

***L'Histoire***

***Du***

***Petit Train***

***A***

***St Jean – St Etienne***

Le Petit Train de la ligne Nantes-Lagé a accompagné l'histoire de St Jean et St Etienne de Corcoué pendant environ 40 ans ; et même plus longtemps si l'on considère les années précédant la décision de construction de la ligne au cours desquelles il a fallu négocier les conditions de sa réalisation et de son financement.

Ces 40 années ont forcément laissé des traces. La gare est toujours présente avec son architecture caractéristique. Le tracé de la ligne est aujourd'hui encore facilement repérable, longeant la Logne sur toute sa traversée de la commune. Devenu sentier pédestre, ce chemin qui parcourt la vallée reste un élément structurant de la géographie communale. La section « Histoire » du Centre d'Animation en Pays de Logne (CAPL) en a fait son emblème en adoptant le nom que tous les corcouéens lui donnent : **la Ligne**.

Il était donc naturel que « La Ligne » s'intéresse à l'histoire du Petit Train et à ce qu'il a pu apporter à notre commune et, au-delà à notre canton.

Ce document veut vous montrer à l'aide de photos anciennes, de cartes postales, de documents divers et de témoignages comment le Petit Train a marqué la vie de nos communes et comment l'économie locale a pu en profiter. Les témoins encore vivants de cette époque racontent fort bien la fascination du chemin de Fer à vapeur qui transportait voyageurs et marchandises et qui, en même temps, constituait un spectacle pour les populations. Des comptines à la gloire du train ont été récitées par les enfants des écoles ; des chansons ont été composées pour immortaliser le vieux tortillard. On mettait les habits du dimanche et on venait se promener à la gare pour assister à l'arrivée et au départ des voyageurs.

Mais 40 années est-ce suffisant pour que le dynamisme ainsi engendré par le Chemin de Fer perdure au-delà de sa disparition ? Certains, à l'époque de la destruction des voies, déçus de le voir ainsi disparaître, ont suggéré qu'il y avait eu une occasion manquée et que la ligne à voies larges qui allait être construite vers la Vendée aurait pu passer par Lagé qui était alors un centre commercial important. Selon eux les lignes à voies étroites étaient vouées à l'échec dès l'apparition des camions car elles engendraient la nécessité de pénibles et coûteuses manutentions pour transférer les marchandises des trains nationaux aux tramways locaux.

Pour notre part, nous ne référons pas l'Histoire. Nous nous contenterons de raconter les faits que nous connaissons et de les partager avec vous.

*Les  
caractéristiques  
de  
la  
Ligne*

## **CARACTERISTIQUES DE LA LIGNE**

Concession d'exploitation attribuée à la *Compagnie Française des Chemins de Fer à Voie Etroite* du groupe CAREL et FOUCHE, dirigée par M. FALIES.

**Convention signée** avec le département de Loire-Inférieure *le 4 janvier 1890*.

**Travaux de construction** de la ligne Nantes-Lagé : *de fin 1890 à août 1893*

**Inauguration** : *le 29 août 1893*

**Longueur de la ligne** :        *44 km*  
  *13 gares, y compris celles de départ et d'arrivée*

**La ligne est mixte avec** :    *un service de voyageurs*  
  *un service de marchandises*

**La durée du trajet Nantes-Lagé** : *2 h 18 mn* soit une moyenne de *19 km/h*

La vitesse maximale des trains était de **39 km/h** jusqu'en 1932. A cette date, pour tenter de résister à la concurrence de l'automobile et des nombreux services d'autobus qui desservaient les localités sur des trajets parallèles, une nouvelle **automotrice de DION** fit ses premiers essais le 4 novembre 1932. Sa vitesse maximale atteignait **45 km/h**. Cet investissement ne fut pas suffisant pour empêcher le déclin du « petit train ».

Un embranchement est construit entre Les Sorinières et Rocheservière et entre en service le 22 novembre 1903 jusqu'à Vieillevigne et le 1 janvier 1908 de Vieillevigne à Rocheservière. Un projet de liaison entre Rocheservière et Lagé n'a jamais abouti.

La gare de Lagé fut atteinte le 1<sup>er</sup> avril 1904 par la ligne des Tramways de Vendée venant de la Roche sur Yon ;

**Fermeture de la ligne Nantes-Lagé** : *le 1<sup>er</sup> mai 1935*

## La Gare



La disposition des voies consistait, outre la voie principale, en l'implantation d'une voie des marchandises. On voit sur la photo un wagon de marchandises en stationnement sur la voie parallèle laissant ainsi passer les trains sur la voie principale. Les croisements des trains ne se faisaient pas dans cette gare. Ils pouvaient se faire à St Philbert de Grand-Lieu, Le Moulin-Guérin et Legé, pour les points de croisement les plus proches.

(source :MTVS n°30)

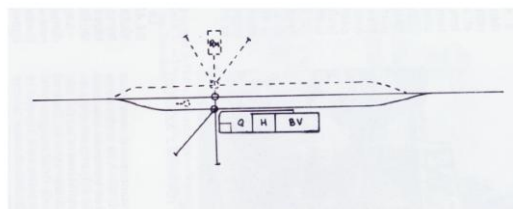


Schéma de la gare

Après l'arrêt de la ligne Nantes-Lagé en 1935, la Gare resta propriété de la commune et fut utilisée comme maison d'habitation. Aujourd'hui encore, elle est occupée par une famille locataire.

Malheureusement, une restauration peu respectueuse de son architecture l'a quelque peu défigurée au début des années 1990.

### **Le Pont-de-Fer**





Construit au PK 34,917 de la ligne Nantes-Lagé, ce pont métallique de 9 m de longueur permettait aux trains de franchir la Logne.

Depuis l'arrêt de la Roussière (PK 27,0), la ligne longeait la vallée de la Logne sur sa rive gauche. Sur ce parcours, la vallée est large et peu profonde car creusée dans une roche très dure, l'amphibolite. Après la sortie de la gare de St Jean-St Etienne (PK33,9), elle traversait la rivière sur ce pont métallique et entrait dans une partie très encaissée de la vallée, creusée dans les gneiss et les micaschistes. Elle suit alors la rive droite de la Logne jusqu'à Lagé.

Pour les Corcouéens, ce pont est, depuis toujours, nommé le « Pont-de-fer ».



*La gare et le passage à niveau vers 1915*



*La gare vers 1965*





*La gare dans les années 60*

## **La fréquence des trains**

La ligne dessert la gare de St Jean-St Etienne de Corcoué 3 fois par jour dans les deux sens. Les dimanches d'été et certains jours fériés comme le lundi de Pâques, le lundi de Pentecôte et le 15 août, un quatrième service est assuré dans les deux sens.

Cette gare est sensée desservir aussi la Bénate et on raconte qu'à l'arrêt de chaque train, le chef de gare annonçait invariablement la formule suivante : « *St Jean, St Etienne, ... La Benâte ... par les prés* » ; car il faut bien dire que les passagers de la Benâte pouvaient rentrer chez eux par la route, bien sûr !.. mais aussi à travers champs ce qui était somme toute assez courant et pas désagréable du tout à la belle saison.

## *Gare au sud ? ...Ou gare au nord ?*

En ce 15 février 1891, le Conseil Municipal de St Jean de Corcoué se réunit sous la présidence du docteur Pierre GUIBERTEAU, maire de la commune.

Sont présents messieurs HIMENE de FONTEVAUX, MICHAUD, GROUSSEAU, LEFORT, AMAILLAND, DRAUNET, CHARRON. Monsieur HIMENE de FONTEVAUX assure le secrétariat de la séance.

Diverses questions sont à l'ordre du jour qui traitent des affaires sociales et économiques de la commune : foires de St Jean, distribution postale, soutien de famille... Mais la question qui retiendra le plus l'attention des Conseillers municipaux concerne l'emplacement de la gare du Chemin de Fer de la ligne Nantes-Légé. La Compagnie Française a commencé la construction de cette ligne et a adressé un plan au Conseil Municipal situant la future gare de St Jean-St Etienne.

Plusieurs membres du Conseil protestent contre l'établissement de cette gare tel qu'il est prévu dans la prairie de la Fiolière, distante à plus de 250 m au sud de la route n° 72 (c'est la route qui emprunte le pont sur la Logne entre St Jean et St Etienne). Ils font valoir qu'il s'agit de prairies « *inondées par les grandes crues et d'un abord long et difficile* ».

Les Conseillers délibèrent longuement et proposent une alternative : la gare pourrait être au nord de la route à environ 100 m de celle-ci au bas des jardins de Ste Radegonde. Le coût ne serait pas plus élevé pour la Compagnie Française sachant que les terrains concernés ne présentent pas d'intérêt pour les cultures, qu'ils sont très morcellés et qu'ils ont une très faible valeur. L'accès à la gare serait facilité aussi bien pour les habitants de St Jean (un accès par voie piétonne à travers le coteau de Ste Radegonde pourrait être aménagé) que pour ceux de St Etienne. De surcroît, le coteau de St Jean, « *composé de schistes utilisés dans le pays pour la maçonnerie* », fournirait la pierre à la Compagnie pour l'ensemble de ses travaux : construction, balast, remblais,...

Le Conseil Municipal entend faire part de son mécontentement à la Compagnie Française de ne pas avoir été consulté préalablement sur cet emplacement, notamment en raison de l'effort financier important consenti par la commune, comme en témoigne cet extrait de la délibération :

« Le Conseil, après délibération, considérant qu'en votant l'imposition énorme de 15 centimes pendant 10 ans lors de l'avant-projet avait toujours pensé que la gare serait au nord de la route n° 72 dans le coteau de St Jean comme le plan le laissait soupçonner, qu'en tous cas la Compagnie en demandant le concours financier des communes intéressées aurait dû nettement indiquer l'emplacement de la gare, point capital pour la localité afin qu'il n'y eut pas par la suite de malentendus et de réclamations certes très fondées, réclame énergiquement que la gare soit reportée au nord de la route n° 72 en partie dans le coteau, et partie dans le jardin de Ste Radegonde comme elle est indiquée dans le plan que nous transmettons à la Compagnie ».

La suite nous a appris que le Conseil Municipal de St Jean de Corcoué n'a pas eu gain de cause dans cette affaire et que la gare a été construite au sud de la route n° 72, emplacement où elle se trouve encore aujourd'hui.

(source : Archives Départementales de la Loire-Atlantique)

## **La voie ferrée et le développement économique**

La construction de la ligne de chemin de fer Nantes-Légé et son passage à St Jean et St Etienne de Corcoué se présentait comme une opportunité pour le développement économique des deux communes.

Les conseils municipaux ne s'y sont pas trompés et ont voulu exploiter ce nouveau contexte. Cela s'est traduit par plusieurs projets entre 1891 et 1894.

### ***L'établissement d'un bureau de poste à St Etienne de Corcoué***

Dès 1890, le Conseil Municipal de St Etienne demande à l'Administration des Postes et télégraphes, l'ouverture d'un bureau dans cette commune. La demande est appuyée par la commune de St Jean de Corcoué, mécontente du service alors en vigueur et qui souhaite être desservie par ce bureau plus proche pour ses administrés. On trouve une délibération du 13 août 1893 qui relie très nettement la nécessité de l'ouverture de ce bureau à la mise en circulation prochaine de la ligne de chemin de fer. Un accord est passé entre les deux maires de St Jean et St Etienne pour un financement partagé moitié-moitié pour l'établissement de ce bureau. Le Conseil Municipal de St Jean de Corcoué entérine cet accord et accepte la création du bureau à St Etienne à condition qu'il soit situé à moins de 600 m de la gare. C'est par le petit train que le courrier est acheminé vers Nantes et que le courrier en provenance de l'extérieur est distribué aux communes. Pour Touvois, un transporteur fait la liaison entre cette commune et la halte du Moulin-Guérin.

### ***La demande d'ouverture de nouvelles foires à St Jean de Corcoué***

Au début de l'année 1894, le Conseil Municipal de St Jean de Corcoué, constatant qu'il n'existe alors que deux assemblées de bestiaux dans cette commune les 24 juin et 30 août mais pas véritablement de foire à bestiaux, demande au Préfet l'ouverture de deux foires les premiers jeudis de février et de mars.

Ils considèrent en effet que « ***la commune est desservie par le Chemin de fer de Nantes à Légé, ce qui contribuerait beaucoup à développer le commerce dans cette contrée par suite de la facilité avec laquelle les marchands de bestiaux pourraient se rendre aux foires et l'avantage qu'y trouveraient les vendeurs à embarquer les bestiaux à la gare*** ».

Ces autorisations d'ouverture ne seront pas données. Le préfet, en effet, interroge les conseils municipaux des communes avoisinantes avant d'émettre sa décision. Il est vraisemblable que certaines d'entre elles auraient vu là le risque d'une concurrence pour leurs propres foires. Il en existait à Rocheservière, à La Limouzinière et à Légé notamment.

### ***Le développement des échanges commerciaux***

Dans son étude intitulée « L'histoire du Chemin de fer à Legé » Maryse BROSSARD relate l'importance des foires de Legé dont l'activité s'accroît au début du 20<sup>ème</sup> siècle grâce au Chemin de fer qui permet d'expédier les marchandises produites dans le canton d'une part vers Nantes puis le nord du département, d'autre part vers la Roche sur Yon. Elle indique par exemple que, à partir de 1861, près d'une vingtaine de nouveaux villages se créent à Legé et que tous sont établis à proximité de la route de Legé à Corcoué sur Logne ; elle en attribue l'origine à l'existence de la voie ferrée le long de ce même axe.

Evidemment, les habitants de St Jean et de St Etienne de Corcoué ont bénéficié de ce dynamisme pour la commercialisation de leurs produits : céréales, animaux de boucherie, vins,... De nombreux témoignages de corcouéens et de legéens qui ont connu, alors qu'ils étaient encore jeunes, la ligne en activité montrent que les échanges se faisaient dans les deux sens, le train apportant le courrier mais aussi des produits indispensables comme le charbon, les engrais et les matériaux de construction. Plusieurs entreprises de négoce et de transport étaient alors actives sur nos communes.

*Sources bibliographiques :*

- *Archives Départementales de la Loire-Atlantique*
- *L'Histoire du Chemin de Fer à Legé, Maryse BROSSARD*
- *Le petit train de Legé à Nantes et à La Roche-sur-Yon, Alain CHANTREAU*

## **Des usagers du «<p'tit train>>» témoignent**

(témoignages recueillis au cours des années 2005 et 2006)

*« Si au siècle naissant, la marche à pied restait encore de règle générale, les trajets plus ou moins distants avaient recours à des moyens appropriés. Ainsi, en dernière décennie du siècle écoulé, avait-on créé une ligne de chemin de fer à voie étroite reliant Legé à Nantes et qui longeait le territoire des deux communes. Le « petit train » avait, en fait, succédé aux diligences : ces voitures publiques, aménagées pour le transport des personnes et tirées par les chevaux en attelages multiples de relais en relais. Mais les services du « petit train » ne se limitaient pas au transport des voyageurs. Pour des motivations comptables, il circulait en convoi mixte : voyageurs et marchandises. Evidemment, si la méthode se révélait économiquement bénéfique, elle avait en contre-partie, du fait des nombreuses manœuvres en gare d'accrochage et décrochage de wagons, le désagrément pour les voyageurs de*

*prolonger sensiblement la durée du parcours. Bien des souvenirs restent liés au « petit train » et, notamment, dans l'approche des marchandises à l'embarquement. L'on y conduisait les animaux de viande et, en particulier, les taureaux : une spécialité de l'époque. Ceux-ci, entravés derrière la charrette tirée par les bœufs, étaient conduits en gare de grand matin, en fonction de l'horaire du train et embarqués en direction de Pont-Rousseau où ils devaient être débarqués et ré-embarqués dans les wagons des grandes lignes pour le marché de la Villette à Paris, un marché alors de référence nationale. Ce qui dénote qu'en ce temps-là, tout n'était pas de simplicité. Les vins également, à l'époque souvent vendus en moût à la récolte et logés par les négociants en tonnes de 5 à 600 litres qui, après fermentation devaient être conduites en gare, hissées sur limons de charrette à bœufs au moyen du classique « poulain ».*

*Ainsi, pendant plusieurs décennies, le « petit train » assura un service aussi fidèle qu'apprécié, mais concurrencé par la route en progression extensive, la rentabilité devenant négative ses services furent contraints au repli. Les dernières années, le service voyageurs était assuré par une Micheline et le transport des marchandises en fonction des apports.*

*Evidemment, le « petit train » ce n'était pas le TGV : dans sa modestie, sans doute impuissant aurait-il été à gravir les pentes, sagement, de ses teufs-teufs à répétitions, il se faufilait en sinuant dans la vallée, longeant la Logne. Peut-être pourrait-on y voir là la motivation à sa dénomination de « tortillard ». Après un service relativement court, l'exploitation de la ligne fut stoppée et celle-ci démolie en 1936-1937. L'emplacement, judicieusement conservé, s'est vu récemment transformé en sentier pédestre, propice aux randonnées d'agrément »*

*(Elie BOUTIN, St Etienne, extrait de notes écrites)*

*« Je devais avoir cinq ou six ans. Je me souviens qu'on me mit dans le train de Legé à Nantes pour aller à St Philbert de Grand-Lieu où m'attendait ma tante institutrice. Le seul souvenir que j'ai de ce premier voyage en train c'est d'avoir été impressionné par les hauts talus bordant la voie que je prenais pour des montagnes. Je ne suis jamais allé jusqu'au terminus à Nantes, mais pendant mon enfance j'ai beaucoup entendu parler de ce petit train de Legé à Nantes. La gare située dans le bas du bourg donnait à Legé un air de grande ville avec son mouvement et ses deux hôtels sur la place. C'était un lieu de promenade qui offrait des spectacles particulièrement appréciés par les enfants. On assistait au départ et à l'arrivée des trains, au remplissage de la machine à partir d'un château d'eau qui dominait les voies et à la manœuvre qui consistait à faire pivoter la*

*locomotive sur une plaque tournante. Mais c'était surtout la joie d'entendre siffler la locomotive dans un jet de vapeur qui nous faisait sursauter. Mon dernier souvenir du petit train de Legé à Nantes ce fut en 1936 quand la ligne concurrencée par les camions et les autocars dut être supprimée. Mes camarades qui venaient à l'école à pied, parfois de plus de cinq ou six kilomètres, arrivaient avec dans leurs poches des boulons ramassés sur le bord des voies pendant que l'on démontait les rails. A l'époque le grand jeu était de fabriquer des frondes et c'était plus amusant de pouvoir lancer des boulons au lieu des cailloux. J'enviais mes camarades qui pouvaient ramasser des boulons.*

*Le petit train de Legé avait déjà toute une légende. Le chef de gare qui habitait un logement situé dans la gare était un personnage dans le pays. Ce petit train qui voulait rivaliser avec les grands faisait la joie des chansonniers nantais et aussi des rimailleurs du pays heureux de célébrer cette gloire locale. On racontait que des voyageurs arrivés en retard à la gare de Nantes avaient pu rattraper le train à la gare suivante en courant et aussi qu'il fallait parfois que les passagers descendent pour pousser dans une montée un convoi trop chargé. Ce petit train c'était le signe de la vitesse et de la modernité qui venaient en quelque sorte promouvoir un petit pays très fier coincé entre Bretagne et Vendée.*

*La ligne de Legé à Nantes fut créée pour des raisons économiques. La région de Legé qui avait une population plus importante que maintenant était une région essentiellement agricole. Le train comportait en tête un wagon pour les bagages et le courrier suivi d'une voiture pour les voyageurs en première et en seconde classe et de plusieurs wagons de marchandises pour le transport des bestiaux, du blé, du vin, des engrais, du charbon et des matériaux de construction. Il servit notamment au transport des colonnes de granit destinées à la reconstruction de l'église de Legé entre 1912 et 1915.*

*(Alain Chantreau, Legé, extrait d'une note écrite transmise par Mme BROCHET)*

*« Ma mère prenait parfois le train pour aller voir ses fournisseurs à Nantes. Elle était épicière.*

*Je l'ai quelquefois accompagnée ; j'avais alors environ 10 ans.*

*Je me souviens des wagons avec une marquise à l'arrière. On faisait le voyage sur la marquise lorsqu'il faisait beau, c'était très agréable.*

*Mon père était courtier en vins. Il utilisait le train pour acheminer les barriques de vin jusqu'à Nantes. Il les conduisait à la gare de St Jean avec sa voiture à cheval.*

*Je me souviens aussi de la mère MARTIN qui était garde-barrière. Elle s'occupait des barrières du passage à niveau. Par tous les temps, elle venait le soir accrocher des lampes-tempête aux barrières. »*

*(Th. Delanoe, St Jean)*

*« Je jouais souvent avec Guy Gaillard sur le chemin de la gare. Nous prenions nos vélos et quand le train partait nous faisons la course avec lui.*

*Dans les dernières années, il y avait une Micheline pour les voyageurs ce qui permettait des trajets moins longs. Mais déjà les transports PADIOU se développaient et concurrençaient le train pour les marchandises. »*

*(P. BIZET, St Etienne)*

*« Je n'ai pas beaucoup de souvenirs du p'tit train. Je crois que je l'ai pris une fois. Il sifflait tout le temps le long du trajet et il s'arrêtait très souvent.*

*Je me rappelle que les gens qui voyageaient avaient de belles toilettes. On voyait des femmes avec des jupes longues et larges qui tenaient des ombrelles à la main.*

*Je me rappelle aussi que ma mère avait pris le train une fois pour aller chez le dentiste à Nantes. Arrivée à la gare à Nantes, dans la cohue, elle s'est fait voler son porte-monnaie sur le quai.*

*Je crois aussi qu'on prenait le train pour aller à Legé.*

*Le chef de gare était le père MARTIN. Il habitait avec sa femme à la gare. Ils avaient trois filles : Agnès qui habita ensuite à St Jean dans l'actuelle rue Ste Radegonde et fut brodeuse et organiste à l'église ; Lucienne qui se maria avec Ernest MUSSET ; et je crois que l'autre fille, Marie, était institutrice mais je n'en suis pas sûre. »*

*(M.-T. Grassineau, St Jean)*

*« J'ai souvent pris le train entre Nantes et St Jean autour des années 30 lorsque j'étais en apprentissage à Nantes. Je venais voir mes parents en fin de semaine et repartais le dimanche soir.*

*Il faut dire que le trajet n'était pas rapide et que parfois le train peinait, en particulier, lorsqu'il y avait un peu de pente et qu'il était très chargé. Il nous est arrivé de descendre et de marcher à côté du train.*

*Les cheminots n'hésitaient pas à s'arrêter en dehors des gares lorsqu'ils connaissaient quelqu'un : ils faisaient monter un passager et parfois ils prenaient un verre avant de repartir. »*

*(Jean Delanoe, St Jean, souvenirs recueillis par sa famille)*

*« Mes parents habitaient à la Cornetière à Legé. J'avais environ 8 ou 9 ans quand j'ai pris le train avec eux pour aller voir une tante à Erbray près de Chateaubriand. A la Cornetière, c'est un paysage de plateau sans beaucoup de relief ; quand nous sommes arrivés en bas du coteau Giraud à St Etienne, j'ai été tellement impressionné par le relief que j'ai cru qu'on était en montagne. Et c'est ce qui m'a marqué dans ce voyage en train.*

*Par la suite j'ai été conduire des bêtes qui avaient été vendues à la gare de Legé pour qu'elles partent vers Nantes ou vers la Roche sur Yon.*

*Quand la voie ferrée a été démolie, je travaillais chez un ferronnier . j'ai participé à la démolition des plate-forme qui servaient à tourner les wagons en gare de Legé. C'était après la guerre. Les rails étaient récupérés et expédiés à Belleville sur Vie pour être réutilisés par les Chemins de fer. »*

*(M. Perrocheau, la Lande)*

*« J'avais 4 ou 5 ans quand j'ai pris le train au Moulin-Guérin pour aller à Legé. Et je suis aller aussi à Nantes avec mes parents pour voir de la famille. Quand on voyageait comme cela, on s'habillait en dimanche.*

*Les gardes-barrières au Moulin-Guérin s'appelaient M. et Mme OLIVIER. Je ne sais pas ce qu'ils sont devenus. »*

*(Mme Perrocheau, la Lande)*

*« J'ai pris le train plusieurs fois soit pour aller à la Roche sur Yon soit pour aller à Nantes. Je me souviens que mon père m'a emmené une fois à la Roche sur Yon pour aller voir une personne réputée pour traiter les vers.*

*Les jours de foire à Legé, il y avait plusieurs wagons de bestiaux qui partaient de la gare de Legé.*

*A cette époque, il y avait deux hotels près de la gare, l'un tenu par la famille GUIBERT l'autre par une famille GARREAU. La famille GUIBERT faisait aussi le transport des marchandises.*

*Il y a eu un accident à Legé en 1933 ; une personne a été écrasée par le train alors qu'elle marchait le long des voies ; elle a due être surprise par le bruit et a fait un écart sur la voie croyant que le danger était de l'autre côté.»*

*(M. Gustave GARREAU, Legé)*



*« J'étais enfant, je prenais le train pour aller voir mes grands-parents à St Etienne. Les wagons étaient éclairés avec des lampes à pétrole.*

*J'ai encore une cousine dont le mari, Eugène BOURON était chauffeur du train. Quand la ligne a été interrompue, il a travaillé sur les tramways de Nantes.*

*Le chef de gare de Legé s'appelait FORT. Il était surnommé « magnifique » ; je ne sais pas pour quelle raison.*

*En arrivant à la gare de Nantes, il y avait un contrôle des marchandises car à cette époque, on devait payer l'octroi. Pour échapper au contrôle, les femmes cachaient des marchandises sous leurs jupons.*

*J'ai entendu raconter qu'un jour un voyageur qui avait envie d'uriner avait baissé la vitre du train et se soulageait de cette façon. Surpris par un autre voyageur, celui-ci lui donna un coup de canne sur l'objet du délit ce qui le fit hurler de douleur. On lui demanda donc ce qu'il lui arrivait. Il expliqua alors qu'en urinant, il avait tapé dans un poteau téléphonique proche de la voie, ce qui ne manqua pas de provoquer les moqueries qu'on peut imaginer.*

*Je me rappelle aussi que le fumier pour la vigne arrivait par le train en gare de Legé. »*

*(Gabriel Gaillard, Legé)*

*« J'ai pris le train deux ou trois fois pour aller à Nantes. Une fois je m'étais enfoncé un tournevis dans l'œil ; il fallait aller d'urgence à Nantes pour me faire soigner. »*

*(René Mainguet, Legé)*

*« Mes grands parents, monsieur et madame GUIBERT, ont ouvert l'hôtel de la Gare à Legé en 1893, année de la mise en circulation du train. Ce fut un succès en particulier au moment des foires où il y avait beaucoup de monde.*

*Il y avait des éleveurs « bretons » (ils étaient du nord du département) qui venaient chercher des bœufs chez les agriculteurs de la région pour les dresser pour le travail. Les agriculteurs les récupéraient ensuite ; cela leur coûtait moins cher que de les élever eux-mêmes. On voyait même des « marchands chinois » qui apportaient toutes sortes de marchandises. Tous ces marchands dormaient à l'hôtel de la Gare.*

*On m'a dit que certains jours de foire il y avait jusqu'à 60 wagons de bestiaux qui partaient de Legé. Il fallait un train supplémentaire pour tout transporter.*

*A cette époque, Legé a connu un développement important. On a même dit que c'était plus important que Challans.*

*Mes parents avaient des vignes à St Jean. Les vins de St Jean étaient plus réputés que ceux de Legé. On allait y faire les vendanges et on embarquait les raisins dans le petit train car tout notre équipement de cave était à Legé.*

*J'ai souvent pris le train entre Legé et St Jean car, avec mes parents, on allait y voir des amis. Je l'ai pris aussi pour aller à Nantes.*

*Mes parents étaient aussi transporteurs. Ils livraient des marchandises qui arrivaient par le train dans toute la région. L'arrêt du train en 1934 ou 1935 a tout changé et Legé n'a jamais connu depuis la même prospérité. »*

*(Mme Marie BROCHET, Legé)*