LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

Projet de sauvegarde et de valorisation du patrimoine ferroviaire rennais

L'Association des Amis du Patrimoine rennais propose d'apporter un volet patrimonial au projet EuroRennes à l'occasion de la mise en service de la ligne à grande vitesse.

Une opportunité se présente à Rennes Métropole avec la possibilité de conserver et valoriser un patrimoine industriel à la fois rare et très représentatif d'un siècle et demi de chemin de fer aujourd'hui encore en exploitation.

- La commande centralisée des installations va entrainer l'abandon rapide des postes d'aiguillages de Rennes (les derniers de Bretagne) et de leurs métiers.
- Le grand projet d'urbanisme EuroRennes recouvre une zone qui comprend des bâtiments qui datent du XIXème siècle dont l'intégration peut être étudiée.

La valorisation de ce patrimoine matériel et immatériel favorisera l'appropriation d'EuroRennes par les habitants et la concertation entre les différents acteurs permettra la réussite de ce projet.

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

LA CONSERVATION, LA VALORISATION

LA RESTITUTION HISTORIQUE ET LA TRANSMISSION

DU PATRIMOINE FERROVIAIRE.

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

INVENTAIRES

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

Intervention de l'Université RENNES2 pour réaliser un inventaire de l'ensemble du site ferroviaire.

Présentation du site ferroviaire par l'Association à partir du travail de C. Le Bollan

Identification des postes d'aiguillages présentant un intérêt patrimononial par l'Association Historique des Chemins de Fer.

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

INVENTAIRES – Les postes d'aiguillage

Présentation du site ferroviaire par l'Association à partir du travail de C. Le Bollan

Le poste central : Poste électrique à leviers d'itinéraires (250) – constructeur MORS mis en service en 1941 Ce poste est **UNIQUE EN EUROPE** et sa conservation sur site pourrait constituer une attraction culturelle et touristique de premier ordre.

Le poste D : composé d'un poste SAXBY de type ETAT (52 leviers) mis en service en 1943. Le bâtiment qui l'abrite est typique de l'architecture ferroviaire. C'est le **dernier représentant de ce type**.

Le Poste 2 coté voies principales (à gauche) Poste Electro Mécanique Unifié (1964) et le **Poste A** coté triage avec un poste RL à bille 1936 qui est très rare, n'est plus utilisé et peut être démonté facilement.

Le Poste 1 : Poste mécanique Unifié type 45 mis en service en 1958 avec la particularité de 16 leviers types V sans cran.

Fin 2015 : raccordement de la LGV au Poste 1 dont la modification totale n'a pas été retenue. Modernisation partielle. Le bâtiment pourrait être maintenu.

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

INVENTAIRES – Les bâtiments 1

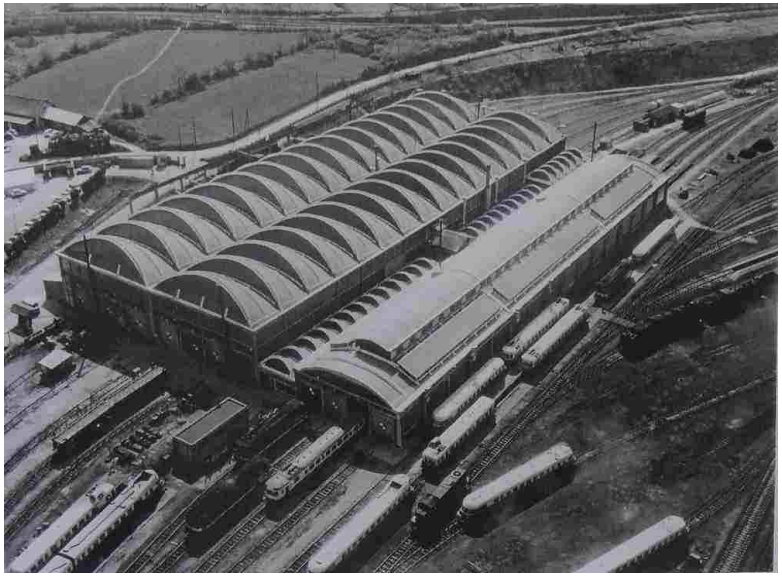
Autour de la gare voyageurs : Des réfectoires, les locaux du petit entretien datant d'environ 1930.

Les Ateliers SNCF situés au sud des voies abritent des bâtiments industriels du début du Xxème siècle ainsi que des logements avec dortoirs, réfectoires et lieu d'aisance (1880 ?).

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

INVENTAIRES – Les bâtiments 2

En 1912 une usine électrique est construite pour alimenter les ateliers et les autres installations de la gare. Devient école d'apprentissage pour les Ateliers en 1937 puis bureaux et Economat.



Le dépôt situé à l'est du site ferroviaire est composé de constructions remarquables.
L'arrivée de la ligne nouvelle ne devrait pas concerner cette partie.

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

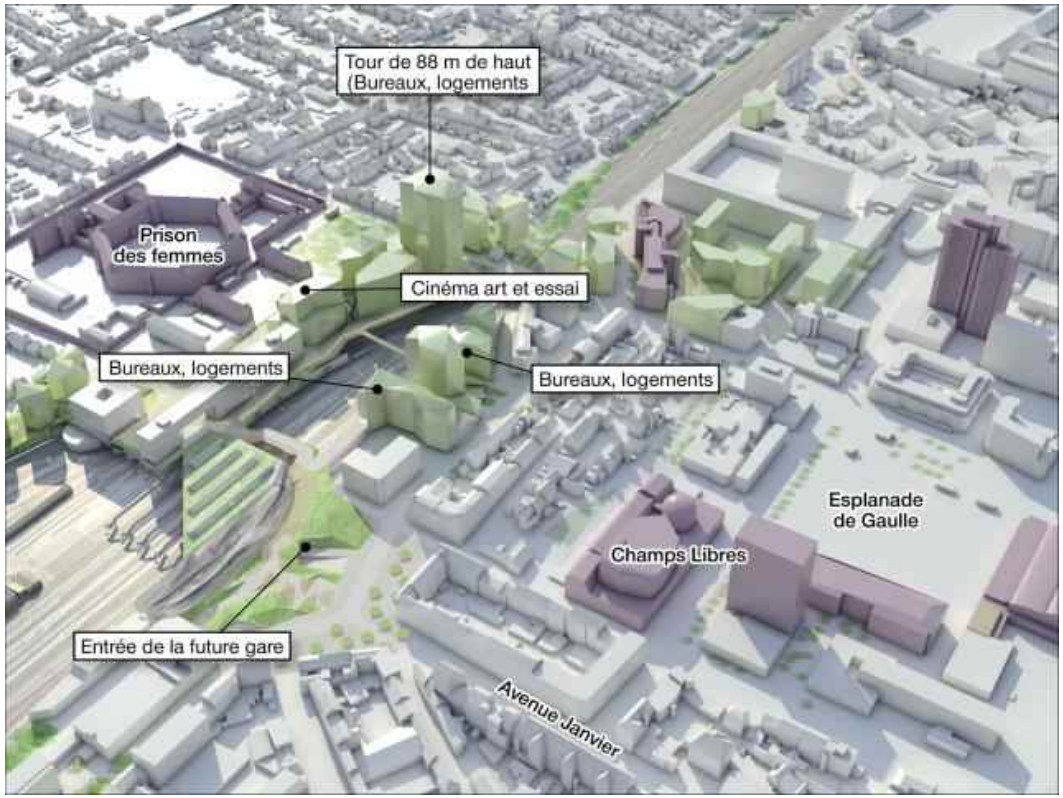
LE PATRIMOINE HUMAIN

Commande centralisée de Dijon, ouverte par RFF en août 2010.

Les femmes et les hommes actuellement au travail dans les postes sont les derniers témoins d'une technique qui va disparaître.
Ils gardent aussi le souvenir d'une activité économique (triage en 6x8, trains de choux-fleurs, d'automobiles, de marée...), de luttes sociales marquantes, d'Associations (sportives, Harmonie des Cheminots...), d'un habitat particulier (collectif ou individuel).

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

EURORENNES ET LE PATRIMOINE



Benjamin Sabatier et Capucine Lemaitre, au titre de l'université Rennes2, sont engagés dans le **projet POPSU** (suivi de stratégie urbaine). Ils pointent la faible dimension patrimoniale du projet Eurorennes (réaménagement de la gare et de son quartier) ***(1).*** Notre projet vient donc enrichir Eurorennes et comme pour les travaux de modernisation de l'infrastructure ferroviaire, il se place en accompagnement.

Les 2 ensembles patrimoniaux notés, pour l'instant, sont seulement « La Maison Centrale des Femmes » l'immeuble « L'Eperon ».

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

LE PROJET

Saisir l'opportunité de l'inauguration de la ligne nouvelle et la disponibilité d'installations techniques exceptionnelles, en état de marche et disponibles pour :

- **offrir aux Rennais la possibilité de découvrir le patrimoine ferroviaire aujourd'hui inaccessible et qui pourrait disparaître.**
- **attirer un nouveau public.**

LES ACTIONS PROPOSEES

La conservation et la mise en valeur du patrimoine ferroviaire immatériel et technique dans les postes d'aiguillages ouverts au public. Avec des animations, des vidéos, des photos,... montrant les métiers, l'histoire des femmes et des hommes au travail et dans la ville.

L'intégration du patrimoine bâti : industriel et habitat.

Organiser un événement culturel à l'occasion de l'inauguration de la LGV avec le Musée de Bretagne, l'Espace des Sciences, la Région Bretagne, l'Office du Tourisme...

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

LE PATRIMOINE TECHNIQUE : les postes d'aiguillages-1.

<u>Le poste Central MORS au poste Central</u> :
Ce poste dit "à leviers particuliers d'itinéraire"a été conçu par la Société d'Électricité Mors Cette technique de poste à leviers d'itinéraires est un concept français développé sous des approches techniques différentes par les principaux constructeurs [l'ASTER, Thomson-Houson (Alsthom), CSEE, Mors], qui a ensuite été repris par certains réseaux du monde entier. Six postes de ce type ont été installés sur la région Ouest de la SNCF, celui de Rennes est le dernier en service.
Le poste central est un poste à leviers particuliers d'itinéraire de technique « MORS », dit « poste à pouvoir » (dans le sens où les effets mécaniques se substituaient à la force directe de l'aiguilleur pour manœuvrer plusieurs aiguilles simultanément). Il comprend 250 possibilités d'itinéraires différents.
Date de mise en service : 1941

Le bâtiment qui abrite ce poste a été construit à cet effet. Il a l'avantage d'être facilement accessible (situé sur le quai n°1) sans traverser les voies. La nature de ce bâtiment et la rareté du poste sont une opportunité pour sa conservation sur place et en l'état, avec une ouverture éventuelle au public. De plus, à ce jour, les projets immobiliers d'Eurorennes autorisent son maintien en l'état…

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

LE PATRIMOINE TECHNIQUE : les postes d'aiguillages-2.

<u>Le Poste D</u> : C'est une technologie qui était très répandue sur l'ensemble du territoire avec commande des signaux et aiguilles par leviers, transmissions funiculaires et rigides, tables d'enclenchements et voyants de contrôles. Rien que sur la Bretagne, on peut estimer que ce type de poste représentait une cinquantaine d'exemplaires. Ces postes ont disparu (suite aux phases successives de modernisation) et le poste D de Rennes est le dernier poste breton de ce type.

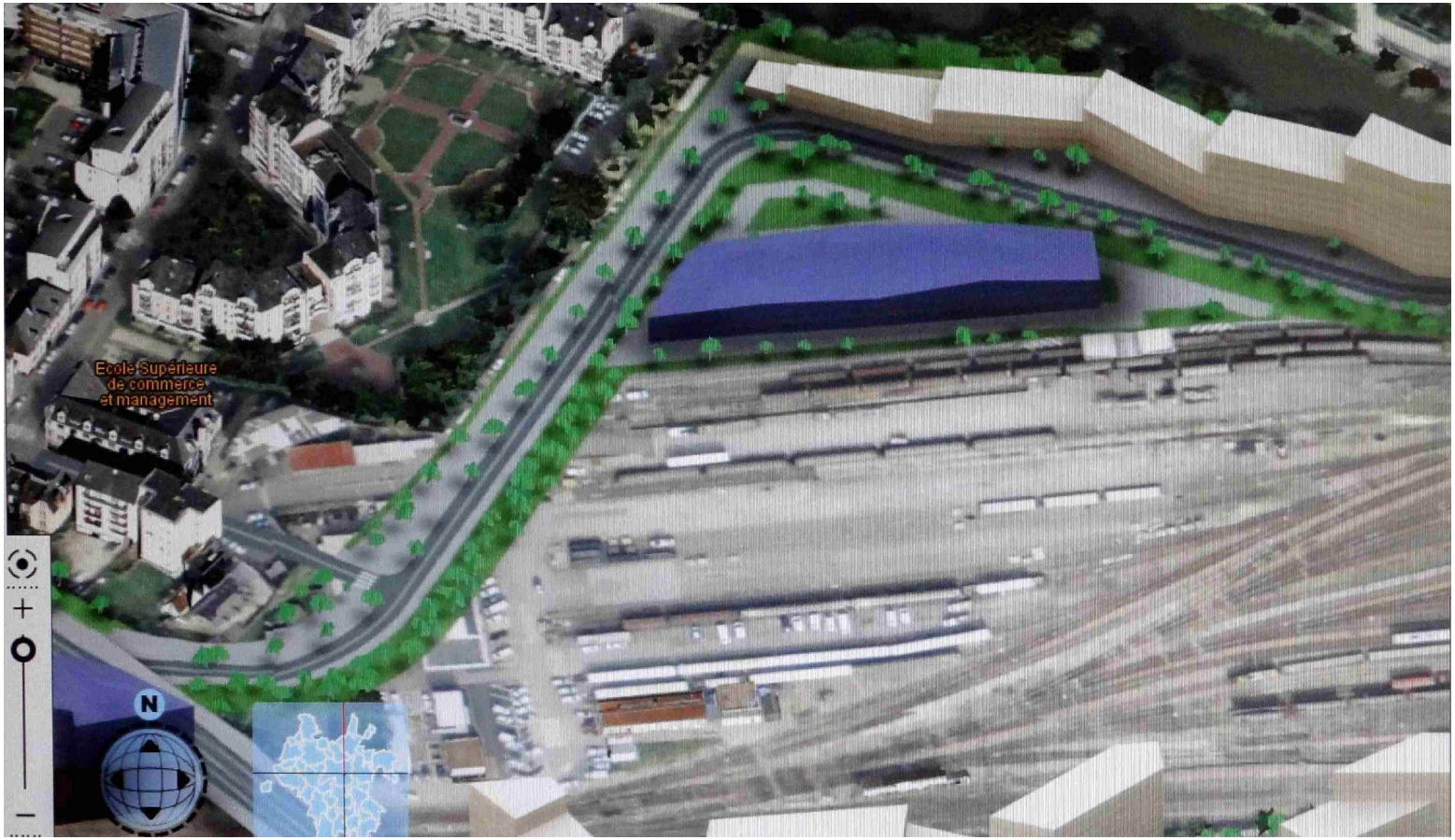
Le poste D est un poste mécanique type « SAXBY-ETAT 1890» comportant 52 leviers. Ce modèle était propre à l'ancien réseau de l'État, installé depuis 1890 jusqu'en 1945

Date de mise en service : 1943

La taille de ce poste permet d'envisager son déplacement : une solution consisterait à le transporter près de la nouvelle commande centralisée qui se situera à proximité à l'est de la cours St Hélier.

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

LE PATRIMOINE TECHNIQUE : les postes d'aiguillages-2.



Document de Rennes Métropole : le futur quartier Saint Hélier.
En bas, on distingue l'actuel Poste D qui pourrait être transféré dans la partie haute à proximité du bâtiment de la commande centralisée et de la voie de desserte.

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

LE PATRIMOINE TECHNIQUE : les postes d'aiguillages-3.

<u>Le poste de triage automatique type Robert Lévi appelé couramment poste à billes du Poste A</u> : Commande automatique successives des aiguilles par des contacts électriques créés par le cheminement par gravité d'une bille métallique dans le circuit correspondant à l'itinéraire demandé (principe du « flipper ») dans une table verticale dite combinateur à billes ». Ce poste a été construit par ASTER et commande les itinéraires sur un faisceau de 32 voies différentes. Cette technique était utilisée pour les opérations de formation des trains de marchandises dans les gares de triages. Aucun train de voyageurs ne peut circuler dans la zone du poste.

Mise en service : 1936 au triage de Rennes.

Le combinateur à bille est facilement récupérable (environ 2x2m) et son fonctionnement peut-être réalisé à l'aide d'une maquette représentant le plan des voies et commandé par un petit automate.

Proposition de plan d'action

Patrimoine humain : réalisation de videos et recueil de témoignages.

Poste Central : conservation, mise en valeur et ouverture au public.

Poste D : Déplacement, repositionnement et ouverture au public.

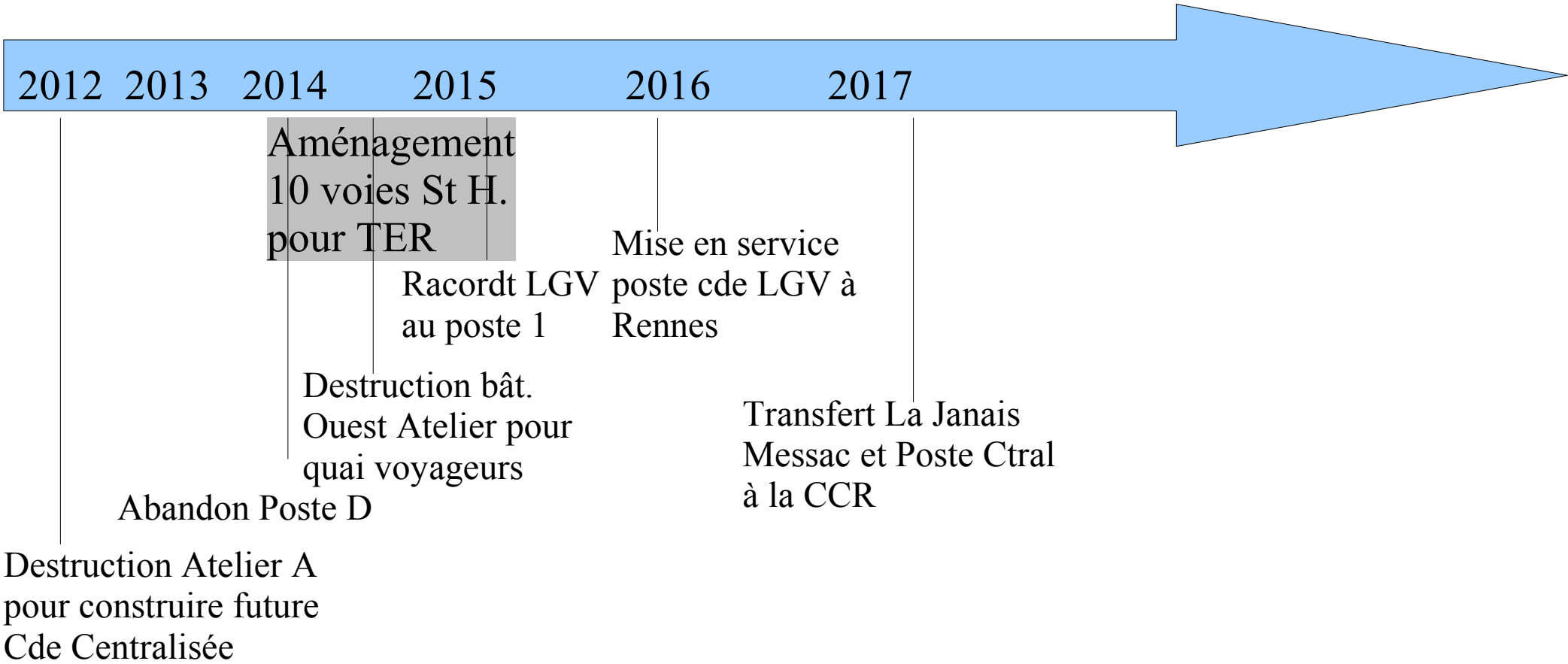
Poste à bille : démontage, repositionnement et simulation de fonctionnement.

Répondre aux questions juridiques du statut des bâtiments : ventes, concessions.

Estimation des coûts.

LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS

PLANNING



CONCLUSION