêté:

Art.1: Le jour de l'inauguration, la circulation des voitures sera interdite cours Chazelles de deux heures de l'après midi jusqu'à la fin de la cérémonie.

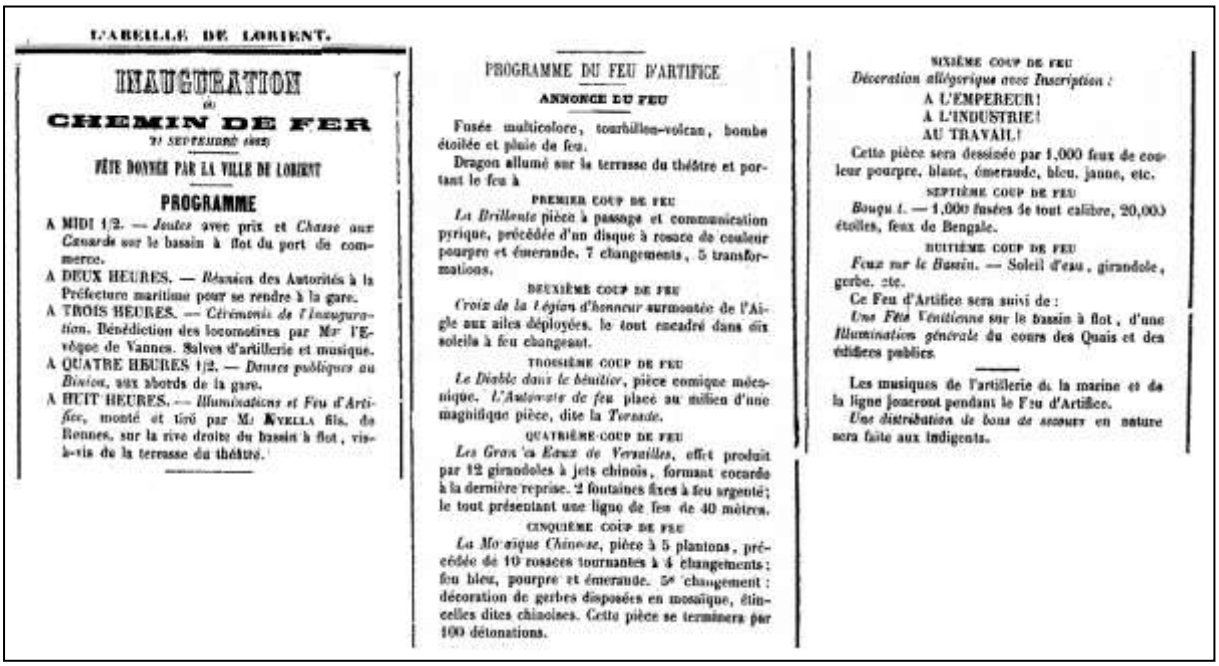
Des festivités sont prévues

Et quelles festivités ! Joutes nautiques et chasse aux canards sur le bassin à flots, salves d'artillerie et musique, danses publique au son du « Biniou », illuminations et pour finir un feu d'artifice qui est tout un programme à lui tout seul. Chaque « coup de feu » est

[4] J.-M. Poulain-Corbion, *Récit du voyage de leurs Majestés l'Empereur et l'Impératrice en Normandie et en Bretagne* , Amyot Editeur, Paris, 1858

annoncé et décrit en termes à la fois poétiques et évocateurs : tourbillon-volcan, dragon, la « brillante » de pourpre et d'émeraude, Aigle aux ailes déployées, le diable dans le bénitier, les Grandes eaux de Versailles, etc.

Les musiques de l'artillerie (on n'invente rien !) et de la marine accompagneront les huit « coups de feu » qui sont autant de féériques tableaux de lumières. Les pauvres ne seront pas oubliés puisqu'une distribution de « bons de secours en nature » sera faite « aux indigents » …



L'ABEILLE DE LORIENT.

INAUGURATION
DU
CHEMIN DE FER
21 SEPTEMBRE 1862

FÊTE DONNÉE PAR LA VILLE DE LORIENT

PROGRAMME

A MIDI 1/2. — *Joutes* avec prix et *Chasse aux Canards* sur le bassin à flot du port de commerce.

A DEUX HEURES. — Réunion des Autorités à la Préfecture maritime pour se rendre à la gare.

A TROIS HEURES. — *Cérémonie de l'inauguration.* Bénédiction des locomotives par Mgr l'Evêque de Vannes. Salves d'artillerie et musique.

A QUATRE HEURES 1/2. — *Danses publiques au Bivouac*, aux abords de la gare.

A HUIT HEURES. — *Illuminations et Feu d'Artifice*, monté et tiré par M. Nyella fils, de Rennes, sur la rive droite du bassin à flot, vis-à-vis de la terrasse du théâtre.

PROGRAMME DU FEU D'ARTIFICE

ANNONCE DU FEU

Fusée multicolore, tourbillon-volcan, bombe étoilée et pluie de feu.

Dragon allumé sur la terrasse du théâtre et portant le feu à

PREMIER COUP DE FEU

La Brillante pièce à passage et communication pyrique, précédée d'un disque à rosace de couleur pourpre et émeraude. 7 changements, 5 transformations.

DEUXIÈME COUP DE FEU

Croix de la Légion d'honneur surmontée de l'Aigle aux ailes déployées, le tout encadré dans dix soleils à feu changeant.

TROISIÈME COUP DE FEU

Le Diable dans le bénitier, pièce comique mécanique. *L'Autovate de feu* placé au milieu d'une magnifique pièce, dite la *Tornade*.

QUATRIÈME COUP DE FEU

Les Grandes Eaux de Versailles, effet produit par 12 girandoles à jets chinois, formant cascade à la dernière reprise. 2 fontaines fixes à feu argenté; le tout présentant une ligne de feu de 40 mètres.

CINQUIÈME COUP DE FEU

La Mosaïque Chinoise, pièce à 5 plantons, précédée de 10 rosaces tournantes à 4 changements: feu bleu, pourpre et émeraude. 5e changement: décoration de gerbes disposées en mosaïque, étincelles dites chinoises. Cette pièce se terminera par 100 détonations.

SIXIÈME COUP DE FEU

Décoration allégorique avec Inscription :

A L'EMPEREUR!
A L'INDUSTRIE!
AU TRAVAIL!

Cette pièce sera dessinée par 1,000 feux de couleur pourpre, blanc, émeraude, bleu, jaune, etc.

SEPTIÈME COUP DE FEU

Bouquet. — 1,000 fusées de tout calibre, 20,000 étoiles, feux de Bengale.

HUITIÈME COUP DE FEU

Feux sur le Bassin. — Soleil d'eau, girandole, gerbe, etc.

Ce Feu d'Artifice sera suivi de :

Une Fête Vénitienne sur le bassin à flot, d'une *Illumination générale* du cours des Quais et des édifices publics.

Les musiques de l'artillerie de la marine et de la ligne joueront pendant le Feu d'Artifice.

Une distribution de bons de secours en nature sera faite aux indigents.

L'inauguration du chemin de fer de Lorient vue par la presse locale

L'Abeille de Lorient du 25 septembre rend compte de l'événement :

Aujourd'hui 21 septembre a été inauguré le chemin de fer de Lorient...

La gare décorée comme par enchantement laissait flotter au souffle de la brise embaumée d'automne ses mille flammes aux trois couleurs. La tribune des dames resplendissait des plus gracieux visages, des plus fraiches toilettes. Des notabilités venues de toutes parts occupaient les sièges et des banquettes disposées avec ce luxe et ce bon goût que l'administration des chemins de fer déploie dans tout ce qu'elle fait.

A deux heures et demie entrait dans l'enceinte réservée, musique en tête, les autorités civiles et militaires. Peu après, Monseigneur l'évêque de Vannes, précédé des bannières de nos paroisses et d'un nombreux clergé entonnant des chants sacrés, s'avançait processionnellement ... et venait prendre place à l'autel dressé pour la bénédiction des locomotives ...

A trois heures, M. Le préfet du Morbihan, suivi de son cortège arrivait pour présider cette solennité comme délégué de son Excellence, le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. Son entrée était saluée par les cris de « Vive l'Empereur! »

Monsieur de la Haichois, maire de la ville, et monsieur de Richemond, administrateur de la Compagnie d'Orléans faisaient les honneurs de la réunion [...]

Mais bientôt on voit s'avancer modestement au pied des autels deux gigantesques engins, léviathans de fer et de feu. Parés de guirlandes de feuillage, de fleurs et de banderoles ondoyantes, ne dirait-on pas de jeunes fiancés recevant la consécration et venant jurer devant les hommes, sous le regard de Dieu, l'indissoluble alliance de la religion et du progrès [..].

Cette cérémonie terminée, la foule qui avait déjà joui des spectacles de joutes sur le bassin du commerce, rentrait à flots pressés et se disséminait sur tous les points pour aller s'asseoir, soit aux divers banquets préparés pour la circonstance, soit à des tables hospitalières [...]

Dans la salle d'Asile, splendidement décorée, se dressait un magnifique service de 200 couverts organisé par voie de souscription sous les auspices de l'administration municipale et de la Chambre de commerce.

Parmi les invités d'honneur se trouvaient notamment:

Monsieur de La Haichois, maire de Lorient,
Monsieur Lefèbvre, préfet du Morbihan,
Monsieur de Richemond, sénateur,
Monsieur Dubreuil, évêque de Vannes,
Le Contre-amiral Chopart, préfet maritime,
Monsieur de Champagny, député du Morbihan,
Monsieur Dubodan, président du Conseil général du Morbihan,
Monsieur Cochin, administrateur de la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans,
Monsieur Dupuy de Lôme, conseiller d'État, directeur au ministère de la marine,
Le vice-recteur de l'Académie de Rennes, les sous préfets de Lorient, Quimperlé, Savenay, les curés de Lorient et de Saint-Christophe, les conseillers généraux de l'arrondissement.

L'Abeille de Lorient, le 25 septembre publie le discours du président de la Chambre de commerce :

Messieurs,

Il y a à peine quatre ans nous avons reçu la visite de l'Empereur et déjà nous commençons à ressentir les bienfaits.

La voie ferrée qui porte la richesse et le commerce, cette voie que nous n'entrevoyions que dans un avenir lointain, nous l'avons vue, messieurs se construire comme par un enchantement. Honneurs, messieurs, à tous les entrepreneurs, à tous les employeurs, du plus petit au plus grand, qui nous ont donné un bel exemple d'ordre et d'économie dans le travail

…

Vive l'Empereur !... »

Le Courrier de Bretagne, le 24 septembre, rend compte aussi de la cérémonie :

Un soleil splendide a lui dimanche dernier. La foule des curieux venus de tous les points du Morbihan et du parcours de la ligne y compris de Paris, était immense et ne s'est logée qu'à grande peine dans les hôtels, les auberges, les garnis et jusque sur des billards de café transformés en sommiers […]. Tous les marchands et industriels qui vivent du public ont dû faire une abondante récolte [...]

L'arrivée au pied de l'autel de la locomotive parée de fleurs et de feuillage a été saluée par les tribunes de cris de « Vive l'Empereur ! », solennel remerciement au souverain qui a doté notre Bretagne, pour laquelle il a tant fait par ailleurs, de ce levier magique du progrès qui va donner une immense et féconde impulsion au travail industriel, à l'activité commerciale, à la prospérité agricole.

Nous avons eu, par le premier train, la bonne fortune de recevoir plusieurs journalistes de Paris, de Nantes, de Rennes [...]

Le 2 octobre, L'Abeille de Lorient publie les interventions de quelques personnalités.

Dans son discours inaugural, l'évêque de Vannes, Monseigneur Dubreuil, s'efforce de rassurer les conservateurs hostiles au modernisme:

Elle va ouvrir son sein, cette vieille Armorique que nos aïeux appelaient sanctuaire, elle va l'ouvrir pour recevoir des étrangers qui viendront vers elle de toutes les parties du monde et qu'elle attend avec une noble fierté[...]

Elle va devenir féconde, cette terre que les Clisson, les Duguesclin firent si glorieuse.

Elle va grandir encore sous l'influence de cette artère vivifiante qui la sillonnera dans tous les sens au contact de ces chars rapides comme l'éclair supprimant l'espace, élargissant l'existence, portant à chaque peuple les idées les découvertes et les productions de tous les peuples [...]

Des hommes sérieux et de bonne foi s'en sont effrayés, ils ont craint un affaiblissement pour les mœurs, un amoindrissement pour la religion [...] Je respecte leurs sentiments et leurs intentions pures […], mais ici la religion ne craint rien, Et si elle avait quelque chose à redouter ce ne serait point le progrès […] Elle ne s'effraie pas davantage des progrès de l'industrie, des prodiges faits par l'art pour embellir la matière, pourront tirer ces forces puissantes dont le monde est remué.

Au cours du banquet qui suit, chaque toast est précédé d'un discours.

Le sous-préfet, Monsieur Conrad, adresse une lettre de félicitations et de remerciements au président du banquet du commerce et de l'industrie, organisé chez M. Maury:

Monsieur le Président,

De concert avec quelques uns de vos concitoyens vous avez organisé un banquet pour fêter l'inauguration du chemin de fer et vous avez réuni, au nombre de trois cents des ouvriers, des industriels des marchands.

Monsieur Dufihol, lui, s'adresse directement aux Compagnies d'Orléans et de l'Ouest :

Messieurs,

Longtemps avant d'être ville, Lorient était arsenal maritime et en même temps centre des diverses compagnies transatlantiques dont la dernière, la Compagnie des Indes a eu dans la paix et même dans la guerre les proportions d'une puissance. L'établissement militaire a prospéré; la ville de Lorient lui doit le rang qu'elle occupe. Les compagnies commerciales ont successivement disparu. Ce n'est point ici le lieu d'en chercher les causes mais l'une des principales a été sans doute l'absence de communications rapides avec l'intérieur de la France.

La Compagnie d'Orléans comble la lacune qui nous isolait et nous place au niveau du pays tout entier [...]

La ville d'Auray, elle non plus, n'a pas laissé passer l'occasion, comme tient à le souligner M. Humphry, maire à l'époque, ainsi que le relate L'Abeille de Lorient, le 2 octobre:

A l'Empereur !

A notre souverain qui veut que dans la paix les arts et l'industrie, dans la guerre par les armes, la France soit toujours la première des nations [...]

C'est aussi grâce à sa justice et à son impartialité que la ville d'Auray, devenue tête de ligne de chemin de fer de centre Bretagne, verra bientôt pour elle l'aurore d'une ère nouvelle de richesse et de prospérité.

Le faste des cérémonies n'excluait pas « la poésie », comme en témoigne ce poème lu au cours du banquet du commerce et de l'industrie et publié le 25 septembre:

TOAST À LA VAPEUR

Découvrons nous messieurs et que chacun s'écrie,
Dans ce jour solennel, honneur à l'industrie.
Honneur à ses progrès à ses nombreux travaux
Mouvements incessants d'immenses capitaux
Honneur à ceux pour qui le dur travail s'allège
Au sage souverain dont la main les protège
A savoir qui créa ces puissants ateliers
Où de gais compagnons se comptent par milliers.
Là, c'est un viaduc aux arches imposantes,
Ici, c'est une gare aux formes séduisantes,
Et plus loin, des remblais, ces œuvres de géants
Qui peuvent défier les flots de l'océan!
Les fleuves sont franchis, les montagnes se percent,
Du vaste et long réseau les fils se dispersent
[…]
Et toi, mon beau pays, toi, ma chère Bretagne,
D'antiques souvenirs immortelle compagne ;
Toi, de nos vieux Bretons le plus ardent amour,
Lève ta rude tête et soit fière en ce jour :
Appelle dans ton sein les arts et le commerce
Mais conserve toujours ta charrue et ta herse ;
Cultive tes coteaux et tes riches vallons,
Couvre ton sol entier d'innombrables sillons,
Et les heureux succès de nos lignes ferrées,
De toi feront, sous peu, la reine des contrées.
Réveillez-vous aussi, ville de Lorient !
A cette grande fête offrez un front riant,
En caractères d'or, tracez dans votre histoire
Ce jour, dont vos neveux garderont la mémoire ;
Ce jour, présage vrai de prospérité
Source de tout travail et de sécurité ;
Ce jour, présent du ciel, qui donne l'espérance
Que vous soyez bientôt le plus beau port de France !...
De nos vœux appelons cet âge de bonheur,
Et dans un même élan, buvons à la vapeur !...

Le 21 septembre 1862 B.

Tous ces éloges de la puissance mécanique et du progrès font aussi allusion à la vitesse. Les locomotives, nouveaux « Léviathan », « dragons de feu », « hippogriffes[5] » paraissent alors « rapides comme l'éclair » et lorsque ces machines traversent la lande bretonne, « les populations saluent de leurs vivats ces fiers coursiers aux ailes de feu », ou

[5] Animal fabuleux, monstre ailé, moitié cheval moitié griffon (celui-ci ayant lui-même un corps de lion et une tête et des ailes d'aigle) - Dictionnaire Robert, tome III, pp. 490 et 359.

accourent aux inaugurations pour profiter pour la première fois « des voitures emportées par des chevaux de feu, dévorant l'espace » et « modifiant les lois de la locomotion ». Pourtant un journaliste affirme avoir vu sur la route « des paysannes bretonnes se jetant à genoux et faisant le signe de croix en entendant ces grondements fumivores ».

Mais, cette rapidité nous apparaît toute relative à la lecture des horaires des trains.

Les horaires des trains

L'horaire, publié dans L'Abeille de Lorient le 25 septembre 1862 permet de calculer la durée du trajet Lorient-Paris :

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

Tableau de la marche des trains entre Savenay et Lorient

NOMS des STATIONS.	HEURES D'ARRIVÉE AUX STATIONS. DÉPARTS. — OMNIBUS MIXTE.	POSTE.
PARIS. . . . . Départ.	»	soir 7 » — 9 25
NANTES . . . . . Départ.	»	matin 6 47
SAVENAY . . . . . Arrivée	»	8 6
SAINT-NAZAIRE . . . Départ.	»	matin 6 35
SAVENAY . . . . . Arrivée	»	7 21
SAVENAY. . . . . Départ.	»	matin 8 18
Embranchement de Châteaulin.	»	8 17
Pont-Château	»	8 32 — 8 33
Dreffléac	»	8 42 — 8 43
Saint-Gildas	»	8 50 — 8 51
Sévérac.	»	8 58 — 8 59
Embranchement de Rennes .	»	9 14
REDON	»	9 17 — 9 22
Saint-Jacut	»	9 34 — 9 35
Malansac	»	9 49 — 9 50
Questembert	»	10 5 — 10 6
Elven	»	10 24 — 10 25
VANNES.	matin 7 45	10 40 — 10 43
Sainte-Anne	8 11 — 8 12	11 3 — 11 4
AURAY	8 19 — 8 25	11 9 — 11 11
Landévant	8 48 — 8 49	11 27 — 11 28
Henvebont.	9 11 — 9 12	11 44 — 11 45
Contrôle des billets . . .	9 26 — 9 29	11 56 — 11 59
LORIENT . . . . . Arrivée	matin 9 30	soir 12 »
REDON . . . . . Départ.	matin 6 50	matin 9 35
RENNES . . . . . Arrivée.	8 45	11 35

NOMS des STATIONS	HEURES D'ARRIVÉE AUX STATIONS. DÉPARTS. — OMNIBUS MIXTE.	POSTE.
RENNES . . . . . Départ.	matin 6 30	matin 10 50
REDON . . . . . Arrivée	8 45	soir 1 15
LORIENT . . . . . Départ.	matin 5 35	1 20
Henvebont	5 49 — 5 50	1 32 — 1 33
Landévant	6 12 — 6 13	1 51 — 1 52
AURAY	6 35 — 6 42	2 10 — 2 12
Sainte-Anne	6 48 — 6 49	2 17 — 2 18
VANNES.	7 16 — 7 20	2 39 — 2 45
Elven	7 49 — 7 51	3 6 — 3 7
Questembert	8 16 — 8 17	3 28 — 3 29
Malansac	8 37 — 8 39	3 46 — 3 47
Saint-Jacut	8 54 — 8 55	3 59 — 4 »
REDON	9 11 — 9 18	4 12 — 4 17
Embranchement de Rennes .	9 21	4 20
Sévérac.	9 37 — 9 38	4 35 — 4 36
Saint-Gildas	9 47 — 9 48	4 43 — 4 44
Arzenesac	9 55 — 9 56	4 51 — 4 52
Pont-Château.	10 9 — 10 10	5 3 — 5 6
Embranchement de Châteaulin.	10 30	5 23
SAVENAY. . . . . Arrivée	matin 10 32	soir 5 25
SAVENAY . . . . . Départ.	matin 10 42	soir 6 40
SAINT-NAZAIRE . . . Arrivée	11 17	7 48
SAVENAY . . . . . Départ.	matin 10 43	soir 5 39
NANTES . . . . . Départ.	soir 12 36	7 5
PARIS . . . . . Arrivée	matin 3 »	matin 4 13 — 4 50

NOTA. — Les chiffres en regard des stations intermédiaires indiquent : le premier, l'heure d'arrivée ; le second, l'heure de départ. Un seul chiffre est l'heure de passage sans arrêt.

AVIS. — Les heures indiquées pour les départs et arrivées du chemin de fer sont les heures du Méridien de Paris, lequel est en avance de 22 minutes avec les heures de notre localité.

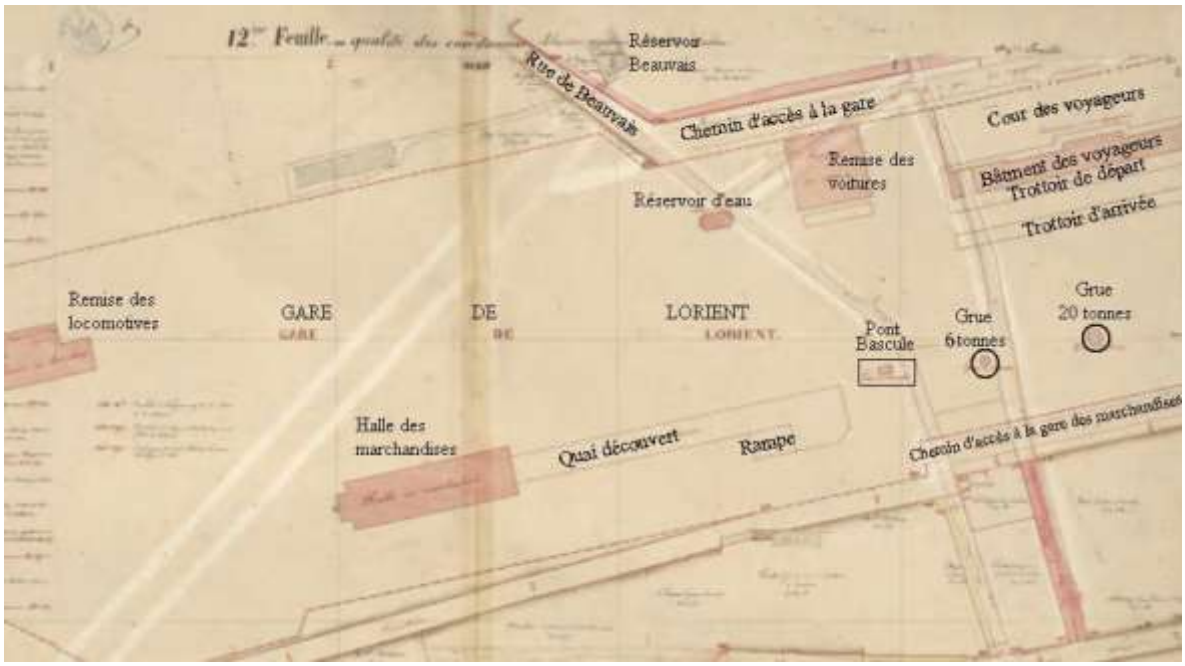
Tableau de la marche des trains entre Savenay et Lorient
Publié dans L'Abeille de Lorient le 25 septembre 1862

Départ de Lorient à 5h35, arrivée à Landévant à 6h12, à Auray à 6h48, à Vannes à 7h16, à Savenay à 0h32 (4 heures plus tard) et enfin à Paris à 3h du matin.

Soit 21h30 de voyage, quand, à la même époque, il fallait une semaine à cheval pour rejoindre la capitale !

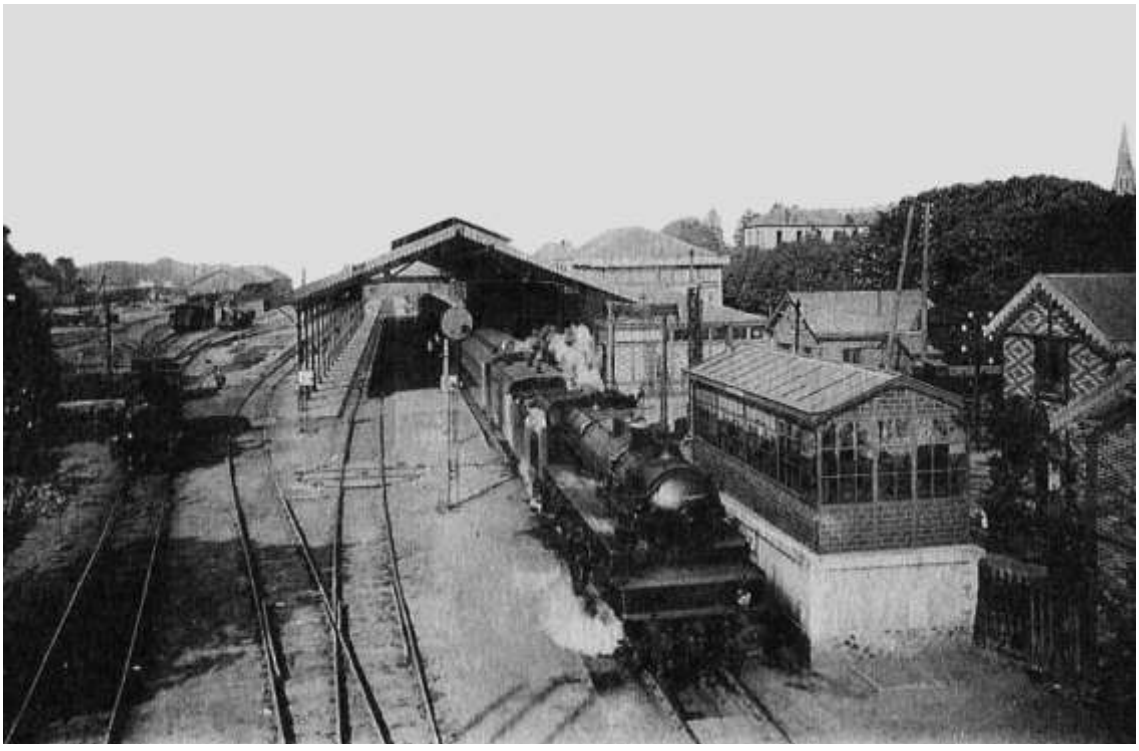
Aujourd'hui, les trajets les plus rapides en TGV mettent Paris à moins de quatre heures de Lorient et les récentes modernisations de lignes devraient réduire encore ce temps.

La gare de Lorient sur le cadastre Napoléonien de 1863

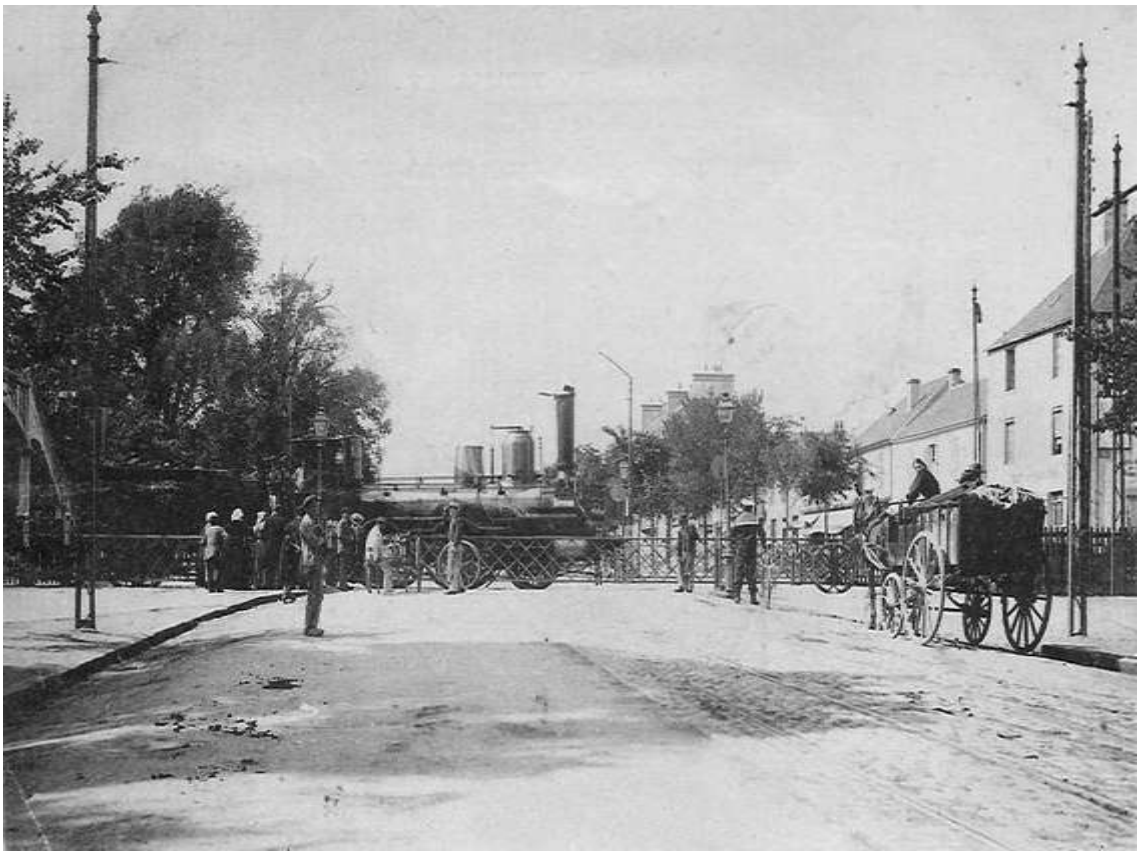


D'après le Cadastre de Lorient - Plans parcellaires (1845-1864) - Plan d'alignement - Feuille n°12.
Archives Départementales du Morbihan.

On remarque la présence d'un réservoir d'eau, les locomotives à vapeur étant grandes consommatrices d'eau. Il se trouvait sur le tracé de l'aqueduc de la Compagnie des Indes qui joignait le parc Chevassu au réservoir-lavoir Beauvais toujours existant.



La gare de Lorient - Vue prise de la passerelle



Le passage à niveau, Cours Chazelles.

La passerelle, Cours Chazelles - De nombreux Lorientais s'en souviennent encore.

Les taxis attendent les voyageurs

Un an plus tard, le 8 septembre 1863, on procèdera à l'inauguration du tronçon Lorient-Quimper ; le 12 décembre 1864, Quimper-Châteaulin et le 16 décembre 1867 Châteaulin-Landerneau.

Le 1er Janvier 1938 toutes les lignes de chemins de fer seront regroupées au sein de la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français).

Remerciements à Pierre Villard, Directeur des travaux lors de la rénovation en 2002 et au Chef des travaux, Alain Paulin.

Remerciements à Marie-Annick Urvoy pour le prêt de cartes postales.

Bibliographie:

Presse ancienne, Médiathèque de Lorient:

L'Abeille de Lorient des 14, 17, 21 et 25 septembre et 2 octobre 1862.

Le Journal de Lorient-Paris

Le Courrier de Bretagne, 24 septembre 1862

Jean-Etienne Picaut, *Madame Napoléon, Princesse Baciocchi ; les tribulations de l'Aiglonne*, Liv' éditions 2007

Archives départementales du Morbihan, *Le Morbihan en chemin de fer*, 1890-1920, Volume I

P. Loerderich, B. Rezé,A. Jacquet, *Le Réseau Breton*, Edition de L'Ormet, 1990

J.P. Nenning, *Le chemin de fer en Bretagne Sud*, JPN éditions, collection Archéologie ferroviaire, 2008

Alfred Picard, *Les chemins de fer français*, 1884 (cité par J.P. Nenning)

J.-M. Poulain-Corbion, *Récit du voyage de Leurs Majestés l'Empereur et l'Impératrice en Normandie et en Bretagne, Août 1858*, Amyot Éditeur, Paris, 1858 (gallica.fr)

La construction du viaduc (Daniel Faurie).

En 1857, Lorient est entouré de fortifications, la lunette du Blanc permet de voir poindre l'ennemi remontant le Scorff, et de surveiller le parc à bois qui vient d'être mis en place dans l'anse de Saint-Isidore. Et comme rien ne doit perturber la vue des sentinelles, on va faire des arches en maçonnerie, une côté Caudan et sept plus deux côté Lorient.

Pour le franchissement du Scorff on va faire appel à un tubulaire, nom du viaduc à trois travées fondées dans les eaux et les vases de la rivière. Va intervenir un jeune ingénieur qui arrive tout droit d'un nouveau pont de 505 mètres de long sur la Garonne à Bordeaux (prouesse reconnue par tous les spécialistes de l'époque).

Ce jeune ingénieur, c'est Gustave Eiffel en personne, conducteur de travaux de l'entreprise Nepveu.

Il concocte, avec l'ingénieur polytechnicien Ernest Gouin, l'établissement des fondations des deux piles qui soutiendront la partie métallique du viaduc. Le pont sera assez aérien pour laisser passer les bateaux démâtés allant jusqu'à la poudrière de Tréfaven et du Mentec.

E. Gouin et G. Eiffel vont, avec l'aide de l'Arsenal de la Marine, faire évoluer la méthode de dépôt des caissons étanches, la base de ce que sont les appuis des piles du pont. Trois cuves de 3,60 m de diamètre, rivetées ensemble, recouvertes d'un pont vont naviguer vers un endroit précis, l'air prisonnier dans ce navire improvisé permet de déplacer l'ensemble. On va « couler le navire », qui va descendre à travers les vases, grâce à l'aspiration ces sédiments par des ouvriers qui, par l'air comprimé injecté, font respirer ce système dit de *fonçage* qui permet d'aller faire reposer les éléments métalliques au rocher franc. Le terme actuel est le « havage ». On pourra alors insérer des grosses pierres qui vont caler définitivement l'ensemble sur le Scorff.

Sur la plateforme, la maçonnerie prend place et s'élève jusqu'au tablier du viaduc.

Longueur: 175 mètres puldé en trois travées de 54,02 m + 66,84 m + 64,03 m, soit 330 mètres au total avec les arches maçonnées de 10 mètres d'ouverture. Une année sera nécessaire pour lancer la partie métallique.

Ingénieux système, repris en 1870 pour les fondations du port de Brooklyn, les scaphandriers ne faisant pas de palier de décompression eurent des morts et des éclopés.

De ces viaducs, découleront les croisillons métalliques qui vont faire la marque de fabrique de Gustave Eiffel, même si le procédé (Town) est américain. En effet, les ponts métalliques ont été inventés par l'Anglais Darby au XVIII^{e} siècle. Mais E. Goin fit évoluer ce type de pont et ce fut une belle révolution industrielle que G. Eiffel prit en marche. Les poutres-treillis étaient pré-assemblées par des boulons, lesquels étaient remplacés par des rivets forgés sur le site par des forgerons. Attraction courue par les badauds pour le son et lumière! Il semble que le remplacement des rivets défectueux de la tour Eiffel soit toujours exécuté ainsi.

Quelques noms qui s'illustreront lors de la construction de pont doivent être évoqués:

Philippe Croisette-Denoyer (1816-1887), polytechnicien, fut l'ingénieur en chef ; M. Dubreil, son assistant sur la partie maçonnée (arches) ; M. Morandière, Polytechnicien en stage. (Tous les trois seront acteurs sur la ligne Auray - Pontivy.)

L'entreprise Charles Nepveu, liée à G. Eiffel.

L'entreprise Plassard et Noyon.

La réception de l'ouvrage se fera le 13 septembre 1862 sous la direction de l'ingénieur Hisselin, après plusieurs passages de locomotives et de trains chargés. Une passerelle à péage sera jointe au tubulaire en 1911. L'électrification de la ligne en 1991 fut d'une démonstration de la technique terriblement efficace de ces trains-usine-ateliers avec les engins creusant les fondations des poteaux, le coulage des semelles.

Les TGV pouvant alors franchir l'ouvrage à la vitesse de 120km/h.

Fatigué après 140 années de service, le « meccano »[1] sera démonté en 2002, et une exposition retraçant la déconstruction de la passerelle sera présentée à la médiathèque de Lanester.

Voir à ce sujet :

D. Faurie, *Le viaduc du Scorff, des fondations innovantes*, Bulletin SAHPL n°37, p. 83 -

C. Le Colleter, *La passerelle du chemin de fer entre Lorient et Lanester*, Bulletin SAHPL n°39, p.143

1- *Meccano*, jeu de construction à base d'éléments métalliques, inventé par Franck Hornby, de Liverpool, et breveté en 1901

La construction du viaduc, vue d'artiste - Daniel Faurie

VILLE DE LORIENT.

INAUGURATION DU CHEMIN DE FER

21 Septembre 1862. — 3 heures.

MAIRIE DE LORIENT (MORBIHAN)

Carte d'entrée pour Homme.

(Circulation gratuite sur la ligne d'Orléans pour l'*Inauguretion*).

« Carte d'entrée pour Homme » - Circulation gratuite sur la ligne d'Orléans pour l'*Inauguration*
Document prêté par M. Kerguelen