



N°96
OCTOBRE 2021

Glanes

EN BROCÉLIANDE

Circuler en pays de Montfort

L'aménagement de notre territoire
depuis le 19^e siècle



PROJETS ET RÉALISATIONS DE CANAUX

Sous le règne de Louis XIV, la riche province de Bretagne s'appauvrit progressivement du fait des conflits militaires qui limitent les relations commerciales par la mer. Seul le littoral profite des investissements considérables

engendrés par la construction des fortifications de Vauban.

Avant la Révolution, la Royauté souhaite désenclaver le Centre-Ouest de notre province pour pouvoir profiter de ses richesses agricoles. Un projet de canalisation du Meu pour rejoindre Mordelles au sud, et du Garun pour rejoindre la Rance, est approuvé en 1783.

La Révolution balaie cette idée. Mais Napoléon et ses successeurs réalisent le canal de Nantes à Brest et celui d'Ille-et-Rance vers Rennes et le sud. Le motif est militaire mais cela relance l'idée d'un canal de Montfort à Rennes pour doper l'économie ! Le coût et les difficultés de constructions sont énormes si bien que le projet avorte.

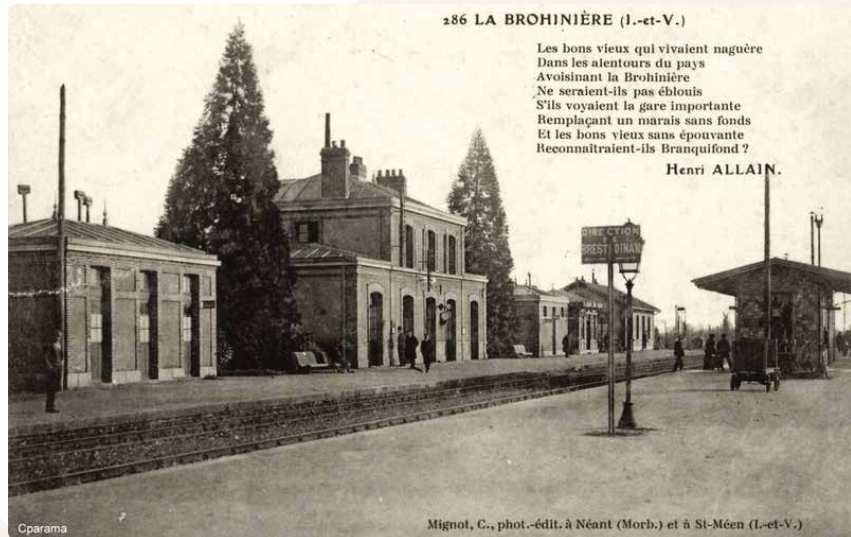
Alors que le canal d'Ille-et-Rance vers Rennes se termine (il ne sera jamais rentable avec 6 ou 7 péniches par jour au lieu des 15 prévues), le train arrive de Paris...



CARTE GÉNÉRALE DU
PROJET DE NAVIGATION
EN BRETAGNE INTÉRIEURE
(ADIV C FI 5035.02.01)

CHEMIN DE FER : UNE LIGNE SUR L'OcéAN VIA VERSAILLES,

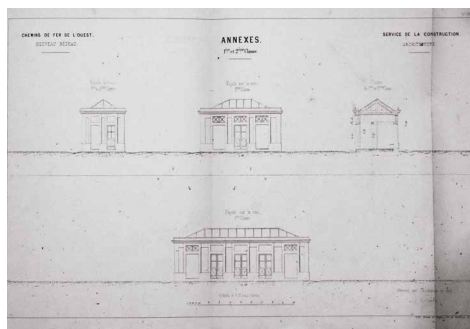
L'arrivée du chemin de fer en Bretagne est due à M. Glais de Bizouin, dit « Glais-Bizouin », originaire de Loudéac, député des Côtes-du-Nord de 1831 à 1870. Il bataille, contre le rapporteur du Roi qui préfère Paris-Nantes, pour « une ligne sur l'Océan via Versailles, Rennes et Brest ». La gare de Rennes est inaugurée le 26 avril 1857. La ligne Rennes-Guingamp est mise en service le 7 septembre 1863, puis celle de Guingamp-Brest le 26 avril 1865.



LA GARE DE LA BROHINIÈRE (COLLECTION MURET).



LA GARE DE L'HERMITAGE (COLLECTION MURET).



Progressivement, le rail dynamise l'économie régionale : « le train est particulièrement approprié pour le transport des marchandises, même si dans un premier temps les prix sont considérés comme élevés. Tous les produits de l'agriculture bretonne peuvent désormais être expédiés rapidement vers Paris. C'est aussi par cette voie qu'arrivent les engrais et le matériel agricole ». (Claude Geslin, *La Bretagne des Blancs et des Bleus 1815-1880*, Rennes, 2003)

À partir de cette époque, toutes nos communes vivent avec le train. La voie de chemin de fer est construite parallèlement à la « Route Impériale » (autrefois « Route Royale » qui deviendra « Nationale 12 » plus au nord.) Les gares prévues sont acceptées par les communes concernées : L'Hermitage, Montfort, La Brohinière en Montauban-de-Bretagne.

COURRIER SUR L'ÉTABLISSEMENT DES GARES DE LA SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST (COLLECTION MURET).

RENNES ET BREST

Le 16 septembre 1856, le Sous-Préfet de l'arrondissement de Montfort annonce l'ouverture de l'enquête d'utilité publique sur les futures expropriations liées au tracé du chemin de fer dans la traversée des différentes communes concernées : La Chapelle-Thouarault, Breteil, Montfort, Bédée, Iffendic, Saint-Uniac, Montauban, Saint-Onen et Saint-Méen. L'avis est publié dans le Journal de Montfort qui précise : « Il sera en outre, affiché par les soins du maire, dans chacune des communes intéressées, à la porte de l'église et à celle de la mairie, et publié à son de trompe ou de caisse aux lieux, jours et heures accoutumés... » (A.D.I.V., 5S57)

Treize déclarations de propriétaires sur Breteil figurent dans le procès-verbal d'enquête rédigé le 29 septembre 1856. Certains déclarants exigent des indemnités : François Eveillard, de l'Abbaye « demande que le tort fait à son blé noir lui soit payé, ainsi que ses pommiers en plein rapport, et les clôtures refaites au compte de l'administration des chemins de fer ».

Les enquêtes d'utilité publiques commencées en 1856 sont suivies des procédures d'expropriations. Joseph Verdys, du Magois, cède le pré de la Nouette pour 507 anciens francs soit 1658 € (A.D.I.V., 4E 74 notaire Diéras, Montfort-sur-Meu).

Dans les conditions de cession, « les vendeurs auront la faculté d'enlever à leurs frais les arbres et généralement tous les objets qui peuvent exister sur le terrain présentement vendu ».

Le 16 août 1857 à Breteil, la Société des Chemins de Fer de l'Ouest propose de verser la somme de 5 francs par are (100m par 100m) sur les parcelles des chemins vicinaux et communaux que la commune doit céder pour

la construction de la voie ferrée. Breteil refuse mais sur l'avis du préfet, finit par accepter la proposition de la Société des Chemins de Fer. (D.M., 16/08 et 13/10/1857)

La construction de la voie ferrée modifie profondément le paysage durant plusieurs années. « Dans l'immédiat sa construction, assurée par des entreprises concessionnaires issues en partie de la région, mais aussi de Paris, venues avec leur matériel et leur personnel technique, fait appel aux chômeurs et aux travailleurs agricoles inoccupés après la moisson qui sont utilisés comme manœuvres... » (Claude Geslin, *La Bretagne des Blancs et des Bleus 1815-1880, Rennes, 2003*).

L'aménagement de la voie pose parfois des problèmes comme aux Sentiers, au croisement du chemin vicinal n°2 de Breteil à Cintré, de part et d'autre de la voie ferrée. Des rampes ont chacune une longueur d'environ 28m. Elles ont été empierrées l'une et l'autre avec de la pierre de la Harelle par la Compagnie du chemin de fer : « Mais il n'y a qu'une de ces rampes à être viable (celle qui est du côté sud du chemin de fer). Celle qui est du côté nord du chemin de fer est dans un très mauvais état, je crois même qu'il y aurait du danger à y passer en nuit avec une voiture suspendue, tant les ornières sont profondes » (L'Agent-Voyer secondaire Miniac. A.D.I.V., 2Z 70)

Dès 1866, la liste de recensement de Breteil mentionne les noms des premiers gardes-barrières préposés à la surveillance et à la manœuvre des barrières aux différents passages à niveau.



LE PASSAGE À NIVEAU DES SENTIERS LORS DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA HALTE SNCF EN 1980 (CLICHE B. MONVOISIN).

À Breteil, il existe trois passages à niveau : Les Sentiers, La Ville Tual et La Nouette. Ils sont placés sous la garde de couples, généralement originaires de l'extérieur de la commune. Le statut du mari est variable, « garde-barrière » ou « chef d'équipe » ou encore « poseur » « ouvrier poseur », c'est-à-dire poseur de rails. La femme est appelée « garde-barrière ».

François Legeard, originaire d'Iffendic, et Perrine Pivan son épouse, surveillent le passage des Sentiers. Celui de La Ville Tual est tenu par un couple venu de la Mayenne, Pierre Gary chef d'équipe et Françoise Ligneul. À La Nouette, on trouve Jean-Marie Perdriel et sa femme Anne-Marie Briand. (A.C., 1F1)

Le Guide Joanne de la Bretagne (ancêtre du Guide Bleu), qui paraît pour la première fois en 1867, vante ce nouveau moyen de transport : « Les chemins de fer sont actuellement le mode de transport le plus prompt, le plus sûr, le plus commode et le moins coûteux ».

Il indique les prix et la durée des trajets de Paris à Rennes : 374 km, trajet en 8h environ par les trains express ; en 12h par les trains omnibus. Trois classes de 23,05 à 41,90 anciens Francs (à multiplier par trois pour convertir en euros).

L'époque des voyages en diligences sur les grands trajets est révolue. En 1840, les Messageries Royales mettent deux jours et demi pour rallier Rennes à Paris !



LA GARE DE
MONTFORT
(COLLECTION MURET).

La gare de Montfort devient opérationnelle en 1868 avec 15 400 voyageurs enregistrés sur l'axe Montauban-Montfort-L'Hermitage ... départ de Montfort : 9h 47, arrivée à Rennes : 10h 25 avec correspondance vers Paris. (Roland Delépine, *L'héritage des Juguet, Montfort-sur-Meu, 2007*)

Le doublement des lignes du réseau initial commence dans les années 1880, celui de Rennes-Brest étant réalisé entre 1894 et 1898. On assiste à la construction de lignes secondaires raccordées aux lignes principales, et de nombreuses gares sont construites dans les petites villes et communes rurales traversées par ce deuxième réseau. En 1937, l'exploitation des réseaux des grandes compagnies est confiée à la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Breteil rêve de sa gare dès la fin du XIX^e siècle et se dispute avec la commune de Saint-Gilles qui souhaite une halte au passage à niveau de la Pierre Blanche. La commune de Breteil juge celle-ci trop éloignée du bourg

LA MAISONNETTE DES SENTIERS EST DÉMOLIE (APRÈS MAI 1980) POUR LAISSER LA PLACE À UN PARKING POUR LA HALTE SNCF DE BRETEIL (OUEST-FRANCE, COLLECTION B. MONVOISIN).



Changement de paysage au passage à niveau 204, la maisonnette du garde-barrière vient d'être démolie pour faire place à une aire de stationnement. Les nombreux habitués du train y verront un avantage certain, il devient en effet difficile de placer sa voiture, sans gêner, aux abords de la halte SNCF.

de Breteil (2km6), et propose l'établissement de l'arrêt au lieu-dit les Sentiers démontrant que la halte serait d'une utilité pour un plus grand nombre de personnes des environs que celle de la Pierre Blanche. Le débat, à peine entamé fut, semble-t-il, rapidement clos. **Il faudra attendre un siècle pour voir l'ouverture d'une halte ferroviaire à Breteil en 1980 !** (voir *Glanes en Brocéliande N°84*)

À la fin du XX^e siècle, la modernisation des réseaux de la SNCF entraîne la suppression progressive des passages à niveau suivie de la démolition des «maisonnettes», où ont vécu les gardes-barrières successifs et leurs familles.

À partir de La Brohinière un raccordement existe avec la voie métrique du Réseau Breton mis en service à partir de 1891 vers Carhaix, Loudéac et Camaret.

PLATEFORME DE RETOURNEMENT
DE LA LOCOMOTIVE À VOIE
MÉTRIQUE VERS L'OUEST
(COLLECTION MURET).

En 2021, la quatre-voies automobile du centre Bretagne (RN 164) qui devait remplacer le train n'est pas encore terminée. Pour beaucoup elle est déjà obsolète ... Faut-il que le train soit remis en service ? Il en est question, au moins jusqu'à Mauron à l'initiative de M. Eric Josse qui a exposé son projet aux élus communautaires de Saint-Méen, Montauban et Ploërmel. Ces élus ont écrit à la région Bretagne qui accepte de participer au financement d'une étude de faisabilité.

J.C GUÉGUEN, D'APRÈS UN ARTICLE
DE BERTRAND MONVOISIN.

