LE SITE FERROVIAIRE DE RENNES

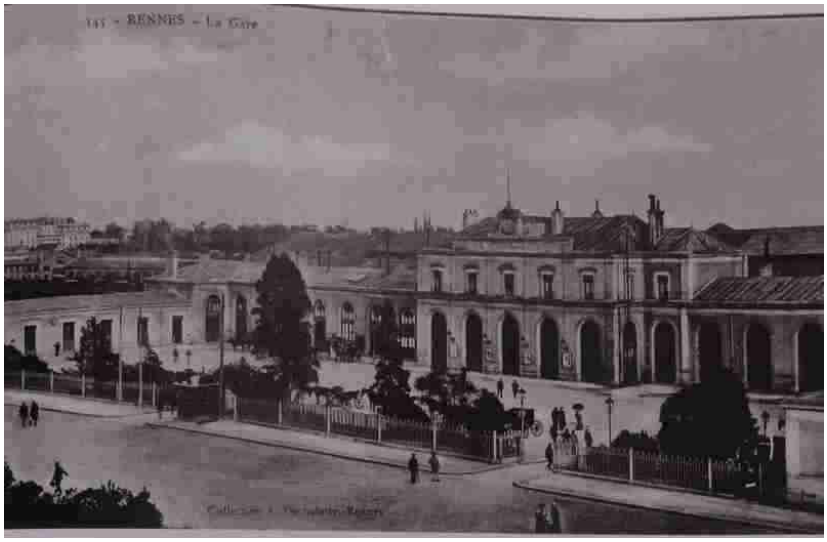
L'arrivée imminente d'une ligne à grande vitesse à Rennes avec la disparition des anciennes installations a fait prendre conscience de la nécessité de réfléchir à la sauvegarde d'un patrimoine industriel et humain menacé d'une part par les mutations technologiques et d'autre part par le temps et la mémoire des hommes.

Ce patrimoine qui s'est constitué pendant un siècle et demi reste présent sous des formes très diverses comme des expressions du langage (bosser : trier les wagons par passage à la bosse, carburer : éclairer avec des lampes à carbure de calcium...), dans les bâtiments ferroviaires (gares voyageurs, postes d'aiguillages...), dans les constructions d'habitations etc...

C'est grâce aux historiens et particulièrement à la thèse de Christophe Le Bollan (1) que l'on garde en mémoire l'histoire ou des anecdotes comme par exemple :

- les débats qui ont agité la ville sur le choix de l'emplacement de la gare (la municipalité préférait le Mail d'Onge prolongé d'un tunnel ou les prairies St Martin),
- l'inauguration de la gare de Rennes le 26 avril 1857 qui s'est déroulée dans une atmosphère de liesse avec bénédiction des locomotives mais sans Napoléon III.
- qu'il fallait entre 5 et 8 heures pour mettre une locomotive en pression.
- un bâtiment avait été construit dans la gare pour stocker des planches nécessaires à la confection dans l'urgence, de bancs posés dans des wagons pour le transport des troupes, en cas de mobilisation générale.
- des agents gardes-freins accompagnaient les trains dans de petites guérites,
- la gare comportait un bureau d'octroi.
- un quartier de Rennes comptait trois gares (la gare centrale de La Touche, la gare à l'angle Mail/Vaneau et à la croix de la Mission.
- A St Hélier, le beau bâtiment imposant était une usine électrique (1912)
- les ateliers de l'autre coté des voies de la gare voyageurs construisaient des wagons couverts.
- On apprend aussi que de grandes grèves suivies de répressions ont eut lieu en 1910 et 1920
- Des logements encore visibles ont été construits pour loger les cheminots, notamment la cité P. Martin et la cité-jardin de Villebois-Mareuil.

L'Association des Amis du Patrimoine Rennais encouragée par de nombreux partenaires, souhaite conserver un poste d'aiguillages autour duquel pourrait s'organiser la mémoire ferroviaire rennaise et bretonne. Nous vous proposons comme première approche une visite générale du site.



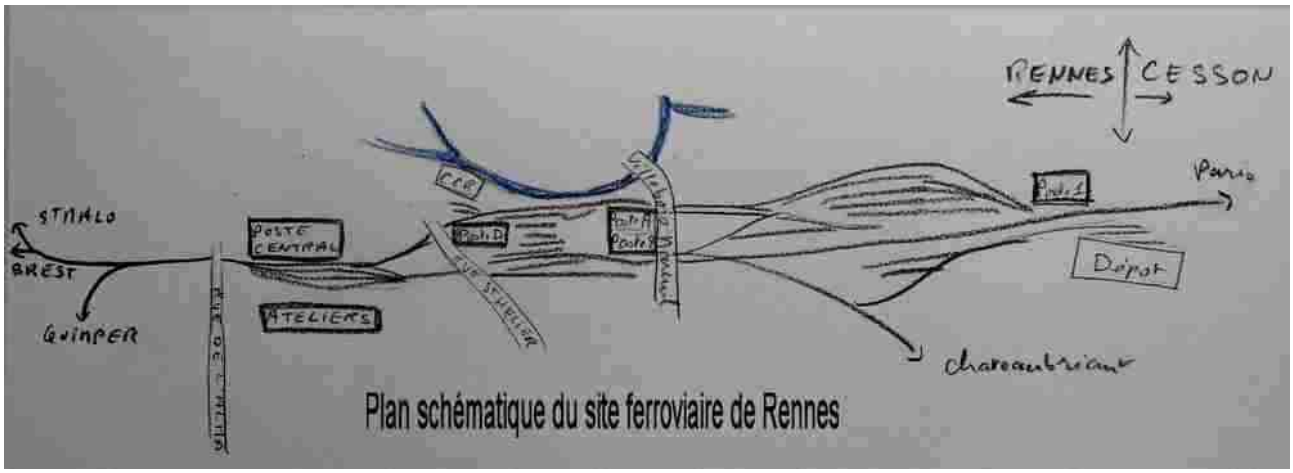
CHRONOLOGIE

1823 : apparition du chemin de fer à traction animale en France
1842 : la construction des bâtiments est confiée à l'Etat (Ponts et Chausssées)
1857 : arrivée du chemin de fer à Rennes (St Brieuc 1863, Brest 1865, Napoléonville 1872
à partir de 1865 : ligne Rennes St Malo construction des voies entre pont Chatillon et pont de Nantes
1865/70 : construction d'un dépôt pour 56 machines, ateliers (ajustage, forges...), atelier de montage desservi par un chariot à vapeur. Apparition des tendeurs à vis et tampons élastiques.
1868 : aide de l'Etat à la Cie de L'Ouest déficitaire
1877 : raccordement de l'arsenal
années 80 : construction de 4 postes d'aiguillages (Vignier) de Chatillon à St Hélier
1881 : éclairage au gaz -
Ateliers de la voie à l'Ouest du pont de Chatillon, un autre magasin à St hélier
1882 : ligne Rennes Chateaubriant et construction du triage
1888 : percement de la rue P Féval
à partir 1897 jusqu'à 1938 : construction de lignes de tramway à vapeur à voie métrique en Ille et Vilaine (vitesse de 20 km/h)
1889 : création de la société française de HBM
1909 : la Cie de l'Ouest est rachetée par le réseau de lEtat
agrandissement du triage de St Hélier (20 voies), bosses, quai à bestiaux et débords
1910 : grêve générale
1911 : agrandissement du bâtiment voyageurs avec 2 passages souterrains
remise de la cour à la Ville qui enlève la grille
1912 : construction d'une usine élcectrique à St Hélier pour alimenter les ateliers
1919 : bâtiment du petit entretien pour visiteurs, nettoyeurs, SES, bureaux et wc (fig401)
construction d'un embranchement à la Touche
à partir 1919 : nouvelle halle petite vitesse bd Solférino (ossature métallique)
1920 : grêve générale
années 20 : 2 postes aux extrémités du faisceau de triage
1925 : école d'apprentissage (ateliers)
1927 : construction d'une passerelle à hauteur du BV
1928 : loi Loucheur, construction de 300 maisons par an jusqu'en 1936
1930/1933 : cité-jardin Villebois-Mareuil
1931 : décision de construire un triage à Baud
à partir de 1932 : surélévation de la bosse, manoeuvre électrique des aiguilles,freins de voies
1933 création aux ateliers d'un bureau d'étude du travail et méthode et outillage
à partir 1939 : construction Poste D et Poste 1 à l'est du triage de Baud
1934 : dépôt reporté plaine de Baud (500 ouvriers ?), construction d'un saut-de-mouton entre Villebois et le dépôt.
1936 : les ateliers emploient 1400 cheminots, c'est le 1er employeur de la ville
2839 cheminots à Rennes (9376 personnes) pour une population de 88 814 habitants
26 février 1936 : décision de supprimer 10445 km de ligne et compression de personnel
1937 : création de la SNCF : convention collective, amnistie pour 1920, reconnaissance du droit syndical...

? : bombardement du triage
? : Electrification Le Mans-Rennes
? : crétion du Sernam
? : construction usines Citroën
les gêves 1968 et 1995
? : arrivée du TGV
2017 ? : arrivée de la ligne à grande vitesse
.....à compléter

Planning des travaux :

- 2012 : destruction de l'Atelier A5 du PE (Poste d'Entretien) pour construire le bâtiment de la future Commande Centralisée (CCR)
- 2014/2015 : Les 10 premières voies du triage de St Hélier seront aménagées pour les TER avec crochets courts (réutilisation rapide). Le bâtiment du Poste D sera détruit.
- Le premier bâtiment à l'ouest des Ateliers sera détruit pour créé un quai voyageurs supplémentaire au sud.
- Fin 2015 : Raccordement LGV au Poste 1 dont la modification totale n'a pas été retenue. La partie Voies Principales passera en technologie informatique, la partie Voies de Service sera simplement modernisée. Le bâtiment devrait être maintenu.
- 2016 : Mise en service du poste de commande de la LGV à Rennes
- Fin 2017 : La Janais, Messac et le Poste Central (probablement détruit) passera à la CCR.
- Le Poste 2 et le Poste A restent en l'état.



Plan schématique du site ferroviaire de Rennes

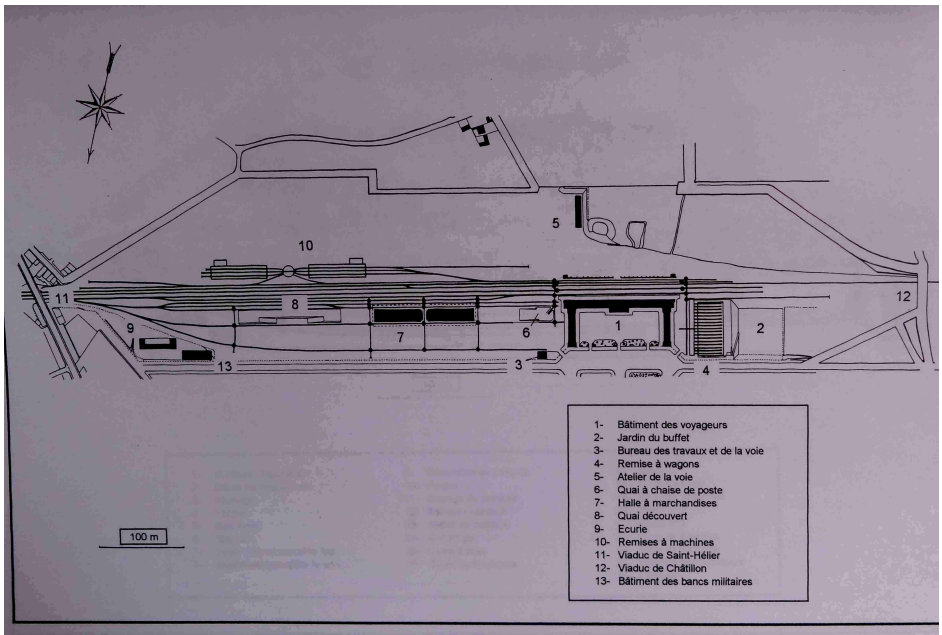
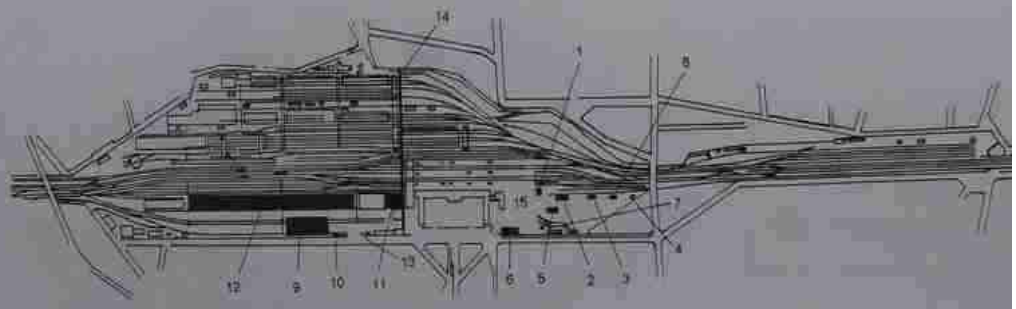


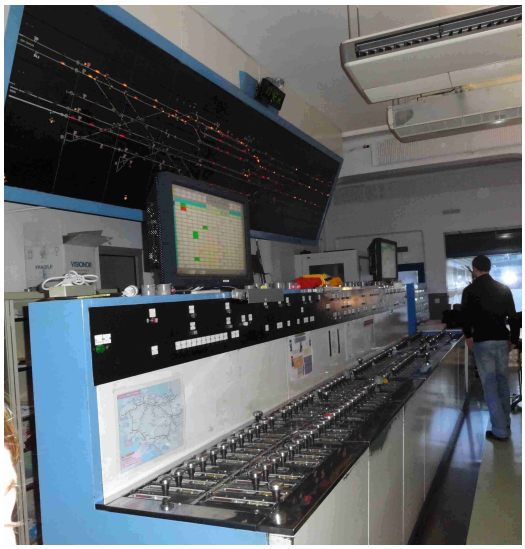
Fig. 15 - Plan de la gare de Rennes (1857-1865).



1- Chaufferie
2- Bâtiment du petit entretien
3- Lampisterie et ateliers (avec cour couverte)
4- Usine de compression de gaz déplacée puis détruite
5- Dortoir du personnel roulant
6- Nouveau centre de tri postal
7- W.C.
8- Atelier du S.E.S.
9- Halle des expéditions P.V.
10- Réfectoire pour agents P.V. et G.V
11- Allongement de la halle G.V.
12- Réunion des grandes halles
13- Jardin
14- Passerelle métallique
15- Destruction de la remise à voitures et de l'ancien dortoir

Fig. 194 - Nouvelles installations de la gare de Rennes (1921-1937)

Fig. 201 - Buffet de Rennes (vue actuelle nord).



Le Poste Central : vu des voies près de l'ancien buffet (? 1912) - vu de l'intérieur

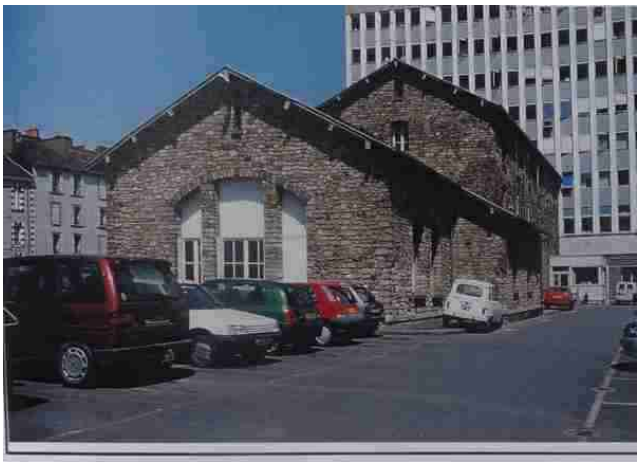


Fig. 371 - RENNES foyer du personnel roulant (vue sud-ouest).

Dortoir de 19 chambre, réfectoire, lavabos, séchoirs, cuisine. Construction années 1920.

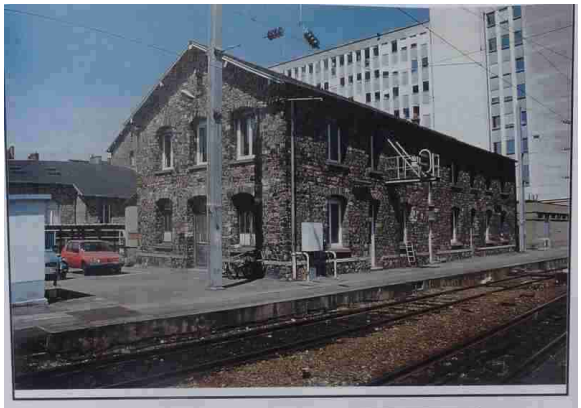


Fig. 401 - Petit entretien de Rennes (vue sud actuelle).

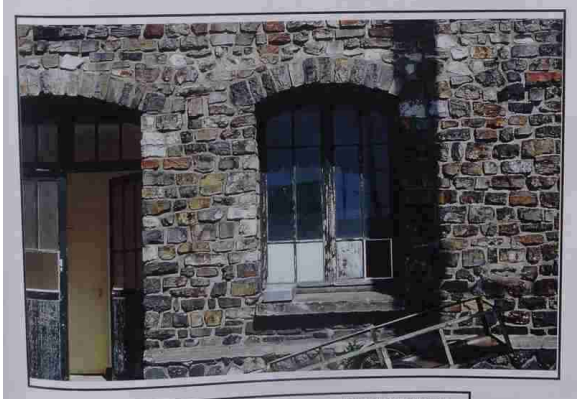


Fig. 402 - Petit entretien de Rennes . détail du fenestrage.

Bâtiment du petit entretien (1919 ?) : visiteurs, agents petit entretien, SES, nettoyeurs et lampisterie.

LES ATELIERS

Fig. 149 - Bâtiment d'ajustage (vue actuelle, côté ateliers).

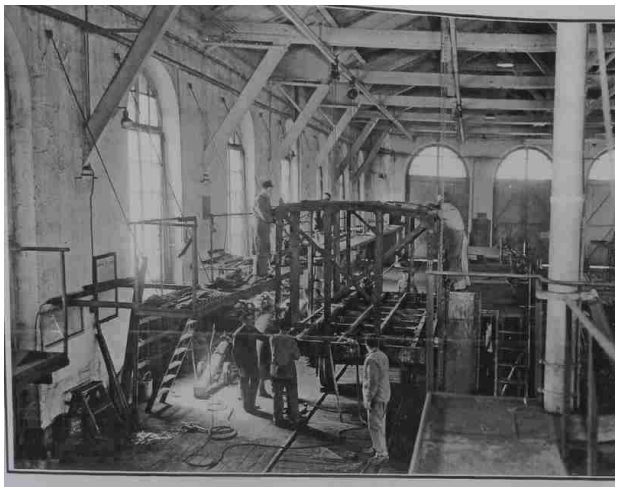


Fig. 312 - Montage d'une caisse de wagon (vue intérieure).

Fig. 313 - Travail de finition sur une voiture (vue intérieure).

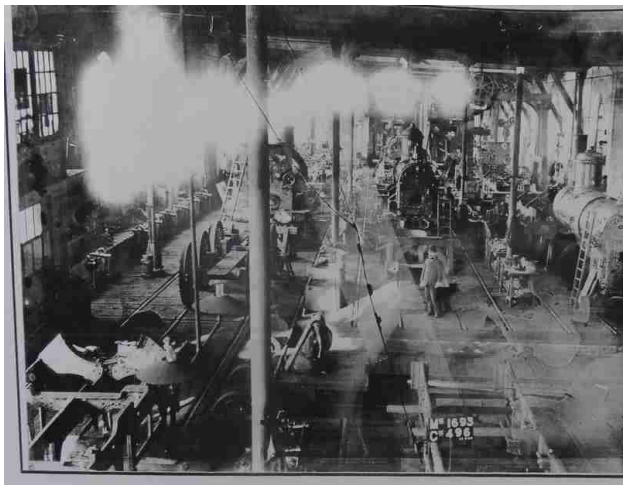


Fig. 306 - Atelier de montage des locomotives (vers 1910).

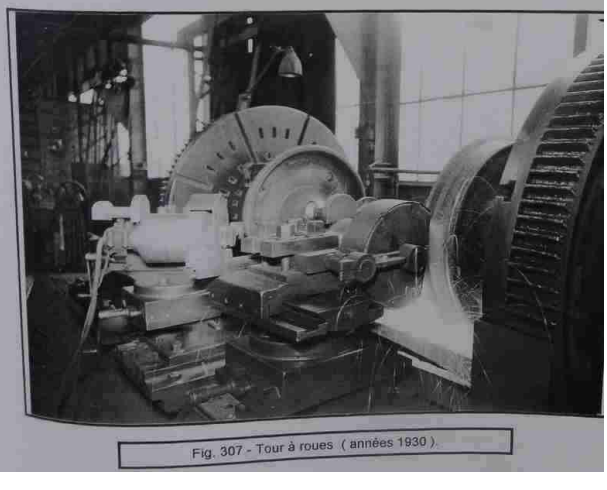


Fig. 307 - Tour à roues (années 1930).

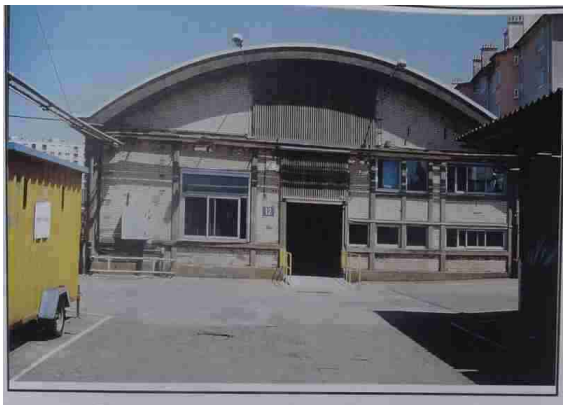


Fig. 301 - Atelier de réparation des freins (vue ouest actuelle).

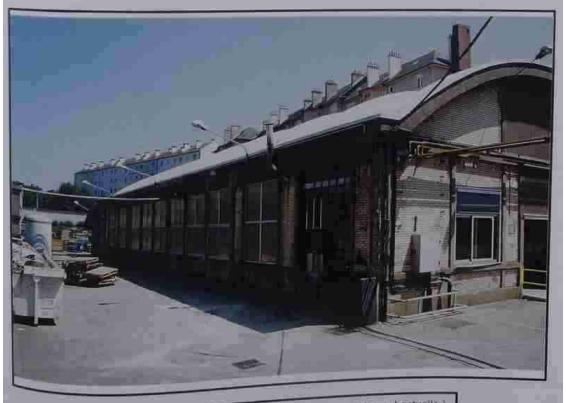


Fig. 302 - Atelier de réparation des freins (vue nord-ouest actuelle).

Atelier de réparation freins (1930)

Fig. 304 - Vue actuelle ouest du hangar métallique de 1934.

Fig. 305 - Vue intérieure du hangar métallique de 1934.

1930 : Fermeture du hangar métallique

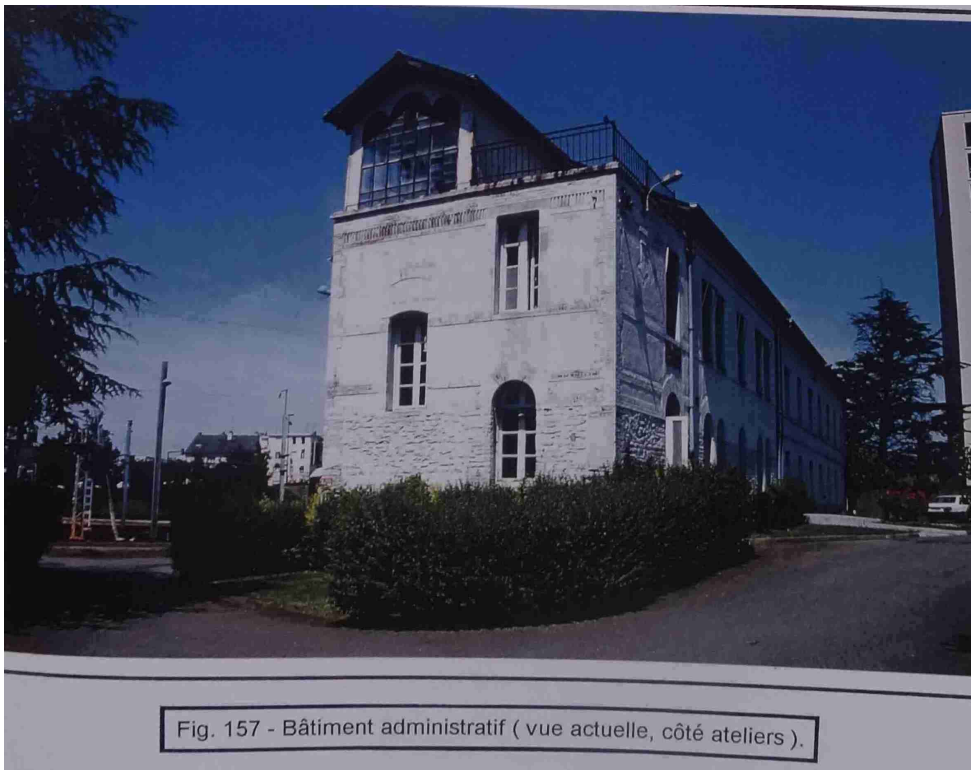
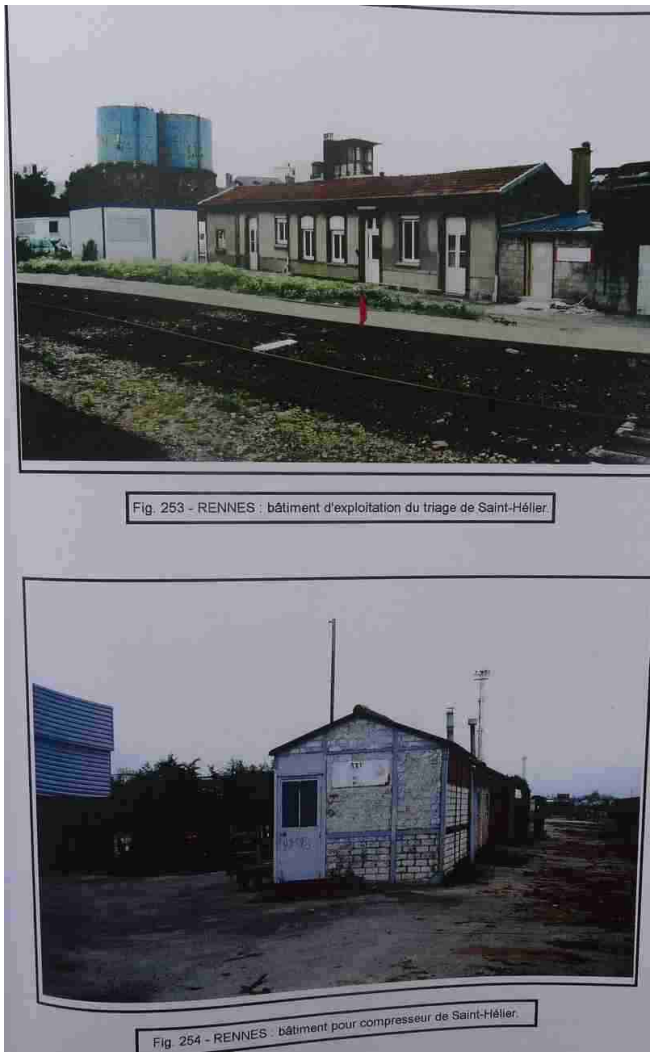


Fig. 157 - Bâtiment administratif (vue actuelle, côté ateliers).

Logements avec dortoirs, réfectoires et lieux d'aisance (construction vers 1880 ?). La destination de la verrière est inconnue (mécanisme, surveillance ?)

Vue actuelle

SAINT HELIER



Le Poste D reconstruit à partir de 1939 à l'entrée ouest du faisceau de Saint Hélier

Fig. 387 - RENNES : usine électrique (vue nord-est actuelle)

1912 – Construction d'une usine électrique pour alimenter les ateliers et les autres installations de la gare. Agrandissement autour de 1920 au sud. Le bâtiment est désaffecté suite à la substitution du courant alternatif au courant continu : Devient école d'apprentissage pour les ateliers en 1937. Bureaux et « Economat ».

Fig. 458 - RENNES : situation des embranchements particuliers (1936)

BAUD

Vue de la butte (bosse de débranchement) : le Poste 2 à gauche adossé au Poste A à droite. Plus à droite, le faisceau de voies de Villebois équipé de freins de voies. A partir de 1932.

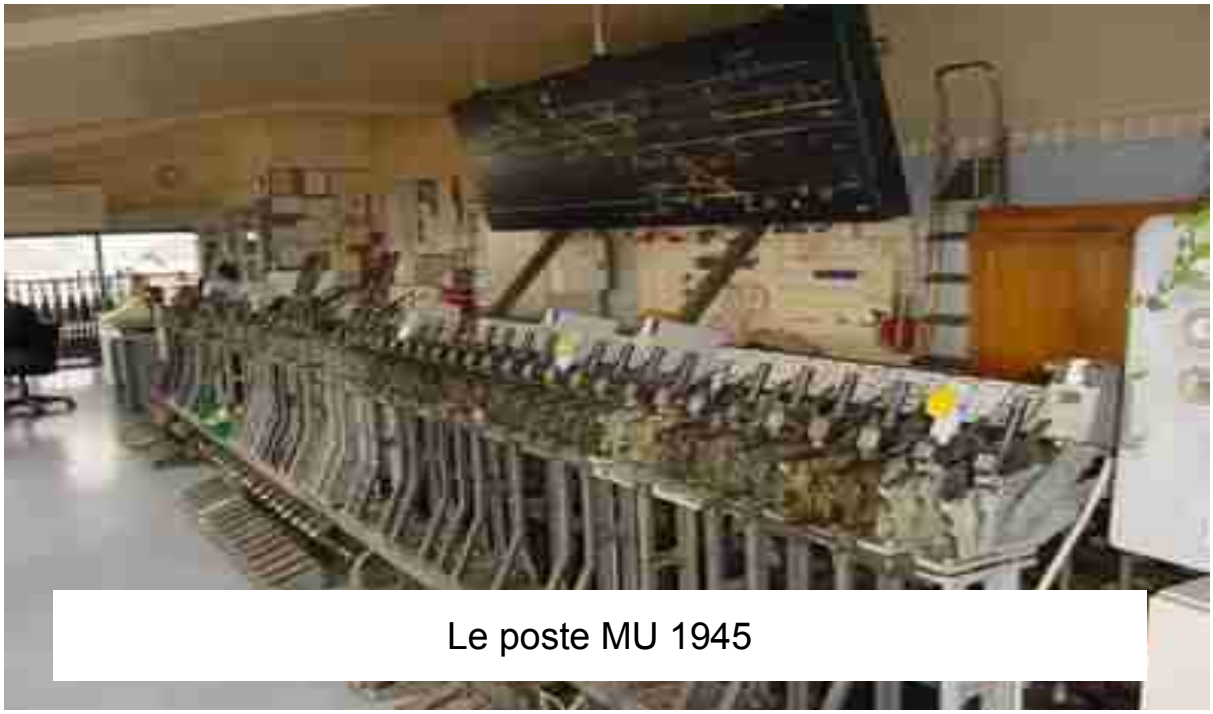
Le poste 2 vu coté voies principales.

Le Poste 1

Mis en service en 1958, ce poste d'aiguillage, situé au km 370,255 de la ligne de Paris à Brest, gère l'entrée et sortie de la gare de RENNES côté PARIS ainsi que des faisceaux de voie de service (Baud, Yard, Pripet, accès ZI Sud-Est, dépôt). Il traite en moyenne journalière plus de 150 mouvements.

La cabine surélevée abrite deux tables de commande mécaniques :

– La table de type MU45 d'une capacité de 60 leviers dont 50 leviers sont en service répartis en 45 petits leviers et 5 grands leviers.permet la commande les itinéraires sur les voies principales. La table d'enclenchements horizontale comporte 2 niveaux de 20 barres et 6 boîtes de conditionnels.



Le poste MU 1945

Parallèlement aux postes de triage un Poste 1 bis est construit dans les années 30. Le Poste 1 actuel en garde-t-il le bâtiment ?

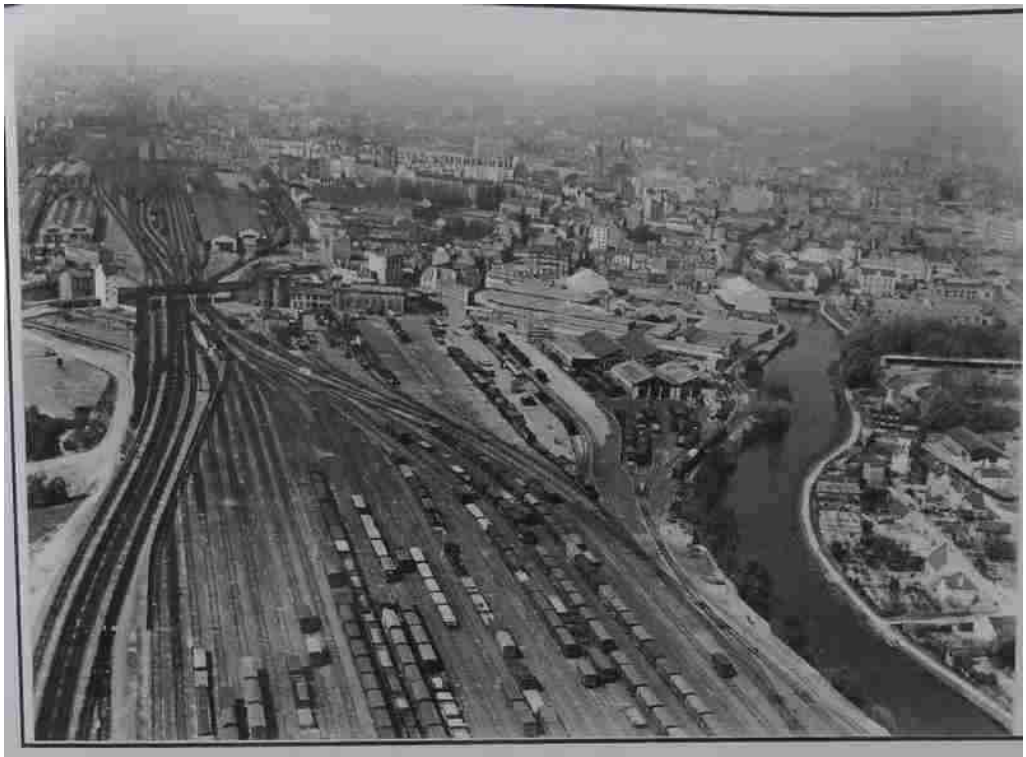


Fig. 360 - RENNES : vue aérienne du triage de Saint-Hélier.

Fig. 361 - RENNES : vue aérienne du dépôt et du triage de Baud.

LE DEPOT DE BAUD

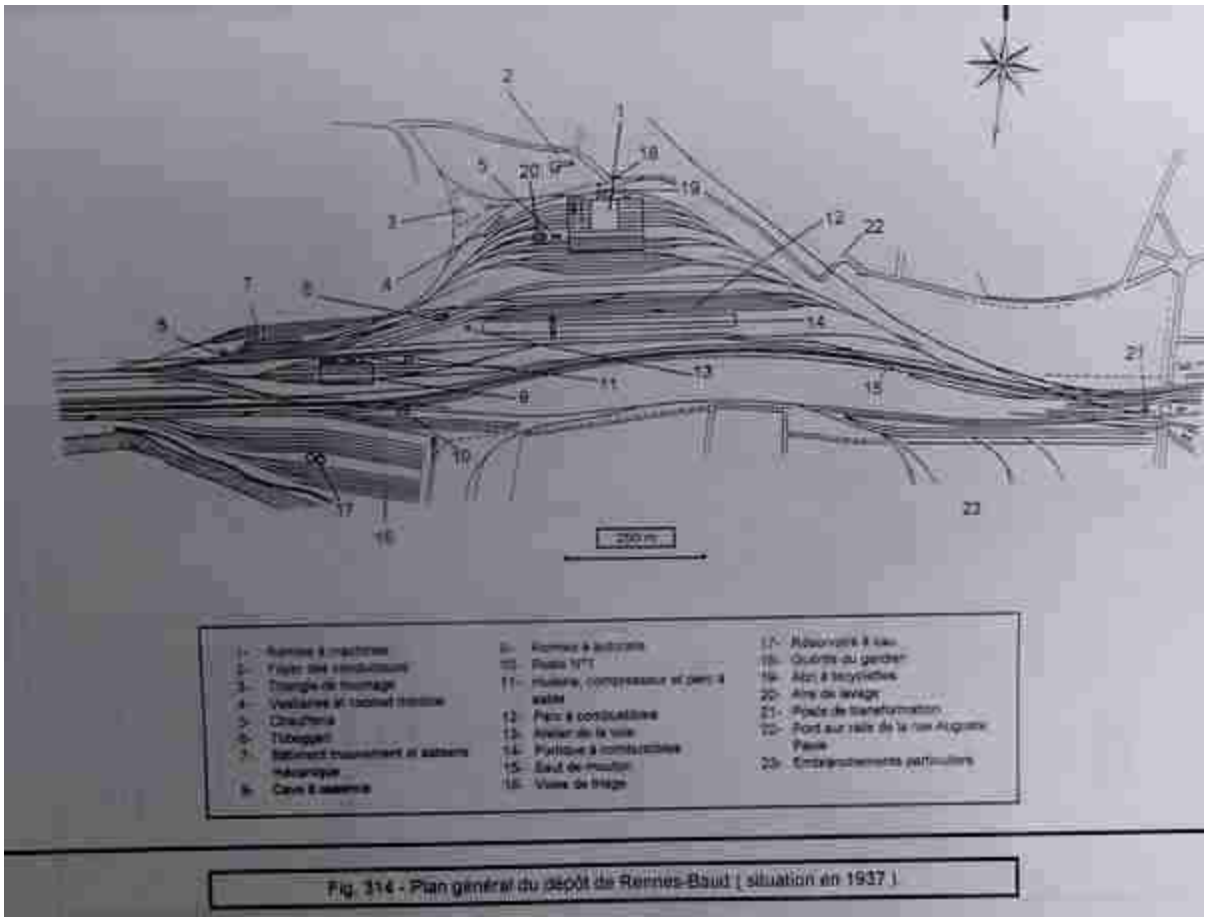


Fig. 314 - Plan général du dépôt de Rennes-Baud (situation en 1937)

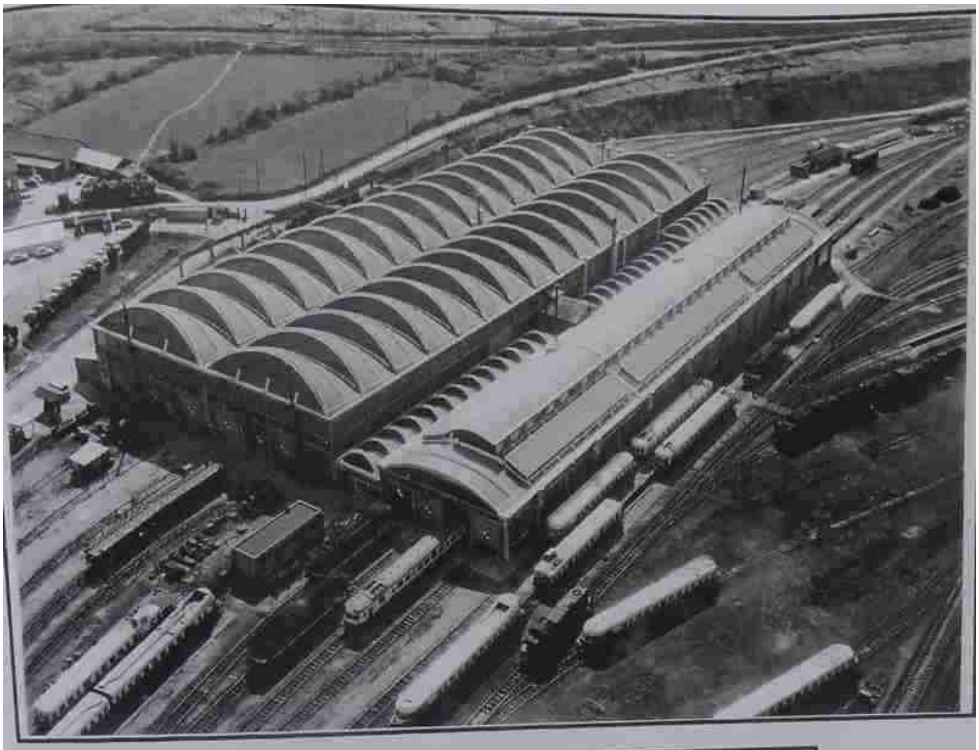


Fig. 322 - Remise à machines de Rennes (côté Paris).

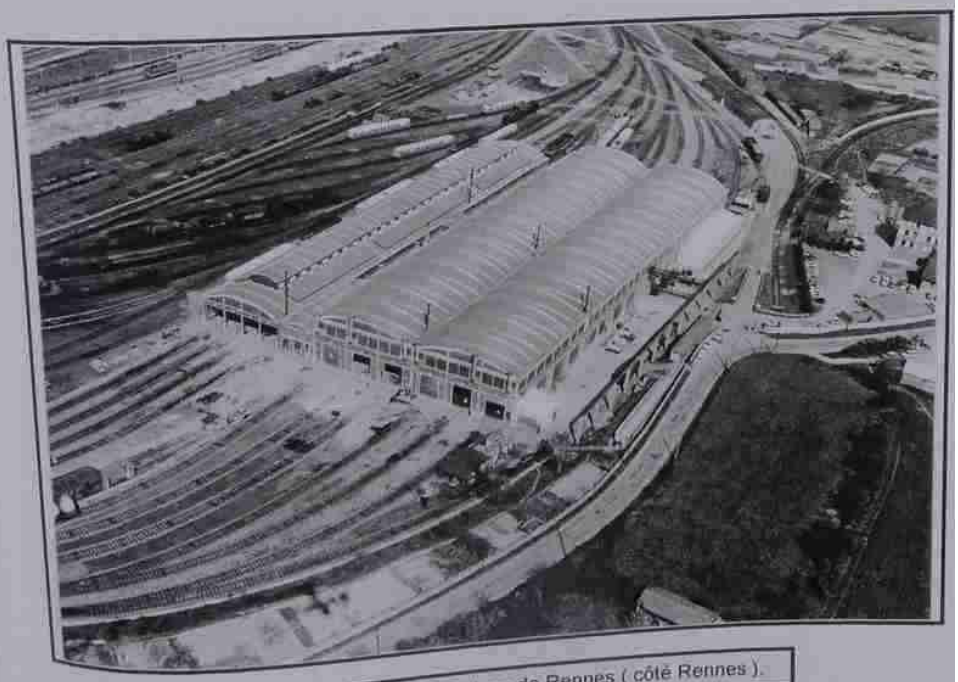


Fig. 323 - Remise à machines de Rennes (côté Rennes).

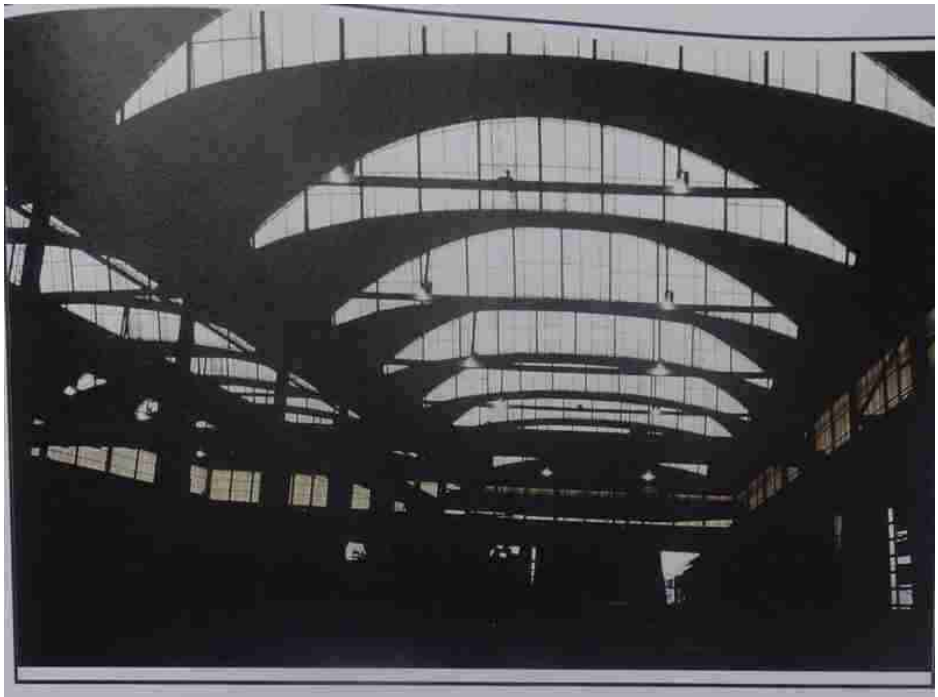
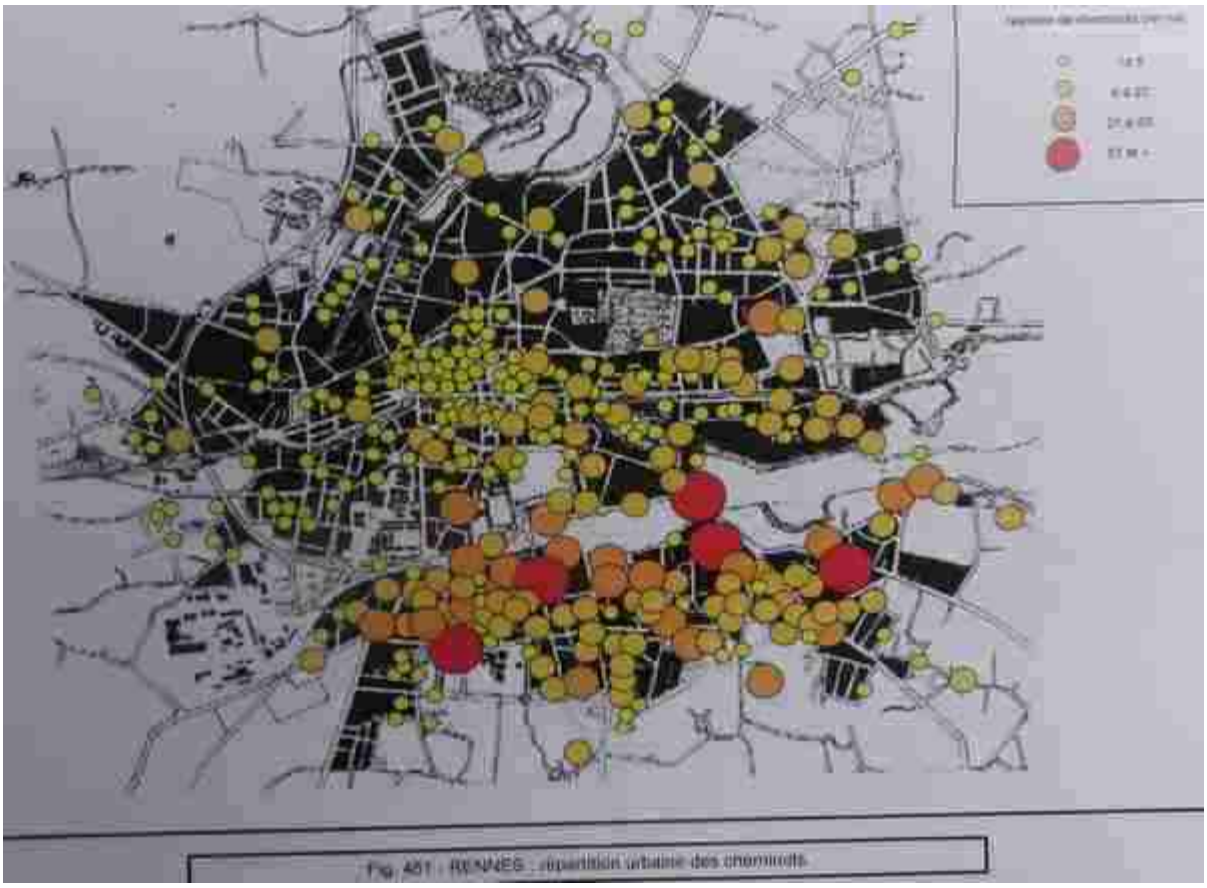


Fig. 324 - Remise à machines de Rennes (vue intérieure).

Fig. 325 - Remise à machines de Rennes (côté Rennes).

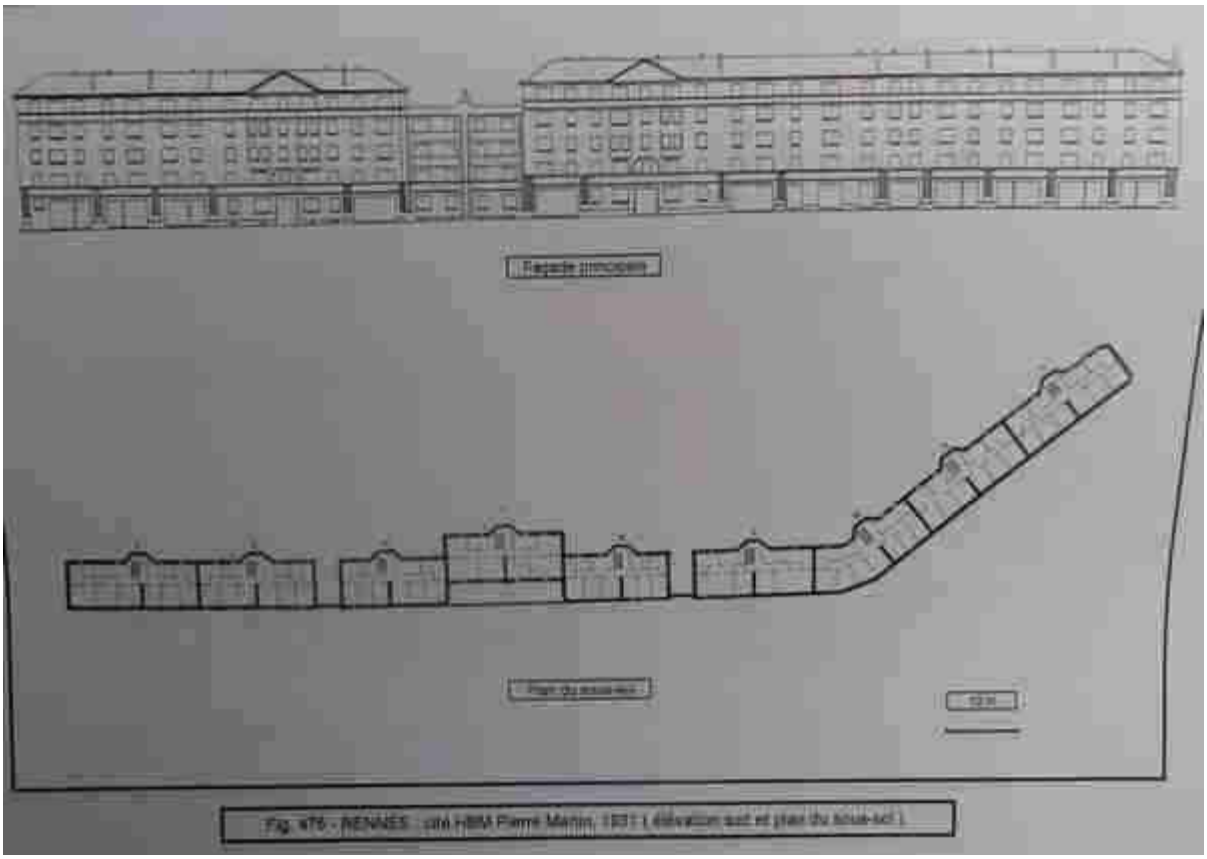
LES CHEMINOTS



Deux cités sont créées dans les années 1930.

La première cité, la cité Pierre Martin est construite au sud des ateliers de maintenance du matériel par la Société Bretonne d'Habitation à Bon Marché. La conception est confiée à Lefort auteur de la gare de Dinan.
En bordure du boulevard Villebois-Mareuil de 1930 à1933 est construite une cité-jardin en application de la loi Loucheur : logements côtoyés par un immeuble de service (lavoirs et bains-douches) et une maison commune destinée au temps libre par des loisirs édifiants. 59 logements individuels et deux immeubles de quatre étage comprenant 136 logements. Les architectes sont Roger Béguin et Raymond Talma

Rue Pierre Martin aujourd'hui



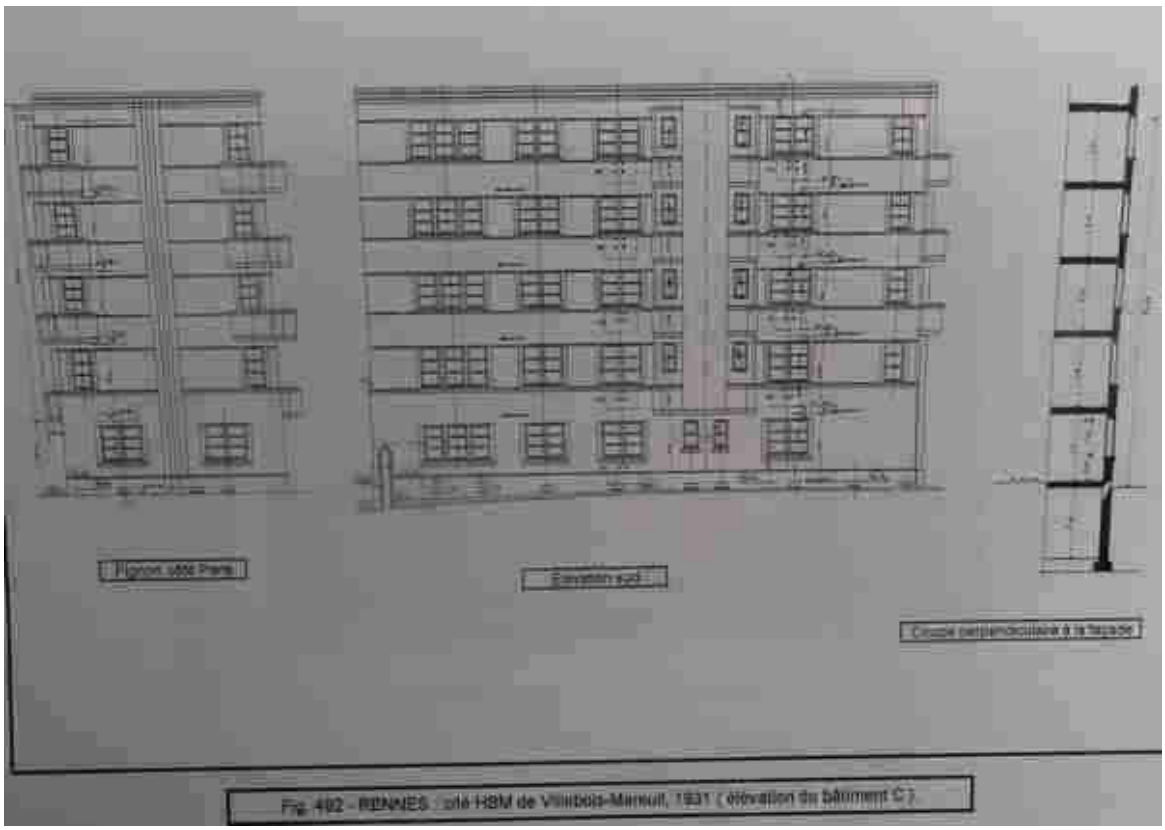


Fig. 492 - RENNES : cité HBM de Villebois-Mareuil, 1931 (élévation du bâtiment C).

Construction vers 1935 du corps de garde au sud de la remise à machines. 22 chambres avec lavabos et réfectoire.

(1)Sommaire thèse de doctorat Christophe Le Bollan – 2003
CONSTRUCTION DES GRANDES GARES DE L'OUEST – LIGNE DE RENNES A BREST
Gares de Rennes – Saint Brieuc – Brest – gares maritimes Le Légué et Brest

TOME 1- LA CONQUETE URBAINE 1842 – 1865

Chap I – Le choix des sites, péripéties, l'influence des contextes locaux, les différentes options.

Chap II L'insertion technique du périmètre de la gare : la naissance dune nouvelle logique urbaine
_____- l'avenue de la gare pour rejoindre la Vilaine

- construction du bâtiment voyageurs, gare de marchandises, remise à wagons... et de l'autre coté des voies : les ateliers
- l'enjeu du Champ de Mars
- les expropriations
- les aménagements de rues
- l'inauguration

Chap III : le projet architectural : une inscription dans la continuité

- description : la gare voyageurs, marchandise, le dépôt, les ouvrages d'art, le stockage, les installations hydrauliques

UNE MUTATION CONTRASTEE 1866 – 1908

Chap I : La gare au coeur du défi : un développement architectural et technique adapté

Amélioration des services de la traction et du matériel roulant, l'extension des installations, l'influence de la ligne de Chateaubriant à l'est, les aménagements à St Hélier, percement de la rue P Féval, construction du triage à gravité.

L'apparition des postes d'aiguillages, l'espacement des trains, les maisons d'aiguilleurs.

Chap II : La complémentarité des gares maritimes : l'expression d'un paradoxe

Chap III : Le compromis départemental : l'enjeu des gares communes

Raccordement à Rennes vers l'Arsenal. Aménagement des réseaux secondaires. Le réseau de Tramway à Vapeur d'Ille et Vilaine. La gare centrale de La Touche

TOME 2 : LE RENOUVEAU ARCHITECTURAL 1909-1937

Chap I : La modernisation des gares voyageurs : l'application d'un nouveau message esthétique

Chap II : La modernisation des installations techniques : l'affirmation d'une stratégie spatiale
1909 agrandissement du triage de St Hélier
décision (1931)de construire une gare de triage plaine de Baud, surélévation de la butte, manoeuvre électrique des aiguilles, freins de voies à mâchoires, construction du Poste 1, modernisation des halles
spécialisation des ateliers (révision moteurs à explosion et construction de wagons couverts
Transfert du dépôt à Baud en 1934
les bâtiments producteurs d'énergie, installations de distribution de combustibles, logements du personnel, cabinets médicaux
modernisation des ouvrages d'art

Chap III : Métamorphose des gares maritimes : un potentiel techniques mieux adapté

Chap IV : L'émergence d'un habitat social : entre tradition et modernité

- les grèves de 1910 et 1921
- La répartition des cheminots dans la ville
- l'amélioration du statut social
- la recherche d'un habitat plus confortable, les HBM
  - la cité Pierre Martin
  - la cité-jardin de Villebois-Mareuil

NOTES

TOME 3 et 4 : volumes iconographiques

TOME 5 : Annexes.-Lignes – Expropriations – Trafic des gares – travaux des gares – répartition urbaine des cheminots par rue et par ages.