

# Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne

Congrès de Brest, 1<sup>er</sup>-3 septembre 2011

## Les transports en Bretagne : quelques perspectives en vue du Congrès

Le récent transfert d'une partie des compétences ferroviaires, routières et portuaires aux Régions est venu rappeler combien les transports intérieurs étaient importants dans la constitution du fait régional. Le congrès de Brest, en s'ouvrant à cette thématique, souhaite donc apporter une contribution historique à cet élément parfois oublié de ce qui fait lien entre les Bretons. Le choix, en conséquence, sera de se polariser principalement sur les liaisons intérieures.

Depuis l'époque moderne, une part non négligeable de la recherche sur l'antiquité a été orientée vers la recherche des voies romaines : Robien s'est passionné pour cette question qui va en particulier servir à mesurer le degré d'intégration de l'ancienne Armorique au monde romain. Tout a-t-il été dit sur le sujet ? La récente publication par la SHAB de l'*Itinéraire* de Dubuisson-Aubenay nous a montré que nous n'étions pas à l'abri de découvertes, puisque grâce à lui, nous avons pu retrouver des voies qui avaient jusque là échappées aux chercheurs les plus sagaces. La prospection aérienne a aussi permis de nombreuses découvertes depuis une trentaine d'années. Reste qu'il ne faudrait pas oublier que, dans les temps anciens, et jusqu'au cœur de la période moderne, l'eau – les « chemins qui marchent » chers à Blaise Pascal – a été essentielle dans les communications intérieures, comme l'attestent au premier chef nombre d'implantations urbaines, ou encore ces cartes du XVII<sup>e</sup> siècle sur lesquelles figurent les rivières, mais non les routes. Mais malgré la belle aventure des canaux bretons, la tendance est au déclin des voies d'eau à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle. On serait tenté d'ailleurs d'en dire de même du cabotage, avec la même tendance, au XX<sup>e</sup> siècle, à revêtir les habits de la civilisation des loisirs, même si la question des liaisons avec les îles permet de nuancer le propos.

C'est donc la route qui, depuis la corvée royale et le duc d'Aiguillon, est devenue l'élément clef, mais on n'oubliera pas ici que les impératifs stratégiques de ce qui était une province frontalière ont pesé dans les choix des tracés. Au XX<sup>e</sup> siècle, la route est plus que jamais symbole de modernité et vecteur de modernisation : le fameux plan routier breton annoncé par le général de Gaulle lors de son voyage à Quimper permet aux Bretons d'avoir des autoroutes à vitesse limitée certes, mais gratuites, ce qu'une légende moderne, par un étrange jeu de mémoire attribue à un privilège accordé à Anne de Bretagne ! Détail qui n'en est pas un pour une SHAB qui ne connaît que la Bretagne des cinq départements : le PRB incluait bien la Loire-Atlantique, ceci conduisant à souligner à nouveau l'importance des transports intérieurs dans la construction d'un espace régional, faisant fi des découpages administratifs. Et c'est aussi ce type de routes qui permet de rapprocher Nantes et Rennes comme jamais. Par contraste, on rappellera les enjeux cruciaux qui existent autour de la mise en « deux fois deux voies » de l'axe centre armoricain.

La route et la voie d'eau n'épuisent cependant pas les thématiques susceptibles d'être abordées lors de notre congrès. Chacun songe évidemment au rail, dont l'importance pour les flux des hommes (qu'ils soient migratoires ou pendulaires), mais aussi pour l'économie, a été et est encore considérable. On n'oubliera pas ici les enjeux qui sous-tendent tracés et implantations, avec parfois des conséquences non négligeables : ainsi le rail a-t-il peut-être *in fine* favorisé Rennes par rapport à Nantes, plus marginalisé dans un réseau pensé depuis Montparnasse, et reproduisant à l'échelon régional une certaine centralité qui n'est pas sans rappeler celle qui prévaut à l'échelle nationale. Chacun songe aussi à Redon, nœud ferroviaire s'il en est, ou encore, au désert, là encore, que constitue l'Argoat. L'impact des mutations

techniques joue aussi : ainsi l'électrification, ou encore le fait de voir arriver le TGV chez soi, dont on espère un « effet » comparable à celui qui accompagnait l'arrivée des voitures à vapeur dans les villes du XIXe siècle. Evoquons aussi pour finir l'avion. Même si celui-ci n'est pas directement un acteur du transport régional, le fait que le ciel breton soit parcouru de lignes nationales et internationales ne peut être négligé, de même que les enjeux liés aux implantations d'aéroport, comme le montrent tant d'exemples, de Brest à Lannion en passant par ... Notre-Dame des Landes.

Derrière tout cela, il y a des hommes. On pense bien entendu d'abord aux ingénieurs. Depuis le savant Italien embauché au XVI<sup>e</sup> siècle par la ville de Rennes pour améliorer la navigabilité de la Vilaine, en passant par le célèbre Ogée (l'homme de l'impérissable dictionnaire), on les voit progressivement s'affirmer dans le paysage technique, mais aussi social et culturel, à mesure que routes, rails et canaux se développent. Mais il y a aussi tous les autres : paysans soumis à la corvée, militaires réquisitionnés, agents voyers et autres cantonniers et tant d'autres encore, qui ont œuvré de manière anonyme et que seules de patientes recherches peuvent permettre de redécouvrir. Pensons aussi aux Soubigou, ces *juloded* passés des toiles à la construction de voies ferrées si bien décrits par Charles des Cognets. Sans oublier, chemin faisant, ceux qui font vivre l'outil : bateliers, charretiers, voituriers, messagers, cheminots, routiers, etc. mais aussi les gardes barrières, les gens tenant relais de poste, les aubergistes et, bien entendu, la maréchaussée, dont le nom dit clairement qu'elle appartient à un sujet qui est aussi ouvert aux usagers, fussent-ils des brigands de grands chemins, colporteurs, et tant d'autres, des éternels migrants aux automobilistes.

Enfin, il y a les réalisations, depuis les vestiges des voies antiques jusqu'aux ouvrages d'art de plus en plus audacieux, et dont la ville de Saint-Brieuc conserve, en raison de son site, plusieurs exemples notables. Au-delà, le congrès est ouvert à la dimension matérielle du transport : bateaux, voitures d'hier et d'aujourd'hui, matériels qui roulants, qui flottants, qui volants sont pleinement objets d'histoire, de même que les animaux qui, longtemps, en furent les premiers acteurs. La matérialité du transport est en effet une dimension essentielle, quoique difficile du sujet, qui inclut également la question essentielle de ce derrière quoi beaucoup d'entre nos contemporains sont réputés courir : le temps.