

SUJET(S)

Chemin de fer de la minière de l'Etang-Bleu



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

35211 – Paimpont

56127 – Mauron

Ille-et-Vilaine
MorbihanSECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
35297.01N	472 000	SAINT MEEN LE GRAND - Gare – 35 > PLOERMEL - Gare	1884	1972 (V)
56127.01M	/	MAURON - Gare – 56 > PAIMPONT - L'Etang Bleu Mine - 35	1900	1907



PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICNOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Sites métallurgiques de la région de Paimpont - 1990	Sra-Bretagne
Sites métallurgiques de la région de Paimpont - 1991	Sea-Bretagne
Rapports du Préfet et délibérations du Conseil général – Morbihan	Gallica
Rapports du Préfet et délibérations du Conseil général – Ille-et-Vilaine	Gallica
Archives du Morbihan	AD56
Site historique des Forges de Paimpont	Forgespaimpont.fr
Revue de Bretagne de Vendée & d'Anjou, Volume 41	Books.google.fr
Decauville en forêt de Paimpont	Forum.e-train

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



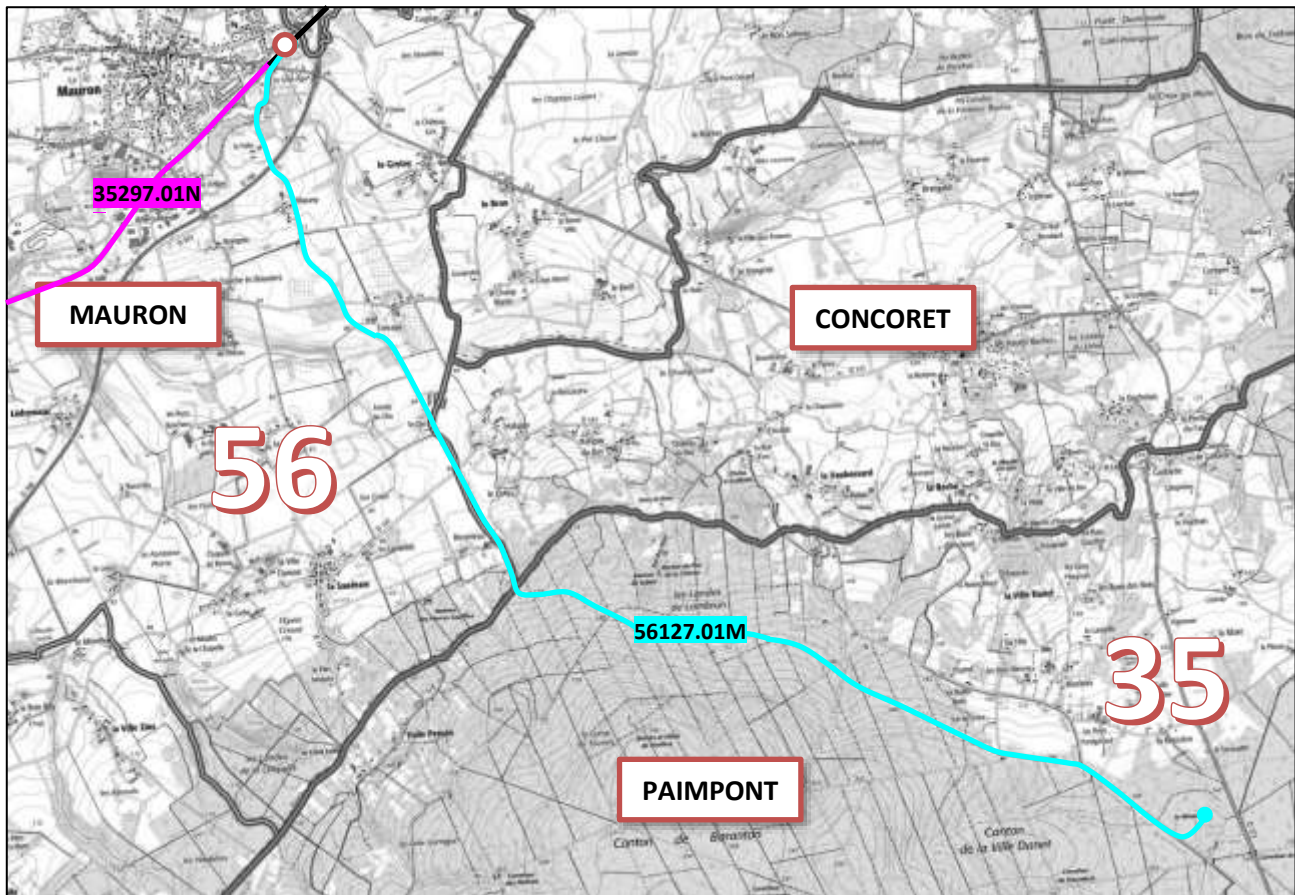
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

LOCALISATION



- Ecartement Normal en service
- Ecartement Normal abandonné
- Ecartement Etroit abandonné

PRÉSENTATION

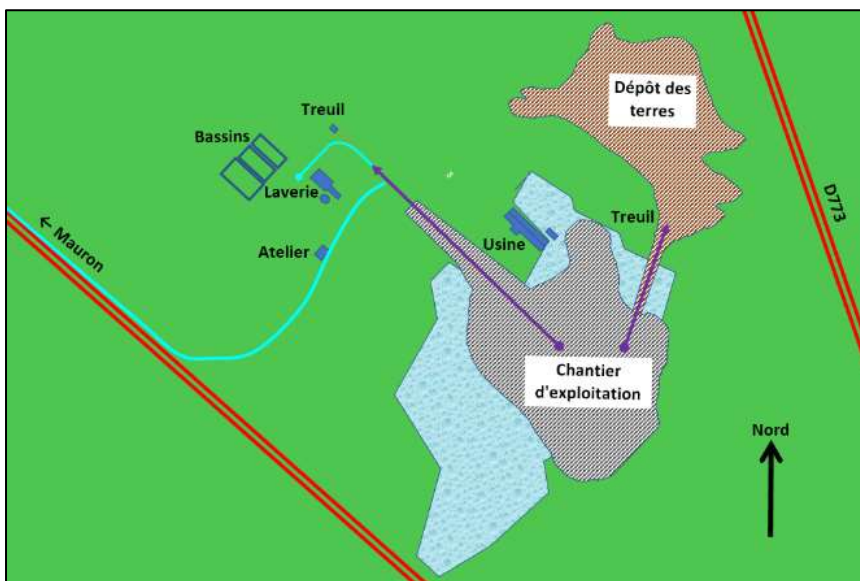
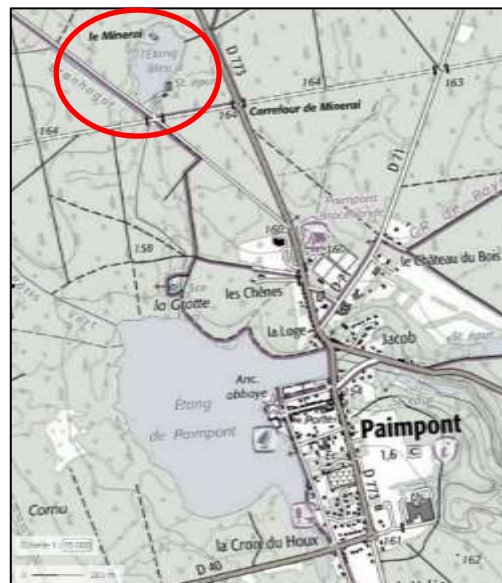
L'exploitation du fer dans la forêt de Paimpont remonte à des temps très anciens. En 1633, le Duc DE TREMOILLE est autorisé à créer une forge, au sud-est de Paimpont. En 1856, le site industriel se compose de deux hauts fourneaux au bois (ci-contre), de cinq feux d'affinerie et de six fours à puddler. Les deux hauts fourneaux s'arrêtent définitivement en 1884.



En 1900, une entreprise rennaise crée une mine de fer à ciel ouvert au nord-ouest de Paimpont. Un chemin de fer à voie étroite est mis en service jusqu'à la gare de Mauron, dans le département voisin du Morbihan. L'exploitation cesse le 1^{er} juillet 1907. L'eau a rapidement noyé la carrière qui a pris depuis, le nom d'*Etang Bleu*.

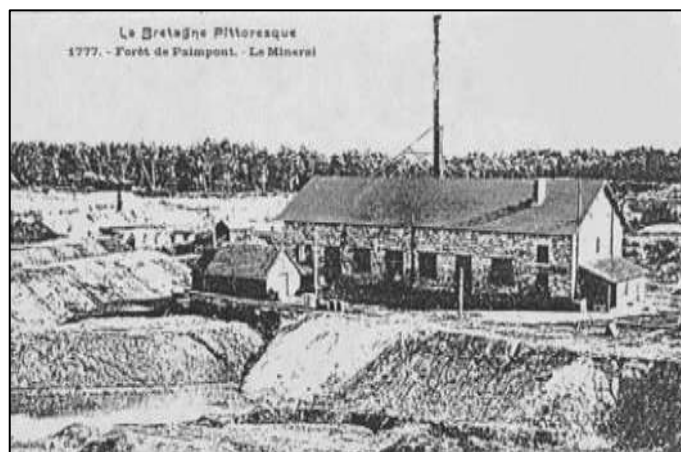
LA MINIERE

Le lieu est interdit d'accès (station de pompage). Le chantier d'exploitation a atteint environ 18 de mètres de profondeur. Deux plans inclinés à treuil électrique furent utilisés : l'un pour remonter les terres stériles et le second pour remonter le minerai (hématite brune). Celui-ci était trié et lavé sur place, puis expédié à la gare de Mauron grâce à un chemin de fer à voie de 60 cm et traction électrique par trolley.

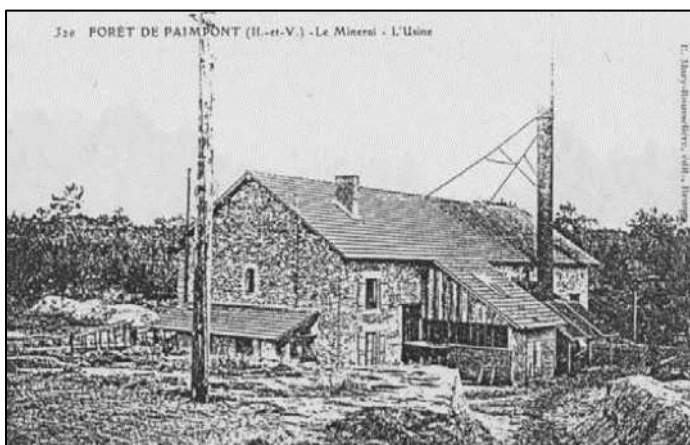


Le plan simplifié des installations est présenté ci-contre. Il existait tout un réseau de rigoles non représenté. La configuration exacte des voies est inconnue. Le dépôt de minerai étant situé entre l'atelier et la laverie, on peut supposer que la voie ferrée en direction de la gare de Mauron partait d'ici.

Le bâtiment appelé « l'usine » abritait la centrale électrique. La vapeur était fournie par trois chaudières. La dynamo, pouvant débiter jusqu'à 150 ampères sous 600 volts, alimentait les treuils, les pompes ainsi que la ligne de chemin de fer.

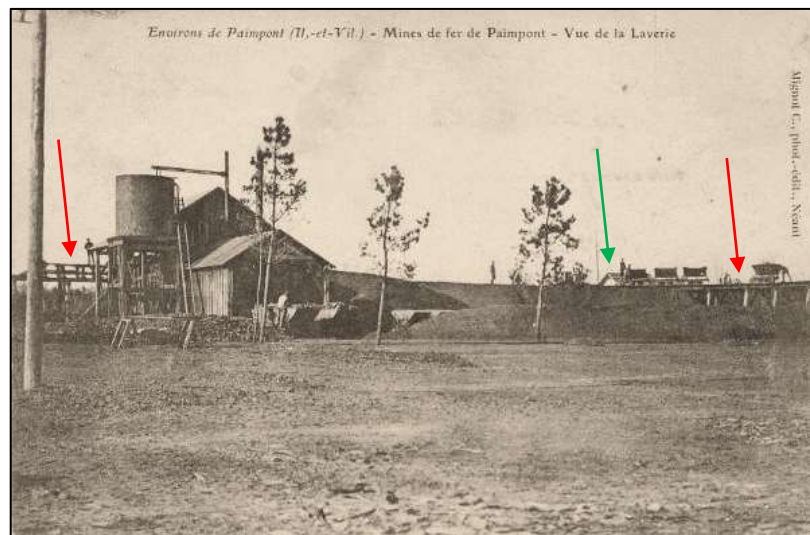


L'usine est photographiée ci-dessus, direction sud et ci-contre, direction est. L'extrémité du bâtiment devait abriter un logement, les bureaux, peut-être la cantine.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Deux autres cartes postales présentent la laverie avec son réservoir, ci-contre photographiés en direction du nord. On aperçoit à l'arrière et à droite (flèches rouges) l'estacade, prolongement du plan incliné.



Ci-contre, la flèche verte pointe le toit de l'usine électrique. Arrivés au sommet du plan incliné, les wagonnets étaient poussés à la main jusqu'à la laverie.

Une fois trié et lavé, le minerai était chargé dans d'autres wagonnets identiques afin de constituer le train à destination de Mauron.

Commencés en 1900, les travaux d'aménagement sont terminés en 1903. L'exploitation produit peu mais elle va devenir, durant quelques années, la plus productive du département de l'Ille-et-Vilaine¹. Le minerai est majoritairement expédié en Angleterre via le port de Saint-Malo et en Allemagne via la Hollande. Le reste est expédié en France à Treignac (Corrèze), Couëron (Loire-Atlantique) et Outreau (Pas-de-Calais). La minière ferme officiellement le 1^{er} juillet 1907.

Année	Tonnage	Observations
1903	24 311 t.	130 ouvriers en moyenne.
1904	46 379 t.	185 ouvriers en moyenne. Deux accidents mortels.
1905	35 981 t.	155 ouvriers en moyenne. Un ouvrier blessé à la main gauche par un wagonnet le 12 janvier.
1906	34 681 t.	140 ouvriers en moyenne.
1907		Abandon de l'exploitation

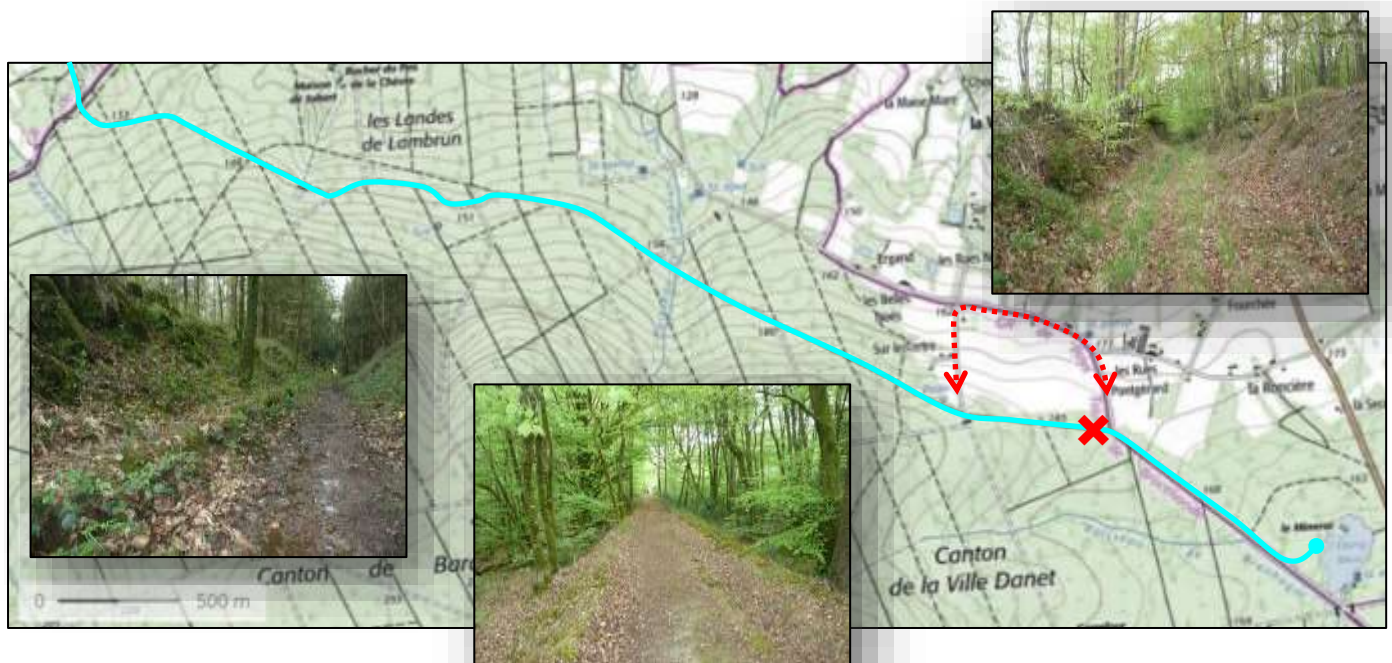
¹ D'autres minières sont ouvertes par la suite : Teillay en 1904, La Rye (Bain-de-Bretagne) et Croppé (Ercé-en-Lamée) en 1905, Le Lorais (Le Grand-Fougeray) et Le Trobert (Renac) en 1906, Saint-Malo (Teillay) et La Pinelais (Saint-Sulpice-des-Landes) en 1907.

LE CHEMIN DE FER MINIER

Pour rejoindre la gare de Mauron, la voie traversait la Forêt de Paimpont sur plus de la moitié du parcours. En raison du risque d'incendie, il fut décidé d'utiliser la traction électrique par fil aérien, plutôt que la traction vapeur. C'est l'ingénieur Joseph MONIN qui est chargé des travaux de ce tramway minier, appelé localement « *Le Tram* ». Ceux-ci sont autorisés par arrêté préfectoral du 24 octobre 1900.

L'itinéraire est présenté ci-dessous dans le sens minière → gare, inverse de la numérotation conventionnelle des Inventaires Ferroviaires de France.

Au départ de la minière, la voie longeait le CV9 de la Ville Danet sur environ 1 km puis pénétrait dans la forêt, qu'elle traversait sur environ 4,5 km. Certains passages étaient en tranchée ; d'autres en talus. Un petit pont permettait à la voie de franchir le ruisseau de Lambrun.



Il n'est pas possible de parcourir l'ancien tracé de bout en bout : la croix rouge (✗) sur la carte indique une clôture infranchissable, qu'il est nécessaire de contourner en empruntant l'itinéraire en pointillés rouges. D'autres secteurs peuvent également être clôturés. **Respectez les consignes et ne pas pénétrer sans autorisation.**

Tir à la porcelaine !



En février 1902, le garde-particulier de compagnie minière constate que les porcelaines, utilisées pour maintenir les fils conducteurs, sont brisées à coup de pierre. Après une surveillance active, un jeune est surpris « en train de se livrer à l'intéressante besogne de lancer des cailloux [sic] ».

A la sortie de la forêt, la voie empruntait un chemin existant.

Deux passages à niveau sont indiqués dans l'arrêté préfectoral du 24 octobre 1900. Ils sont signalés ci-contre par les flèches rouges :

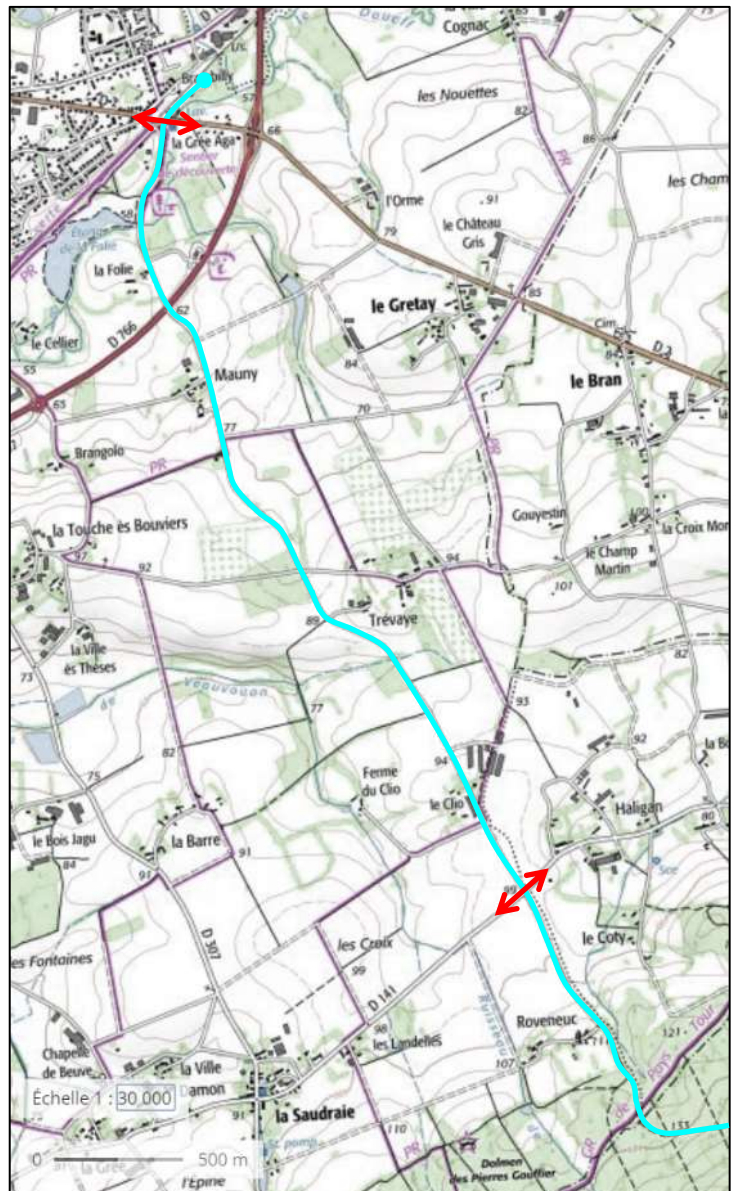
- Chemin d'Intérêt Commun n°44 aux abords d'Aligan (actuelle D141) ;
- Chemin de Grande Communication n°2 aux abords de la gare de Mauron (actuelle D2).

Sabotage !

Le 26 juillet 1905, vers 6h15, un train de 20 wagonnets chargés de minerai, déraile à l'aiguille des Prés, dans le tournant situé à 25 m environ de la gare de Mauron. Des pierres avaient été placées à cet endroit pour empêcher l'aiguille de fonctionner.

Cet incident permet de donner une information sur la composition des trains mais il n'est pas dit si le déraillement a eu lieu avant ou après le PN du GC n°2.

Nous ne connaissons pas le plan des voies en gare de Mauron. Nous savons uniquement que par décision ministérielle du 13 août 1901, une nouvelle voie de service avait été établie pour le transbordement des minerais dans les wagons de la C^{ie} de l'Ouest.



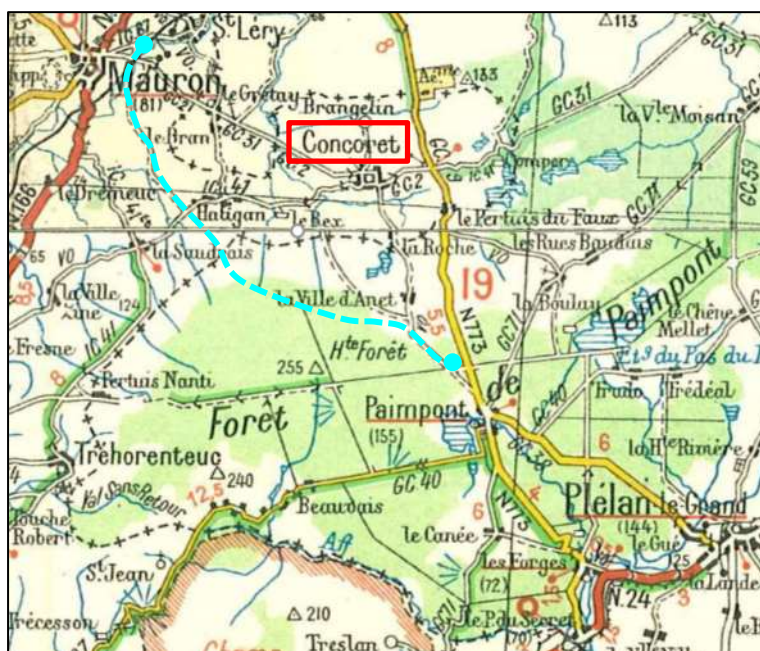
La gare de Mauron est ouverte le 6 avril 1884. Elle est située sur la ligne de Ploërmel à La Brohinière (Montauban-de-Bretagne). Celle-ci est fermée aux voyageurs depuis le 6 mars 1972. La voie est déposée depuis Ploërmel.

Ci-contre, la gare vue en direction du nord-est vers La Brohinière. Le transbordement du minerai devait se faire à droite, face au bâtiment voyageurs.

UN PROJET AVORTÉ

A la suite d'une délibération du Conseil municipal de Concoret du 10 septembre 1905, le dossier d'une ligne de 35 km est soumis le 8 janvier 1906, en session extraordinaire au Conseil général du Morbihan. Partant de Plélan-le-Grand², cette ligne doit passer par Paimpont, **Concoret**, Mauron, Saint-Brieuc-de-Mauron, Evriguet et arriver à La Trinité-Porhoët, où elle soit se greffer à la ligne alors projetée depuis Ploërmel.

Le 23 août 1906, la demande du Conseil municipal de Concoret est ajournée. En contrepartie, des démarches sont faites auprès de la Société minière de Paimpont pour que son chemin de fer transporte également des voyageurs, et se relie à Plélan.



Extraits cartes Michelin N°59 (1927) et N°63 (1936)

Au début de l'année 1907, à la suite d'incidents divers, l'usine de Paimpont doit arrêter son exploitation. Les démarches lancées en 1906 sont abandonnées. Tout le matériel est revendu mais la voie reste en place.

Fin août 1907, une commission interdépartementale est créée afin d'étudier le raccordement des tramways de l'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, par une ligne de Plélan à Mauron suivant, à partir de Paimpont, la voie délaissée par la mine. Mais l'utilisation de l'ancienne ligne rencontre deux sérieux obstacles :

- Le bourg de Concoret, à l'initiative de la demande, serait situé à 3 km de la ligne qui lui serait par conséquent d'aucune utilité ;
- La ligne traverserait la forêt de Paimpont avec un nombre de village restreint et donc un trafic insuffisant, d'autant plus par la perte du transport de minerais.

Une conclusion défavorable est donc rendue dans la séance du Conseil général d'Ille-et-Vilaine du 20 avril 1908, suivi par celui du Morbihan, le 28 avril suivant. Un autre tracé par Concoret fut également étudié, mais il resta sans suite.

Quant à la voie minière, les archives consultées n'ont pas permis de déterminer l'année de sa dépose.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

² La voie se serait greffée à la ligne à voie métrique en provenance de Rennes-Mail, ouverte en 1898 par la C^{ie} des Tramways d'Ille-et-Vilaine (TIV).