

Glanes

EN BROCÉLIANDE



La halte SNCF de Breteil

AU 19^{ÈME} SIÈCLE, CONSTRUCTION DE LA LIGNE PARIS/BREST

1842
PROJET
PARIS/NANTES ET
RENNES/BREST

1855
DÉCRET IMPÉRIAL
POUR LA
RÉALISATION DE LA
LIGNE VERS BREST

1863
MISE EN SERVICE
DU TRONÇON
PARIS/MONTFORT

1885
LA LIGNE
EST COMPLÈTE
JUSQU'À BREST

1931
LE CONSEIL
MUNICIPAL DE
BRETEIL SOUHAITE,
POUR LA PREMIÈRE
FOIS, UN ARRÊT

1979
LE MAIRE SIGNE
UNE CONVENTION
AVEC LA SNCF POUR
L'AMÉNAGEMENT
DE LA HALTE DE
BRETEIL

1980
EN JUIN,
INAUGURATION
OFFICIELLE

DATES
CLÉS

En remontant dans le temps il faut se souvenir du rôle de Mr Glais de Bizoin. Issu d'une famille de négociants en toiles de la région de Loudéac. Alexandre dit « Glais-Bizoin » fait partie de ces personnages qui ont joué un rôle déterminant dans l'histoire de notre région. Il a en effet grandement contribué à l'arrivée du train jusqu'à la pointe Bretagne et donc au développement de la péninsule. Il fut élu député des Côtes-du-Nord sous quatre régimes différents, de 1831 à 1870, mais toujours il prit place sur les bancs de la gauche d'alors. Dès les années 1830, il se passionne pour le chemin de fer. En 1842 le principe d'une ligne allant de Paris à Nantes, via Tours, est adopté. Mais notre député dépose un amendement « pour une ligne sur l'Océan, via Versailles, Rennes et Brest ». Il doit batailler ferme, notamment contre le rapporteur de la loi, Jules Dufaure, qui estime que les Bretons peuvent se contenter

des canaux et des routes royales. Pour bien comprendre l'ampleur de son projet, il faut dire que la première ligne de passagers ouverte entre 1830 et 1840 a été celle de St Etienne/Lyon sur 58 km. Glais Bizoin était donc très à la pointe de la modernité et du progrès. Une douzaine de lignes seulement seront construites dans la décennie... Le 7 avril 1855 un décret impérial concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest le « prolongement de Rennes à Brest ». La ligne est ouverte entre 1863 et 1885. La station de Montfort-sur-Meu est mise en service le 7 septembre 1863. Le train passe à travers de la commune de Breteil qui s'en soucie peu. En 1894 la commune de St Gilles propose la construction d'une halte à la Pierre Blanche et celle de Breteil aux Sentiers... Faute d'accord financier rien n'aboutit*.



AU FOLGOËT, FOIRE
HEBDOMADAIRE
VERS 1900

DÉBUT 20^{ÈME} SIÈCLE, UN RÔLE ÉCONOMIQUE

Dans le premier tiers du XX^{ème} siècle, la gare de Montfort devient un atout économique. On exporte des pommes jusqu'en Allemagne pour faire du jus.

Les « bidets » devenus par sélection « postiers bretons » chevaux de petit gabarit, sont recherchés pour les mines ou le travail de la vigne ; tout le long de la ligne le train permet d'exporter la très importante production bretonne. A Breteil, en 1931 le conseil municipal émet, pour la première fois, le souhait d'un arrêt à Breteil. C'est un vœu pieux pendant 50 ans.

A la Libération, la ligne Paris-Brest est un enjeu stratégique et les alliés vont tout faire pour la couper. Une fin d'après-midi le fils d'un négociant en chevaux de Montfort décide de rejoindre la ferme que ses parents possèdent sur la commune de La Chapelle-Thouarault, au niveau de la Pierre blanche. C'est le couvre-feu, mais quand on est jeune et qu'il fait encore

jour, on ne voit pas le danger. Il attelle la petite calèche à deux roues et fouette cocher vers la campagne. Il arrive au passage à niveau quand un avion allié surgit et mitraille un train qui arrive. Le cocher se jette dans un fossé. Les balles sifflent, le train s'arrête. C'est le silence ! Un des chauffeurs est indemne, l'autre a été tué. Pour rassurer ses parents il faut rentrer au plus vite à Montfort mais à pieds car la jument, qui s'est enfuie au grand galop, est arrivée avant lui avec une calèche démantibulée... Lors du bombardement de la gare de Montfort, complètement détruite, le fermier du Breil aura moins de chance que lui et sera mortellement blessé sur son vélo.

A Breteil, en 1931 le conseil municipal émet, pour la première fois, le souhait d'un arrêt à Breteil.



DANS LA DEUXIÈME LE TRANSPORT

En 1974, les transports scolaires sont en plein essor. Le Préfet sollicite le Maire de Breteil pour des conseils et des suggestions concernant le ramassage scolaire.

Le conseil municipal, un peu hors sujet, en profite pour demander des travaux aux Sentiers afin d'avoir un arrêt du train matin et soir.

Depuis l'année précédente, la commune s'est dotée d'une réserve foncière « La Hattais/Les Sentiers » pour un 2^{ème} lotissement communal, le premier au nord de la route de Rennes est presque complet. En 1975 on démolit le lavoir des Sentiers pour faire de la place. L'année suivante, les deux derniers lots du 1^{er} lotissement communal sont vendus pour ouvrir une pharmacie et une épicerie. Rapidement le nouveau lotissement des Sentiers se remplit ; les rues sont nommées au début de



Le maire et la plupart de ses conseillers poursuivent leur projet

2ÈME MOITIÉ DU 20ÈME SIÈCLE, T DES PASSAGERS

1977. Le prix du m² viabilisé qui était de 34frs au début est passé à 85frs. Il existe indubitablement un nouveau potentiel de voyageurs à Breteil.

Le décret du 30 août 1977 qui vise à améliorer les services omnibus redonne de l'espoir au Conseil municipal qui décide de « renouveler la demande d'une halte, simultanément à Mr le Préfet et à la Direction Départementale de l'Équipement »

Le temps de l'Administration n'est pas celui des Citoyens. En 1979 un conseiller municipal d'opposition, Gilbert Gendre, prend l'initiative en nom propre, de solliciter la Direction de la SNCF. Un agent SNCF qui a pris contact avec lui confirme que « c'est le bon moment pour cette demande, voyez avec le Conseil municipal ». Ce qui est fait.

Mr Chauvin, adjoint, informe le Conseil municipal des renseignements qu'il a obtenus de la SNCF.

La maisonnette du garde-barrière n'est plus



Changement de passage au passage à niveau 206, la maisonnette du garde-barrière vient d'être démolie pour faire place à une aire de stationnement. Les nombreux habitants du train y ont semé un partage certain, il devient un effet efficace de placer sa notice, sans gêner, aux abords de la halte SNCF.



Celle-ci estime le coût d'un aménagement entre 320.000frs et 400.000frs si on y implique abri, éclairage, clôtures, etc....

La célérité de la réponse du Directeur régional SNCF peut surprendre : il réclame un plan d'action ; à savoir : construction de deux quais, éclairage public, clôtures pour une estimation de 400.000frs. Le chef-adjoint de la direction commerciale se déplace fin janvier pour préciser le projet. « Il y aurait 4 trains dans chaque sens par jour pour un minimum de 120 usagers dans chaque sens, pour le maintien des arrêts ».

C'est vraiment mettre la barre très haut ! (En 2016 il y a entre 120 et 150 voyageurs par jour ouvré).

Le conseil municipal décide de consulter la population ainsi que le District « pour savoir si dans son projet d'aménagement des transports, cette halte SNCF a lieu d'être ». Mais en même temps, pour forcer le destin, la municipalité organise le financement des travaux.

La consultation populaire est lancée mais son résultat vraiment décevant : sur seulement 56 réponses remises en Mairie, 36 sont favorables, 15 défavorables et 5 indécis. « Le Conseil municipal décide donc de ne rien entreprendre pour l'instant mais de retarder ce projet pour le réaliser dans des conditions plus favorables moyennant avis favorable de la SNCF ».

Le Maire, artisan boucher dans le bourg, comprend bien l'importance des transports en commun pour le développement de la commune. Mais tous, au sein de son Conseil, n'ont pas la même opinion. Imaginez : si les enfants prenaient le train, ce serait dangereux, certains souhaitent que les scolaires ne puissent utiliser ce type de transport !!! Tout en prenant note de cette opinion, le maire et la plupart de ses conseillers poursuivent leur projet.

Deux mois plus tard en juin 1979, à l'occasion d'un emprunt pour travaux de voirie le Conseil décide d'y inclure la somme

nécessaire à la construction de la halte et demande des subventions au Département et à la Région. (Vote : 15 voix pour, 1 non, 1 blanc).

Fin août le Maire est autorisé à signer une convention avec la SNCF « déterminant l'aménagement de la halte au PN 204, des Sentiers ». L'appel d'offre est lancé.

« La mise en service pourrait coïncider avec l'horaire d'été en juin 1980 ». Les travaux débutent début mars.

Le tirage au sort d'un voyage à Paris est gagné par M. et Mme Fortin, avenue Kennedy et Mme Chenais, allée des Pommiers.

En surmontant la frilosité de la SNCF, par leur détermination et l'appui de tous les élus locaux : le sénateur, le député, le conseiller général, les Bréteillais ont gagné. De nombreux « cheminots » s'installent à Breteil. Ils bénéficient du transport gratuit. La modicité du prix des terrains et des locations favorise leur installation.

Le lundi 5 mai 1980 deux voyageurs, dont M. Gendre, sont les premiers usagers. L'Hebdomadaire « Echo du pays » en parle à deux reprises les 8 et 16 mai.

« Cinq jours seulement après sa mise en service (le 10 mai 1980) la halte SNCF a été ... inaugurée... » « un évènement de portée régionale, une première, la création d'une halte nouvelle » selon le Directeur régionale la SNCF.

La halte va maintenant faciliter la vie communale. La fréquentation augmente régulièrement dans la vieille « Micheline » blanche et rouge, (même si, une fois, un conducteur distrait oublie de marquer l'arrêt en venant de Rennes !)

Dès la fin de l'été 1980, par le

bouche à oreille, les premiers utilisateurs sollicitent d'autres voyageurs potentiels pour s'engager avec un abonnement « travail » à pérenniser la halte. Très vite la fréquentation augmente, au point de légitimer la demande d'un arrêt supplémentaire à la mi-journée. Il faut faire de la place aux voitures toujours plus nombreuses qui stationnent anarchiquement sur les bas-côtés de la route. La maison inoccupée du garde barrière est démolie pour faire place à un petit parking.

Le succès ne se dément pas même si, fin 1982, un usager qui réside à l'Etang de la Motte et qui y gare sa voiture se plaint de nombreuses dégradations, antennes, rétroviseurs abîmés, monogrammes et écussons de marques arrachés. Le Maire lui répond que les coupables ont été identifiés et leurs parents prévenus ; il incite les victimes à porter plainte. D'année en année la desserte de Breteil s'améliore et les trains deviennent plus confortables par le remplacement des antiques wagons et l'électrification de la ligne.

*Sources : Breteil son histoire tome II Bertrand Monvoisin. Photos, B Monvoisin JC Guéguen JL Bourgoignon. Registres des délibérations du Conseil municipal entre 1974 et 1982. Souvenirs de Mme Gendre. Témoignage de M. Chauvin ; recherches personnelles, JC Guéguen.



DEPUIS L'AN 2000

Bretail ne cesse d'améliorer la halte et ses abords, en se félicitant de la chance d'avoir un équipement qui rend tant de services. Derniers travaux avant la mise en service en service de la Ligne à Grande Vitesse Paris/Rennes et sa prolongation à vitesse plus réduite vers Brest en février 2017. Montfort Communauté, dont c'est une nouvelle compétence, va agrandir le parking et la Municipalité envisage un garage à vélos sécurisé.

