

La gare de Matignon

Rappel historique

Les grandes lignes

Le chemin de fer venant de Paris, arrive à Lamballe, puis Saint-Brieuc, le 7 septembre 1863.

Quelques années après, la compagnie des Chemins de fer de l'Ouest réalise une ligne de Lamballe à Lison (Calvados), avec notamment une station à Plancoët. Les liaisons sont assurées par des véhicules hippomobiles.

Les voies ferrées d'intérêt local

C'est le nom officiel des dessertes ferroviaires départementales, que nous appelons couramment aujourd'hui le petit train.

La ligne de Plancoët à Saint-Cast par Matignon

Le réseau départemental a été ouvert en deux ensembles distincts. Le premier d'entre eux, appelé premier réseau, se compose de dix lignes d'une longueur totale de 209 km. Il est déclaré d'utilité publique par la loi du 21 mars 1900.

Il comprend notamment :

- La ligne de Saint-Brieuc à Moncontour, ouverte le 1er mai 1905. Elle fera l'objet ultérieurement d'un embranchement, à partir d'Yffiniac, pour desservir la côte Est du département lors de l'ouverture du second réseau.

- La ligne de Plancoët à Saint-Cast, mise en service le 18 septembre 1906, qui passe par Matignon. Une halte située au lieu-dit L'Hôpital est ouverte ultérieurement.

La ligne d'Yffiniac à Matignon

Bien que l'attente de la population soit considérable, le second réseau n'est autorisé que douze années après, par la loi du 28 mars 1912. Il comprend en définitive neuf lignes, d'une longueur totale de 242 km.

La couverture du littoral Est est maintenant réalisée, par la jonction entre Yffiniac et Matignon ouverte par tronçons de 1922 à 1926, et la prolongation du Guildo (sur la ligne de Plancoët à Saint-Cast) jusqu'à Lancieux et Saint-Briac en Ille-et-Vilaine, en 1929.

Fermeture des lignes

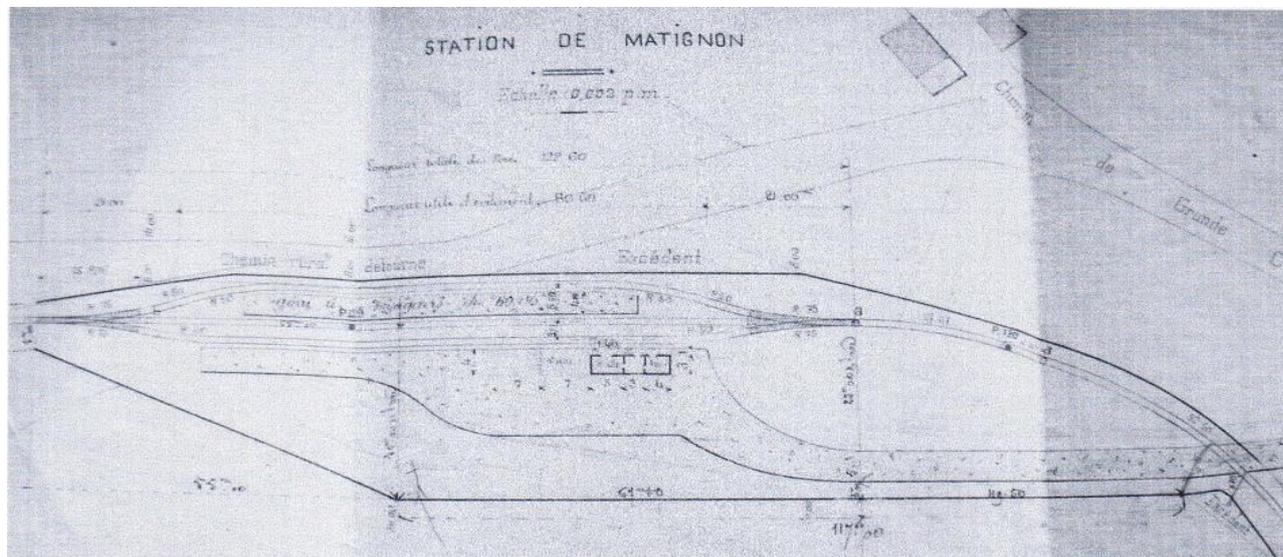
Les lignes de Plancoët à Saint-Cast et Saint-Briac sont fermées le 15 février 1939. Le tronçon de Matignon à Saint-Cast est remis en service en 1940 mais fermera à son tour, de même que la ligne Saint-Brieuc - Yffiniac - Matignon, le 31 décembre 1948.



Le train de Saint-Brieuc en gare de Matignon

La première gare de Matignon

Comme prévu dans le dossier d'enquête du 29 janvier 1903, la gare de Matignon est aménagée au centre d'une immense place, à 700 mètres du centre du bourg, avec un accès par le chemin de Grande Communication n°13.



Le projet du 29 décembre 1905, signé par Daubert, comporte trois voies ferrées, d'une longueur de 55 m, avec un quai à voyageurs et un quai à marchandises, sur lequel est construit un petit bâtiment comportant une halle à deux niveaux, un local bureau et un abri.

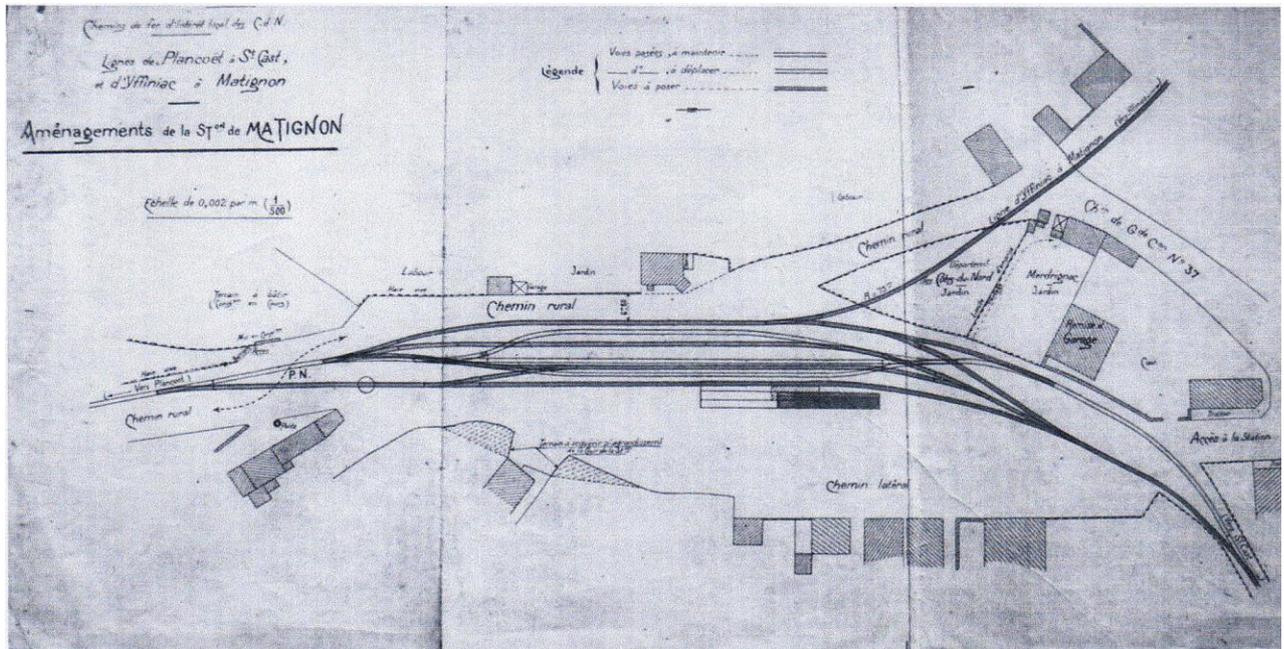
Cet édifice est conforme aux plans types de l'époque, conçus par Louis Harel de la Noë, ingénieur en chef, avec une ossature en béton armé et un remplissage de briques. On peut encore observer un exemplaire de ce type à Lanvollon.

Les travaux de construction de la gare ont dû être réalisés en régie. Nous avons retrouvé des factures de fournitures diverses, mais aucun marché.



La seconde gare de Matignon

Lors de l'étude du second réseau, le concessionnaire propose, le 20 décembre 1913, un projet de gare commune avec le premier réseau. Le 20 janvier 1914, le département décide qu'il y aura une seule et même gare à Matignon.



La Grande Guerre retarde considérablement l'établissement du second réseau.

En juillet 1925, un projet prévoit une gare plus importante que la première. Des voies sont déposées, d'autres déplacées, car quatre voies sont prévues devant le nouveau bâtiment. Celui-ci présente en tout point l'architecture des gares du second réseau, telle qu'on peut encore la voir sur les anciennes gares de Plévenon ou Fréhel. Ainsi, même si certaines parties de l'édifice ont été conservées, c'est une gare toute neuve qui accueille la nouvelle ligne.

Les travaux de la gare sont adjugés et confiés à une entreprise.

Le projet de destruction de la première gare et les modifications de voies peuvent surprendre lorsque l'on connaît la minutie de l'ingénieur, Harel de la Noë.

Il semble donc que la reconstruction de la gare à deux mètres de distance ait été évitée en dépit de la transformation des locaux pour les besoins du nouveau service. Il faut y voir une évolution de la conception des successeurs d'Harel de la Noë, lequel a pris sa retraite en 1918.



La gare de 1949 à nos jours

Après le déclassement des lignes, le Conseil Municipal de Matignon rejette, le 14 avril 1949, la proposition de la Commission départementale pour la session au prix de 150.000 francs de l'implantation de la ligne désaffectée Matignon - L'Hôpital. Une deuxième proposition au prix de 30.825 francs sera acceptée le 4 juillet 1949.

La Commission départementale propose à la commune, en avril 1950, la session de la place de la Gare, du bâtiment, des implantations des lignes vers Saint-Cast et vers le Pont-Ideuc ainsi que de la station de pompage pour un prix de 400.000 francs. Le Conseil Municipal accepte cette proposition le 10 septembre 1950 mais émet le souhait que l'antenne vers Saint-Cast soit convertie en piste cyclable. Ce projet de piste cyclable sera accepté par le département et la ligne vers Saint-Cast sera exclue de la vente, mais sans réduction du prix global de session. Ce chemin existe toujours entre Matignon et Saint-Cast.

Le 7 juillet 1951, suite au souhait émis par le Conseil Municipal que soit édifié à Matignon un dispensaire, la Direction départementale de l'Inspection d'Hygiène propose de transformer et d'aménager l'ancienne gare en dispensaire d'Hygiène sociale à ses frais, mais demande une session gratuite du bâtiment. Le Conseil Municipal approuve la session de l'ancienne gare le 25 février 1951 à l'Œuvre d'Hygiène Sociale des Côtes du Nord pour y aménager un dispensaire. Ce dispensaire, après travaux et création de deux petites extensions aux extrémités, sera inauguré le 18 mai 1952 par Monsieur René Pleven et fonctionnera jusqu'à l'été 1999.

Le projet global d'aménagement de la place de la Gare se compose alors d'une salle des fêtes (réalisée en 1956-58), d'un bâtiment pour les Ponts et Chaussées (terrain cédé gratuitement en 1953) et d'une Gare routière.

Le quai à marchandises, en partie tronqué, existe toujours. En revanche la grue à eau a disparu, de même que les deux réservoirs cylindriques qui alimentaient les locomotives en eau. Une autre réserve à eau, à ciel ouvert, existait au lieudit « Le Pont Taingy », sur la route de Matignon à Saint-Cast, elle a été transformée en lavoir en 1953 puis abandonnée.

En 2006, le Conseil Municipal décide de rénover le bâtiment de l'ancienne gare pour y installer la bibliothèque municipale. Les travaux sont achevés début 2008.



C'est un bel exemple de volonté de conservation du Patrimoine.

Les plans proviennent des Archives Départementales, série S

Les illustrations sont de P Y Bourneuf, J Danais, M Harouy, JL Heurtier et D Marsaudon

Etudes réalisées, en février 2008, avec l'aide de la Commune de Matignon, en collaboration :

- des Amis du passé en Pays de Matignon, Anne-Marie et Didier Marsaudon,
- AMENO Harel de la Noë, Jean-Loïc Heurtier, René Hémond et François Lépine.