

Journal d'Ille-et-Vilaine

20 Septembre 1862

— Le service de la ligne de Redon commence demain matin. Le train arrivant de Paris à 5 h. 30 partira pour Redon à 6 h. 30 ; celui de 3 h. 45 partira de même à 4 h. enfin, le train parti ce soir de Paris à 10 h. 30, partira demain pour Redon à 10 h. 50 du matin. En un mot, le service nouveau sera entièrement organisé.

Un train extraordinaire partira enfin à 9 h. 30 de Rennes, portant à Redon, puis à **Lorient, où il arrivera à 3 heures, pour l'inauguration et la bénédiction des locomotives**, MM. les chefs de service de l'administration centrale du chemin de fer de l'Ouest.

La ligne de Rennes à Redon ne sera pas autrement inaugurée. Il ne faut pas cependant en conclure que la Compagnie de l'Ouest ne lui porte point un vif intérêt Elle compte au contraire que Redon lui ouvrira d'importants débouchés sur la Bretagne, et on annonce qu'une lutte très-vive aura lieu entre l'Orléans et l'Ouest pour se disputer les voyageurs de Lorient et passe-Lorient. Nos vœux sont pour l'Ouest, qui aura aussi très-incontestablement l'avantage de la rapidité. Orléans pourra baisser ses prix, mais il n'abaissera pas les distances.

La Compagnie de l'Ouest, au lieu de jeter de l'argent en fêtes inutiles, a décidé d'accorder aux indigents des communes traversées par la ligne de Rennes à Redon la somme de 5,400 fr-, ainsi répartie : St-Jacques, 200 fr.; Chartres, 200 ; Bruz, 500 ; Guichet), 500; Saint- Senoux , 250 ; Pléchâtel, 500; Messac, 400; **Langon, 300**; Redon, 500; Piriac, 300; Guémené, 700; Masserac, 200 ; Avessac. 550 ; Saint-Nicolas-de-Redon. 300

P. S. — Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que les prix *au départ de Paris* sont réduits de telle sorte que le tarif est uniforme pour *Vitré, Rennes et Redon*, et toutes les stations intermédiaires entre Vitré et Redon. De même, en remontant vers Paris, les prix de Redon a Paris seront ceux de *Vitré à Paris*. Par suite, les prix sont de Redon à Paris (et de Rennes à Paris), savoir : 1[™] classe, 38 fr. 75 ; 2e classe, 29 fr. 70 ; 3e classe. 22 fr. 15

Puisse cette concurrence durer !

- **Suite -**

- **23 Septembre 1862**

Dimanche matin, à 9 heures 30, le train d'inauguration de la ligne de Redon partait de la gare de Rennes emportant environ cent cinquante personnes invitées. Dans un wagon spécial étaient MM Martin, ingénieur en chef de la construction ; Férot, chef de service du mouvement général ; Clerc, ingénieur chef des services de l'entretien et de la surveillance de la voie ; Mayer, ingénieur chef du service du matériel et de la traction; Pingrez, chef du service des agences commerciales; enfin M. Leblanc, ingénieur de la voie de Rennes à Redon, qui l'a construite en entier et qui, en ces derniers temps, a su, avec une rare énergie, amener ce beau travail à sa conclusion, dans un délai si court que, généralement, on le regardait comme impossible.

Le train a parcouru avec régularité la ligne de Rennes à Redon, et il entrait en gare, dans cette dernière ville, à 11 heures 30. Cependant il avait été forcé d'attendre assez longtemps à Messac le train remontant vers Paris, et qui avait du partir de Redon à 9 heures 15. Celui-ci avait été retardé de plus de 40 minutes par la ligne de Lorient.

Sur tout le parcours, la ligne de Rennes à Redon est en parfait état de viabilité. Les bâtiments des stations sont très-avancés et seront probablement livrés à l'exploitation avant la fin d'octobre. En attendant, le service se fait dans des bâtiments provisoires, où tout est admirablement installé ; la télégraphie fonctionne comme sur les lignes où elle est établie depuis longtemps.

A toutes les gares et à toutes les barrières des chemins à niveau, les habitants, accourus de loin, se pressaient et regardaient avec une évidente sympathie le train d'inauguration.

Arrivés à Redon, les invités de la Compagnie de l'Ouest se sont répandus dans la ville, laissant le wagon de l'administration attendre, pour continuer sa route sur Lorient, où se concentrait la fête

d'inauguration, l'arrivée du train parti de Nantes. Celui-ci n'est entré en gare de Redon qu'à une heure environ, ce qui nous permet de douter que les locomotives soient arrivées à Lorient, pour la bénédiction, à l'heure voulue, c'est-à-dire avec **cette exactitude qu'on dit être la politesse des rois et qui est le devoir des chemins de fer**

Redon n'avait fait aucun préparatif pour célébrer l'ouverture d'un embranchement, que cependant cette ville devait attendre avec impatience. Cela ne tient-il pas à ce que Redon n'a pas été un seul jour tête de ligne et n'a pas pu apprécier l'importance du chemin de fer, comme le font les villes qui, pendant un certain temps, touchent, d'un côté à la nouvelle industrie, et de l'autre, à celle qui, avant d'expirer, vient lui rendre hommage.

Le temps était superbe ; le soleil était radieux. Redon se présentait sous son plus brillant aspect, montrant tout d'abord les grands arbres de sa promenade, coupée en deux si fatalement par un de ces passages à niveau qu'on a vu Rennes envier un moment ; la majestueuse tour romane, séparée de son église par un incendie, en 1780 ; et sa coquette sous-préfecture. Redon était depuis longtemps un point commercial important; il acquiert, par l'arrivée de deux chemins de fer, une situation toute exceptionnelle. Le département d'Ille-et-Vilaine y entre d'un côté par une route de terre, tandis que la Loire- Inférieure y accède par Saint-Nicolas. Le canal de Nantes à Brest et la rivière de Vilaine canalisée y mêlent leurs eaux dans un bassin à flot, auquel un bras de mer artificiel apporte les navires de commerce qui remontent la rivière, à leur sortie du golfe de Gascogne; enfin Paris y accède et par le chemin de fer de l'Ouest, la véritable artère bretonne, et par celui que l'ambitieuse Compagnie d'Orléans vient jeter jusque sur la côte sud de Bretagne — L'industrie et le commerce se présentent donc ici de tous côtés ; et Rennes voit dans Redon un de ces auxiliaires qui tour à tour donnent la vie et la reçoivent.

Le bassin à flot est une œuvre capitale, et, sauf quelques points, très-réussie. Son écluse marinière fonctionne à merveille, et les sinistres prédictions qu'on n'avait pas manqué de faire sur son envasement se sont évanouies devant les faits. Nous n'avons pu le revoir, ce bassin à flot, sans nous souvenir que ce point de jonction entre Nantes, Rennes et la mer a été construit en très-grande partie par un ingénieur en chef que nous aimions sincèrement, et qui, né à Nantes, était Rennais par l'éducation. Nous avons nommé M. Coiquaud.

Cependant la Vilaine, tout en étant l'âme de Redon, n'y entre qu'avec difficulté. Au lieu des excellentes écluses qui y amènent les eaux de l'Oust et de l'Isac, celles de l'affluent principal n'ont pour leur libre passage qu'un barrage dit à aiguilles mobiles, et qui ne s'ouvre que devant la sommation des marées. Au milieu du lit, un moulin vermoulu se dresse et interdit, par le haut prix auquel il s'évalue, la construction d'une véritable écluse. Un pont, qui probablement tombera de vétusté, le regarde avec stupeur; et tous deux font rougir le pont aristocratique dont la tôle boulonnée franchit fièrement la rivière à quelques pas de là, pour porter la voie ferrée.

Cinq heures ont été vite employées à Redon, et l'on regrette presque d'entendre la locomotive qui siffle pour annoncer que l'on va reprendre la route de Rennes.

Le train est accueilli à son retour par de plus nombreux visiteurs qui, sur mille points, bordent ses deux rives à Messac, à Bourg-des-Comptes, à Bruz , il recueille des centaines de voyageurs semés le matin par les trains descendants. Tous trouvent place dans ses larges flancs; car, même en ce jour d'inauguration, le service a déjà pris admirablement ses mesures. Cet empressement des voyageurs-promeneurs est de bon augure; il montre que déjà la Bretagne a appris à se servir de la nouvelle locomotion. Car c'est là une chose qui s'apprend comme tant d'autres.

Que s'est-il passé à Lorient ? On a sans doute suivi le mince programme que nous avons annoncé et qui avait attiré, de compte fait, quatre ou cinq de nos concitoyens. Rares aussi avaient été les invitations faites au chef-lieu d'Ille-et-Vilaine. La ville de Lorient avait oublié en ce jour de réjouissance que Rennes, qui est doublement son chef-lieu, s'était aussi montrée de ses plus sincères amies quand, sous la restauration, il s'agit de savoir où les paquebots transatlantiques seraient établis. Rennes a vu avec regret la municipalité lorientaise si mal se souvenir; elle espère que les populations ne s'en rapprocheront pas moins chaque jour. Nous croyons, pour notre part, que celles de Lorient auront à cœur de prouver qu'elles n'ont été pour rien dans les invitations officielles

Nous donnerons dans un prochain numéro un complet itinéraire de la ligne de Rennes à Redon, qui est une des plus pittoresques qu'on puisse imaginer.

- **A. Marteville.**