



# LES CAHIERS DU PAYS DE MAYENNE

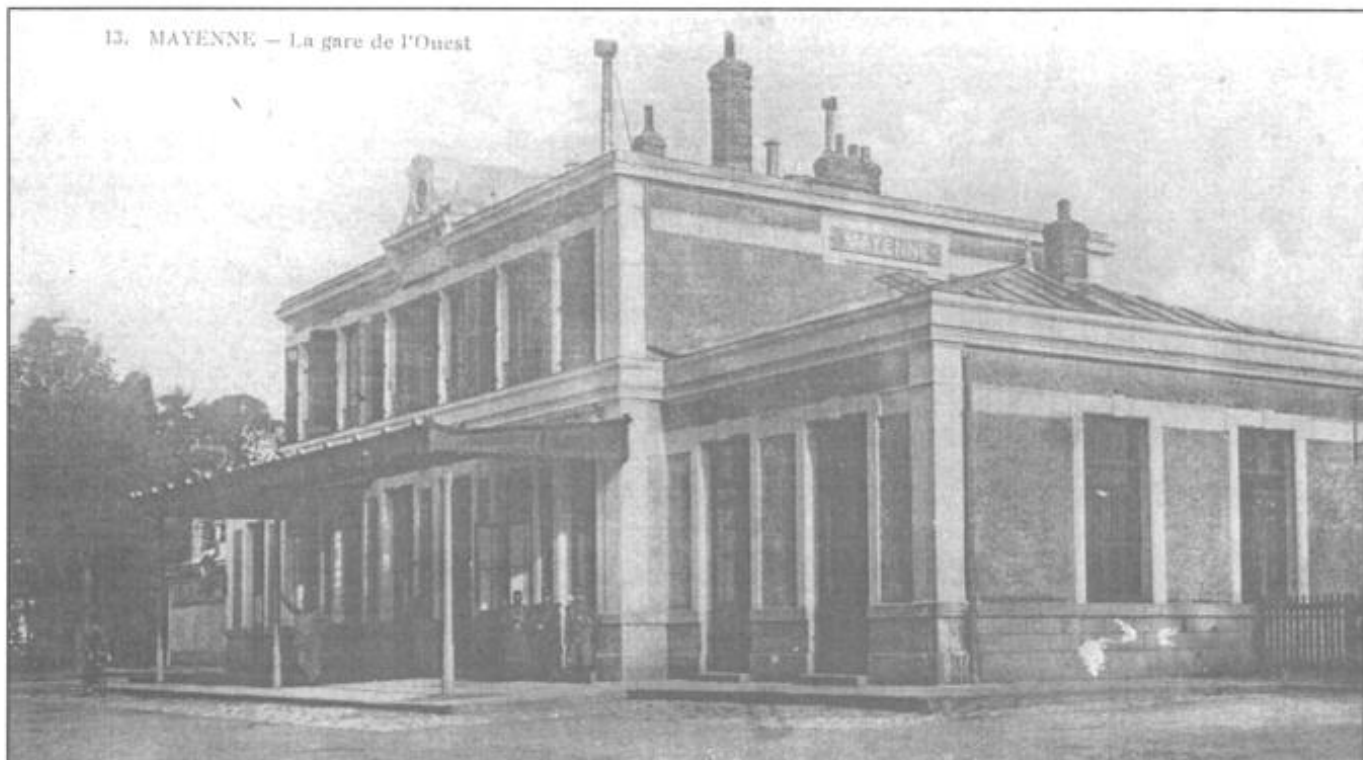
ASSOCIATION "ART - NATURE ET PATRIMOINE" DU PAYS DE MAYENNE

P ARIGNÉ-SUR-BRAYE

A LBERT GROSSE-DUPÉRON

L E CHEMIN DE FER ET LES TRAMWAYS

13. MAYENNE – La gare de l'Ouest



## SOMMAIRE

EDITORIAL

PARIGNE SUR BRAYE

UN NOM... UNE RUE... UN HOMME  
Albert GROSSE DUPERON

RECETTES DE CUISINE

Trompe-Goule

La bouillie de Sarrasin

La soupe d'orties

HOMMAGE A JEAN COLLAS

LE CHEMIN DE FER

PATOIS

La communion

MONOGRAPHIE DE L'INSTITUTEUR MAYENNE (suite)

## L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER EN MAYENNE

La charte de 1842 ayant négligé, dans ses prévisions ferroviaires, les relations de Paris vers la Bretagne, la loi du 26 juin 1844 répara cet oubli en décidant qu'il y serait ajouté un chemin de fer de Paris à Rennes par Chartres et Laval.

Le tracé Laval-Rennes paraissait classique, mais pour ce qui concernait le tracé Chartres-Laval, la discussion correspondait au choix de la direction par Alençon ou par le Mans.

Sans entrer dans tous les détails de la polémique, rappelons que le conseil général de la Mayenne était favorable au tracé par Alençon "puisque'alors une beaucoup plus forte partie de notre territoire serait traversée par le chemin de fer".

Quant à la ville de Mayenne, elle était bien évidemment du même avis (elle n'était desservie que si le chemin de fer passait par Alençon).

Elle se considérait avec ses douze mille habitants, son commerce actif de toiles de fil et de cotonnade comme "le chef-lieu d'un des arrondissements le plus considérable de la France", un point de passage de première importance.

La discussion générale commença à la Chambre des Députés le 28 avril 1846. L'amendement proposant la substitution du tracé par Alençon à celui du Mans fut rejeté. Celui tendant à faire passer le tracé du Mans à Laval par Sillé le Guillaume fut adopté. Le vote favorable de la Chambre des Députés fut confirmé par celui de la Chambre des Pairs et la loi fut promulguée le 21 juin 1846. Elle portait classement du réseau de l'Ouest et autorisait la concession du chemin de fer de Versailles à Rennes par Chartres, Le Mans, Sillé le Guillaume et Laval, avec embranchement du Mans sur Caen et de Chartres sur Alençon.

La voie ferrée arrive au Mans le 1er juin 1854. Le premier octobre suivant, l'Etat livre à la Compagnie de l'Ouest les terrains, terrassements et ouvrages d'art de la section Le Mans - Laval.

Le mercredi 4 juillet 1855 la voie est soudée et un wagon d'honneur parcourt sans interruption la section de la ligne du Mans à Laval. La réception de la voie a lieu le 5 août et l'ouverture à l'exploitation le 14. Le mercredi 15 août, après un Te Deum, les autorités précédées du clergé, se rendirent à la gare où, au milieu d'une foule immense, il fut procédé à la bénédiction des locomotives.

En septembre 1855, Laval est à un peu plus de 8 heures de Paris (le meilleur train met 7 heures 45 minutes).

Le département avait attendu 10 ans la concrétisation de ses espoirs de liaison ferroviaire avec la capitale : il lui faudra de même attendre plusieurs années avant de voir réalisée la liaison Caen - Laval, officiellement étudiée dès 1860.

Le chemin de fer de Laval à Mayenne fut terminé le premier et livré au public le 5 novembre 1866. A Mayenne, l'arrivée du chemin de fer coïncide avec la mise en service de l'éclairage au gaz ; ainsi la ville se rattachait "plus étroitement au progrès industriel du siècle".

A l'arrivée du convoi d'inauguration, eut lieu la traditionnelle bénédiction des locomotives, le 17 novembre 1866.

Le trajet Laval-Mayenne durait dans le meilleur des cas une heure ; en moyenne une heure et vingt minutes.

