

SUJET(S)

Aménagements ferroviaires stratégiques réalisés dans le secteur rennais durant la Seconde Guerre mondiale



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)



Ille-et-Vilaine

- 35024 – Betton
- 35047 – Bruz
- 35066 – Chartres-de-Bretagne
- 35152 – Liffré
- 35238 – Rennes
- 35281 – Saint-Jacques-de-la-Lande
- 35334 – Thorigné-Fouillard
- 35353 – Vezin-le-Coquet



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
35024.01S	/	BETTON – Gare > LIFFRE - Les Maffrais	1939	≤ 1944
35047.02S	/	BRUZ - Le Houx Arrêt > BRUZ - Bas Doublé	≥ 1940	≤ 1947
35066.01S	/	CHARTRES DE BRETAGNE - La Gautrais > SAINT JACQUES DE LA LANDE - Aéroport	≥ 1940	≤ 1960
35066.02S	/	CHARTRES DE BRETAGNE - La Haie Gautrais > CHARTRES DE BRETAGNE - La Janais Dépôt Munitions	≥ 1940	≤ 1944
35152.05S	/	LIFFRE - Les Maffrais > THORIGNE FOUILLARD - Bois de Campaufour	1939	≤ 1944
35152.06S	/	LIFFRE - Les Maffrais > THORIGNE FOUILLARD - La Gaudrier	1939	≤ 1944
35238.08S	/	RENNES - Rue Mauconseil > RENNES - Arsenal	≥ 1940	≤ 1944
35238.20R	/	RENNES - Saint Cyr Raccordement	≥ 1940	≤ 1947
35238.21S	/	RENNES - Dépôt Kriegsmarine Montigné	≥ 1940	≤ 1950
35281.03S	/	SAINT JACQUES DE LA LANDE - La Reuzerais > SAINT JACQUES DE LA LANDE - La Maltière Dépôt Munitions	≥ 1940	≤ 1944
35281.04R	/	SAINT JACQUES DE LA LANDE - La Chevrolais Raccordement	≥ 1940	≤ 1944
35353.01R	/	VEZIN LE COQUET - Montigné Raccordement	≥ 1940	≤ 1944
35353.02R	/	VEZIN LE COQUET - Montigné Raccordement > SAINT JACQUES DE LA LANDE - La Chevrolais Raccordement	≥ 1940	≤ 1944

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

La Kriegsmarine s'installe sur les côtes françaises – Chapitre III	books.openedition.org
Bombardement de Bruz du 8 mai 1944	Wiki-Rennes.fr
Le dépôt de munitions de Fouillard	Wiki-Rennes.fr
Histoire et au patrimoine de la commune de Thorigné-Fouillard - Le camp de Fouillard	Hptf.over-blog.com
Aéroport de Rennes - Bretagne	Wiki-Rennes.fr
18 février et 26 février 1943 des Mosquito bombardent le dépôt de la Kriegsmarine	Wiki-Rennes.fr
Zone d'activités Ouest	Wiki-Rennes.fr
Bruz la martyre	absa3945.com/

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

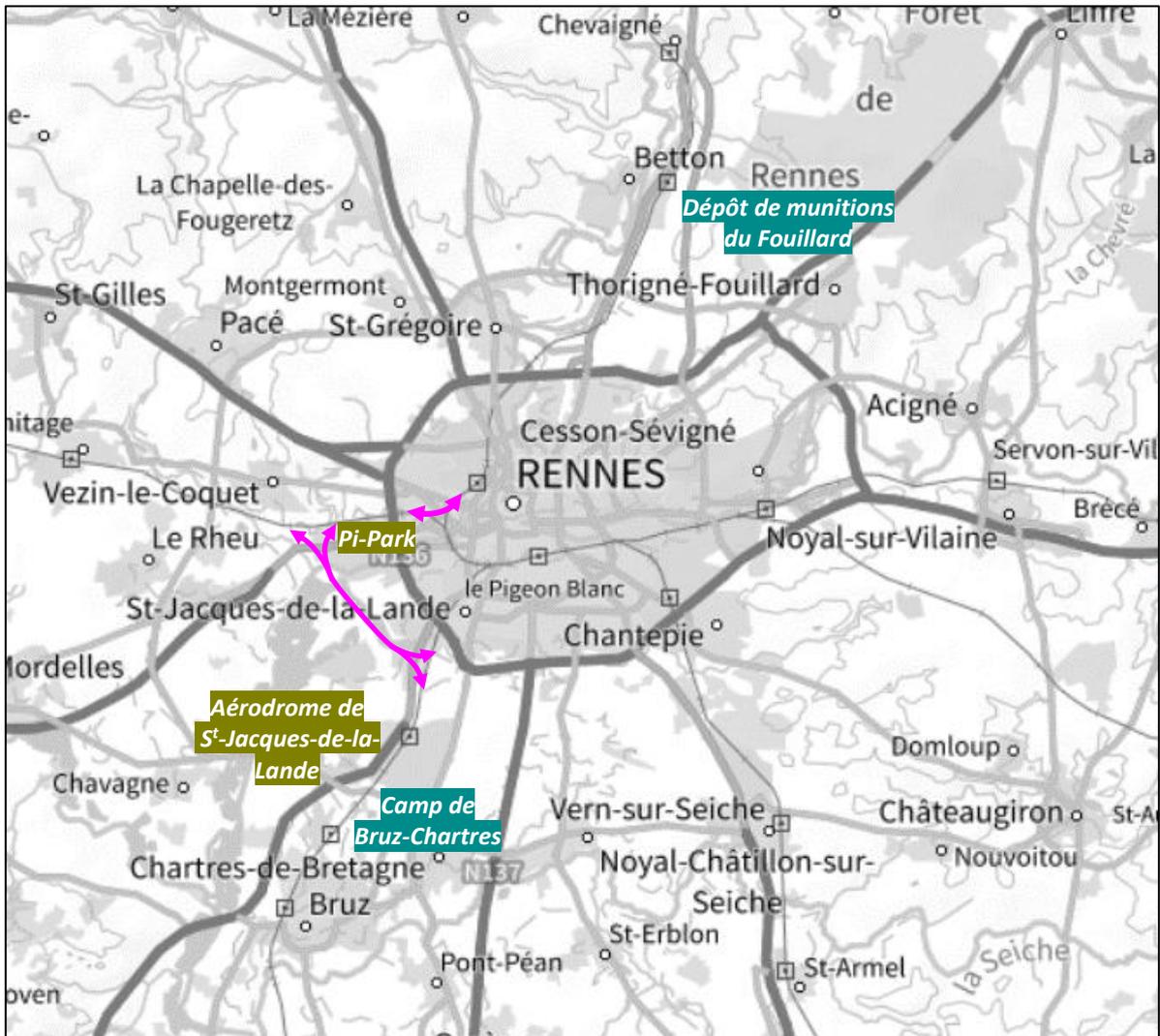
irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.
 Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.
 Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.
 Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

LOCALISATION



-  Liaisons créés ou initiés par l'occupant
-  Sites créés par les Britanniques, repris par l'occupant
-  Sites créés par l'occupant



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

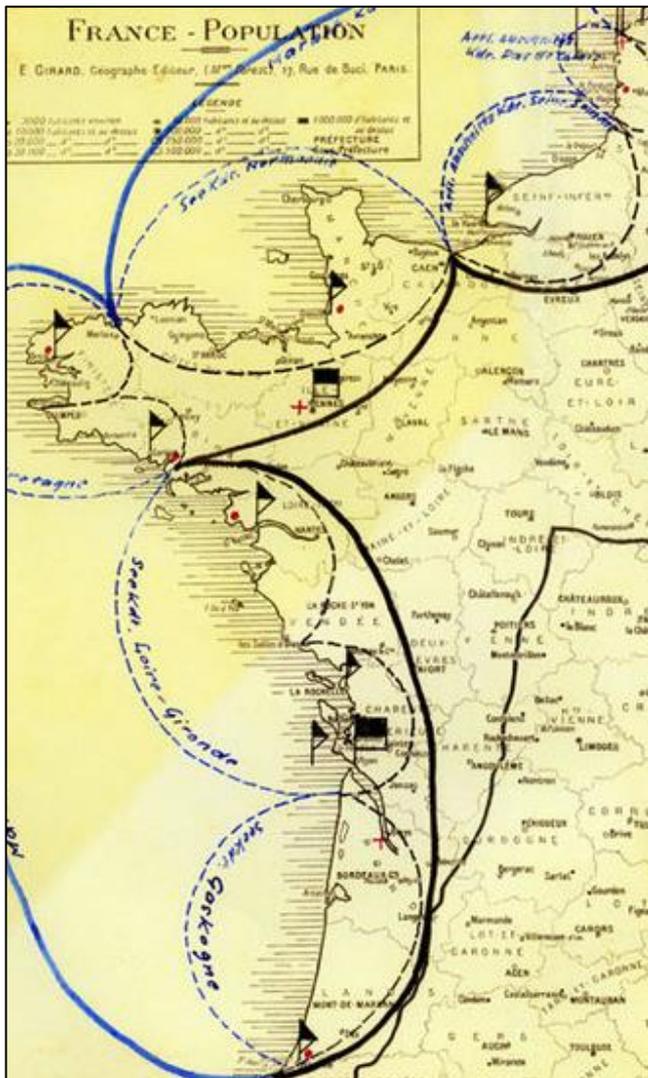
irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

Le 3 septembre 1939, la France et la Grande-Bretagne déclarent la guerre à l'Allemagne nazie, à la suite de l'invasion de la Pologne. Compte tenu de cette alliance, l'Angleterre envoie des troupes dès le lendemain en France. Entre septembre 1939 et juin 1940, l'armée anglaise utilise l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques, installe ses cantonnements à Bruz et crée un dépôt de munitions au Fouillard où elle construit un réseau ferroviaire. En juin 1940, après l'occupation de la France, la marine de guerre allemande (*Kriegsmarine*) établit sa propre infrastructure en France. Le siège national est basé à Paris et le littoral de la zone occupée est divisé en quatre commandements navals (*Marinebefehlshaber*) :

- Côtes de la Manche (*Kanalküste*), entre la frontière néerlandaise et l'embouchure de la Somme ;
- Nord de la France (*Nordfrankreich*), entre l'embouchure de la Somme et la Rance ;
- Bretagne, entre la Rance et l'embouchure de la Loire ;
- Ouest de la France (*Westfrankreich*), entre l'embouchure de la Loire et la frontière espagnole.

Cette organisation fut à plusieurs reprises modifiée et adaptée aux nouvelles situations stratégiques. En décembre 1940, la *Marinebefehlshaber Bretagne*, est incorporée à la *Marinebefehlshaber Westfrankreich*.



Au printemps 1942, la construction du Mur de l'Atlantique débute. Elle nécessite d'énormes moyens. A cette période, comme le montre la carte ci-contre, les côtes bretonnes sont divisées en trois secteurs de défense maritime (*Seeverteidigung*) : « Normandie » (Côtes de la Manche), « Bretagne » et « Loire-Gironde » (Ouest de la France). Le parc central du Génie allemand (*Zentral Pioneer Park*) est situé à Paris. Rennes reçoit un parc principal du Génie (*Haupt Pioneer Park*). Deux autres sont situés dans le Pas-de-Calais et en Gironde. Appelé *Festung Pi-Park* ou plus simplement *Pi-Park*, le parc de Rennes travaille au profit des antennes de Granville, Brest et Lorient.

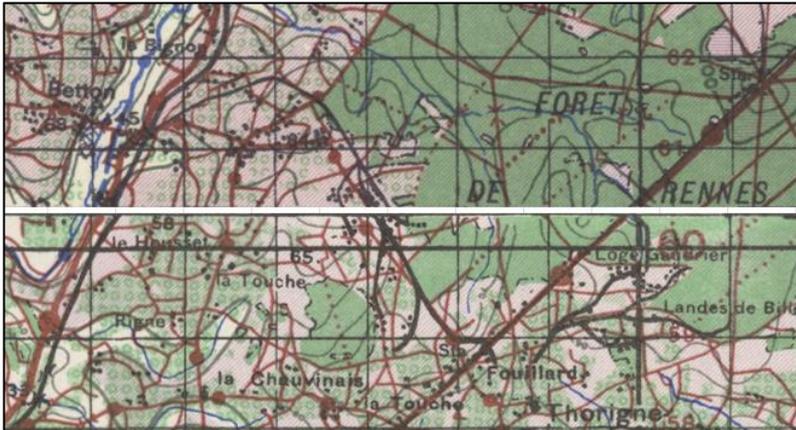
Noeud ferroviaire stratégique, Rennes devient ainsi à partir du 18 juin 1940, une base arrière importante pour l'occupant.

La présente étude s'intéresse à cinq réalisations notoires réalisés par les Britanniques ou les Allemands :

- Le dépôt de munitions du Fouillard ;
- Le réseau du *Pi-Park* ;
- Le contournement ouest inachevé ;
- Le réseau du terrain d'aviation de Rennes-Saint-Jacques ;
- Le réseau inachevé du camp de Bruz-Chartres.

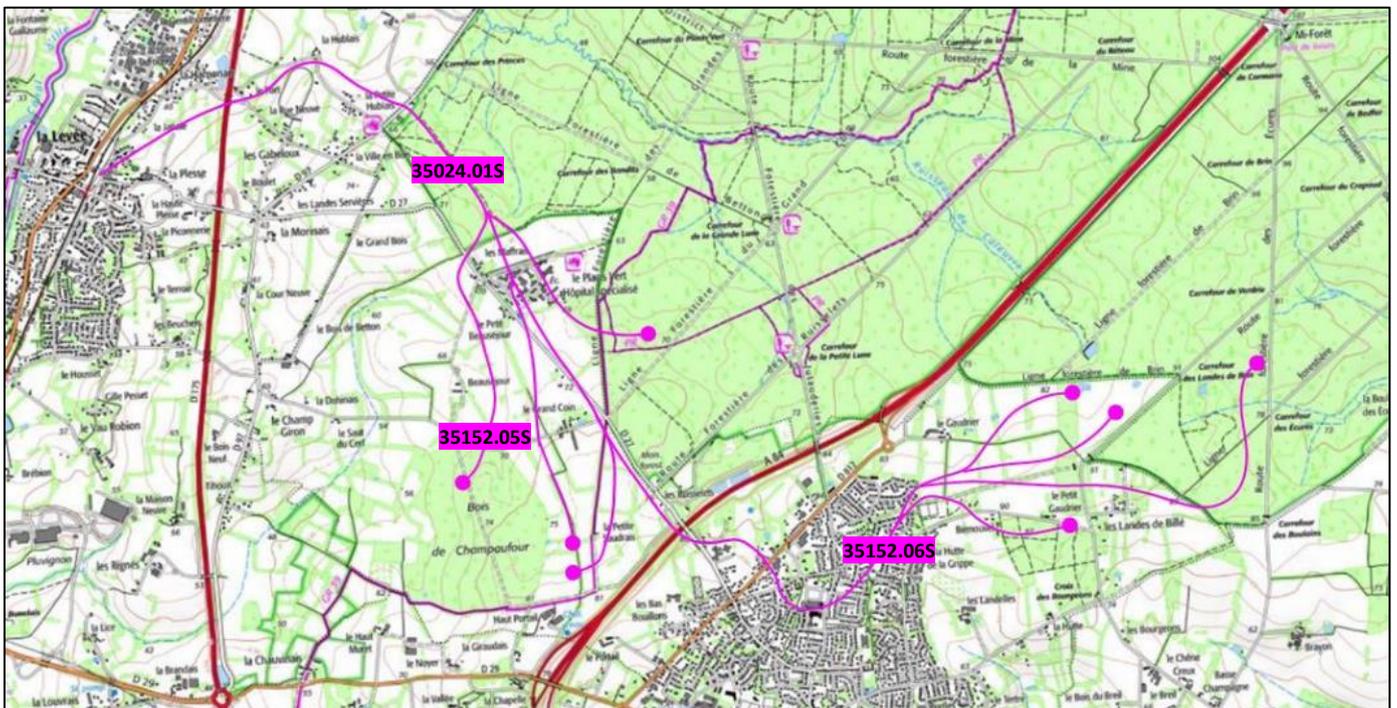
LE RESEAU DU DEPOT DE MUNITIONS DU FOUILLARD

Les Britanniques débutent les travaux du dépôt de munitions du Fouillard en novembre 1939. Un réseau d'environ 20,4 km de voies est créé (SDL n° **35024.01S**, **35152.05S** et **35152.06S**) avec pour origine la gare de Betton. En juin 1940, les Anglais commencent à retirer les munitions du dépôt. Peu de temps après, les Allemands investissent le camp, qui contient encore de nombreuses munitions, et construisent un camp de prisonniers d'origine africaine. Quatre ans après, dans la nuit du 16 au 17 juin 1944, 300 bombardiers alliés déversent plus de 3 000 bombes sur le secteur. A la Libération, le camp de Fouillard est laissé à l'abandon. Les voies sont déposées au début des années 1950.



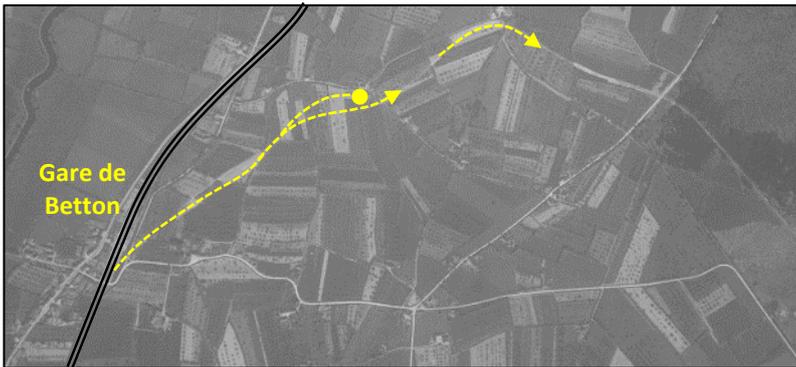
↑ Le camp étant d'origine anglaise, le réseau est indiqué sur les cartes britanniques du War Office (cartes [Rennes-Redon](#) et [St Malo-Dinan](#)) éditées en 1944.

Le 17 juin 1944, devant l'avancée allemande, un train entier de munitions quitte le dépôt du Fouillard en direction de Rennes. Malheureusement ce même jour à 10h40, trois avions allemands surgissent et bombardent la gare de triage de la Plaine de Baud. Celle-ci est encombrée de trains de réfugiés, de transports de troupes, de convois d'armements. Le train d'explosifs anglais est atteint et pulvérise toutes les rames situées à proximité. Le carnage est immense et cause entre 1 000 à 2 000 morts, pour la plupart non identifiables.



Le tracé du réseau reporté grâce à l'analyse des vues aériennes de 1948, sur la carte IGN. Le tracé est fidèle aux cartes du War Office.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



← Vue aérienne du 16 avril 1948 du secteur de la gare de Betton (ligne de Rennes à Saint-Malo - Saint-Servan). A noter la voie de garage.



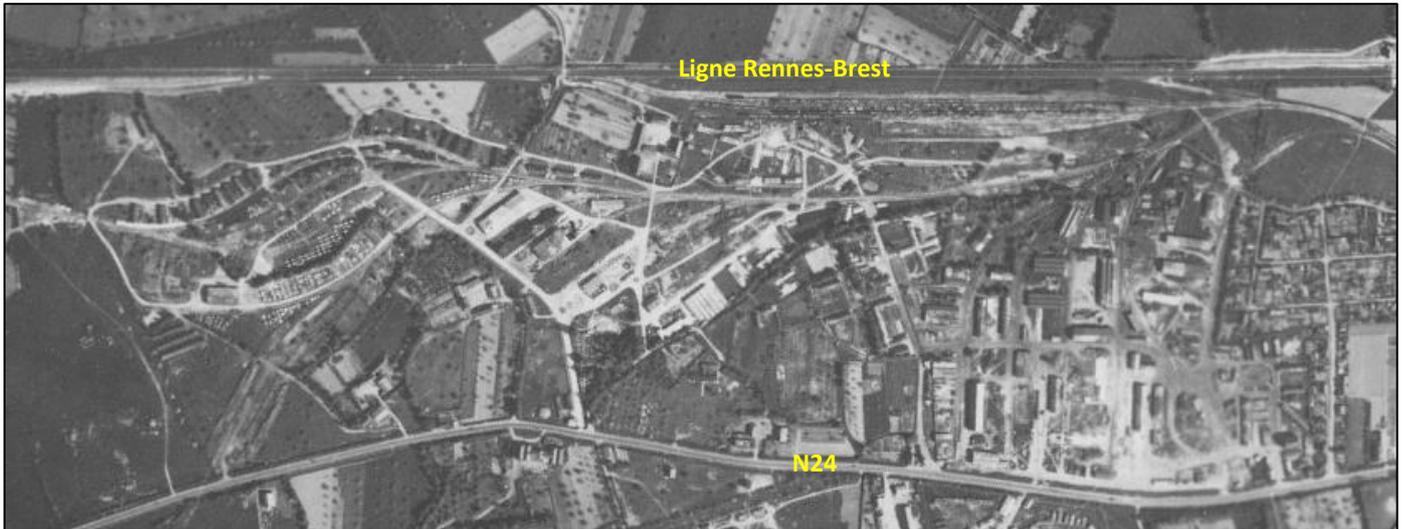
← Vue aérienne prise à la même date du secteur occupé depuis, par l'hôpital spécialisé du Placis Vert. A noter les multiples traces des bombardements. Le secteur n'est pas couvert par les vues aériennes antérieures.



← Vue aérienne du 4 juin 1952 du secteur de la Lande de Billé avec une longue trace qui pénètre dans l'extrémité sud de la forêt domaniale de Rennes. En bas à gauche, on aperçoit encore les terrassements des anciens hangars. Ce secteur semble avoir été épargné par les bombardements.

LE RESEAU DU PI-PARK

Le *Pi-Park* était utilisé pour le stockage des matériels, éléments et matériaux utilisés pour la construction du mur de l'Atlantique avec des antennes à Granville, Brest et Lorient. Il s'étendait sur environ 50 hectares à l'ouest de la ville de Rennes et était délimité au Nord, par la ligne de chemin de fer de Rennes à Brest et au Sud, par la route (N24) de Rennes à Lorient.



↑ Vue aérienne du P-Park, prise le 11 mai 1944.

Le site est bombardé les 18 et 26 février 1943 par l'aviation britannique puis le 8 août par des équipages français. A partir d'avril 1945, l'ancien dépôt est transformé en camp de prisonniers allemands. Le camp est dissout le 30 juin 1947.

Le dépôt disposait d'une gare de triage parallèle à la ligne de Rennes à Brest. Les différents entrepôts étaient desservis par tout un réseau embranché sur ladite gare.



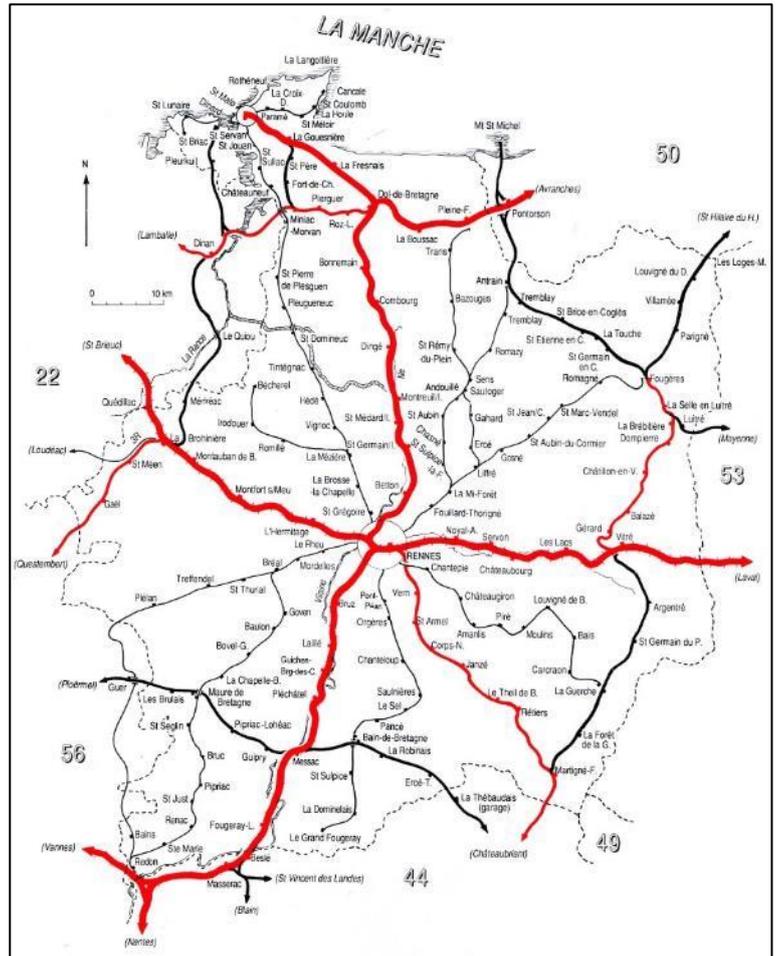
↑ Report des principales voies du Pi-Park sur la carte IGN.

LE CONTOURNEMENT OUEST

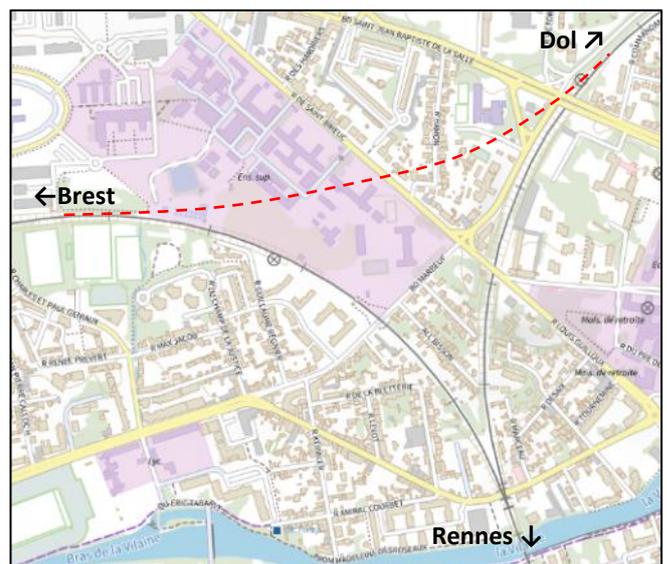
L'installation du *Pi-Park* à l'Ouest de la ville présente un inconvénient majeur. En effet, les trains à destination ou en provenance de Granville ou ceux à destination ou provenance de Lorient doivent rebrousser en gare de Rennes. Deux aménagements sont donc projetés en vue de réaliser un contournement Ouest de la ville. Un seul sera totalement achevé avant la Libération.

Le raccordement Nord

Ce court raccordement (SDL n°**35238.20R**) d'environ 1 km permettait de relier la ligne de chemin de fer de Rennes à Brest à celle de Rennes à Dol-de-Bretagne. Il mordait l'angle Sud de l'école nationale d'agriculture (1893) puis traversait à niveau la route de Saint-Brieuc avant de sectionner la zone pavillonnaire de Malifeu. Les vues aériennes nous indiquent qu'une seule voie fut posée et que celle-ci fut déposée entre mai 1945 et juin 1947.



↑ Vue aérienne du 15 mai 1945.



↑ Report du tracé du raccordement Nord sur la carte IGN.

Le contournement Ouest

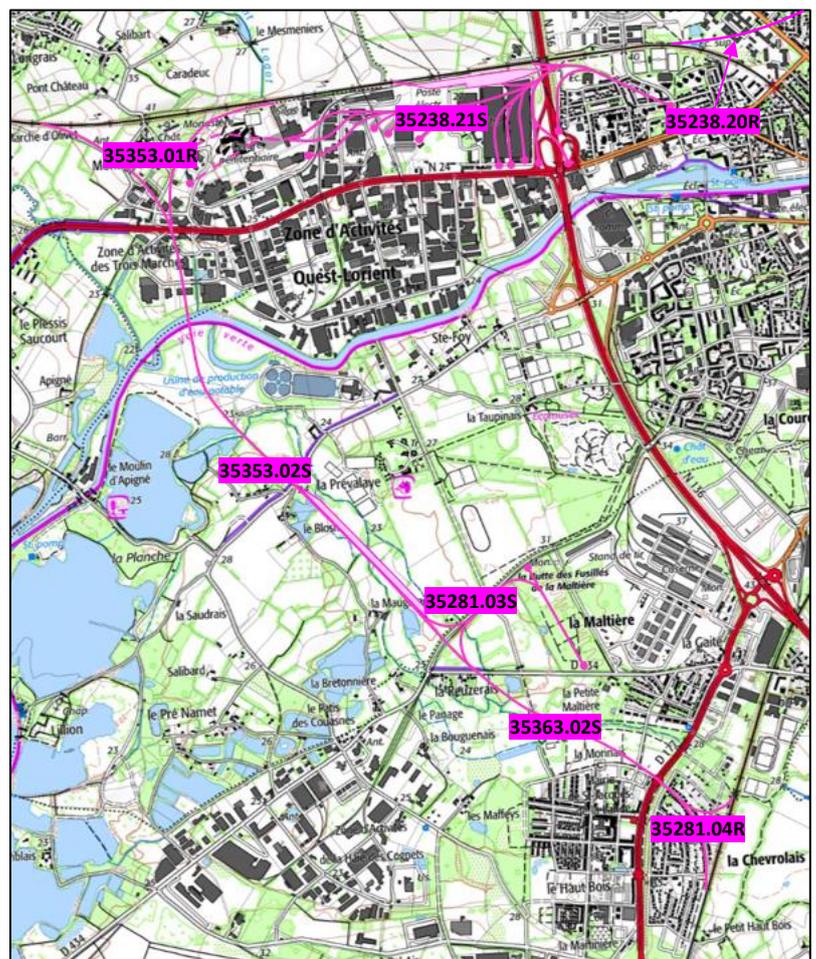
Beaucoup plus long que le raccordement précédent (environ 4,5 km), ce contournement (SDL n° **35353.02S**) reliait la ligne de chemin de fer de Rennes à Brest à celle de Rennes à Redon. L'ensemble des terrassements, a priori prévus pour deux voies, furent achevés. La traversée de la Vilaine reçut un pont provisoire (voir fiche IPVD n° [345353.04Z](#)) pour le passage d'une seule voie, en attendant un ouvrage définitif qui aurait été à deux voies.

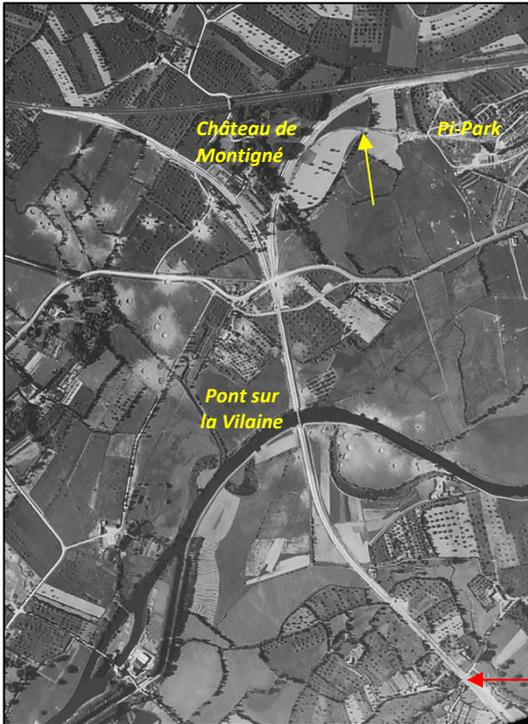
Chacune des extrémités comportait un raccordement triangulaire. Celui de la ligne de Rennes à Brest (SDL n° **35353.01R**), était opérationnel avant les bombardements alliés. Celui de la ligne de Rennes à Redon est resté inachevé et n'offrait qu'une jonction en direction de Redon (SDL n° **35281.04R**). Le contournement devait être relié au *Pi-Park* à son extrémité Nord, mais celui-ci est resté également inachevé.

Une gare intermédiaire avait été prévue à mi-distance. Dans sa moitié sud, le contournement desservait le polygone de tir de la Maltière par un raccordement triangulaire (SDL n° **35281.03S**).

Les vues aériennes nous indiquent que les voies furent déposées entre mai 1945 et juin 1947.

Report en rose du réseau sur la carte IGN. Le pont sur la Vilaine devait être le seul ouvrage d'art notable à construire. Le franchissement de la rivière du Blosne a nécessité la création de ponceaux, sans doute constitués de buses en béton. →





←↓ Vues aériennes du contournement ouest de Rennes, prises le 17 juin 1944 par un avion américain appartenant au 34th Photo Reconnaissance Squadron / 10th Photo Reconnaissance Group (mission : sortie 788). Le château de Montigné se retrouvait au centre du triangle de raccordement nord. La flèche jaune pointe le raccordement inachevé avec le Pi-Park. On aperçoit très nettement le pont provisoire sur la Vilaine. On peut également apercevoir les cratères des bombardements alliés qui devaient sans doute viser le triangle de raccordement nord et le pont, mais qui ont raté leurs cibles. Au sud, seule la liaison avec Redon avait été réalisée (actuelle rue des Korrigans, commune de Saint-Jacques-de-la-Lande). Le terrassement de la branche Nord vers Rennes avait débuté (flèche orange).

Source : [U.S. National Archives](https://www.annualreport.gov/).



Vue aérienne du 31 juillet 1944 de l'extrémité Sud de la gare intermédiaire et du triangle de raccordement du polygone de la Maltière. Il était relié à un réseau déjà existant (en tirets roses) qui desservait le dépôt de munitions du site militaire. Après-guerre, celui-ci fut prolongé pour desservir la zone d'activité de la Haie des Cognets tandis que le contournement allemand disparaissait. →

Entre septembre 1940 et juillet 1944, les Allemands ont transformé la butte de tir du polygone de la Maltière en lieu d'exécutions. Soixante-seize patriotes y furent fusillés. Le site a été transformé en [lieu de mémoire](#).

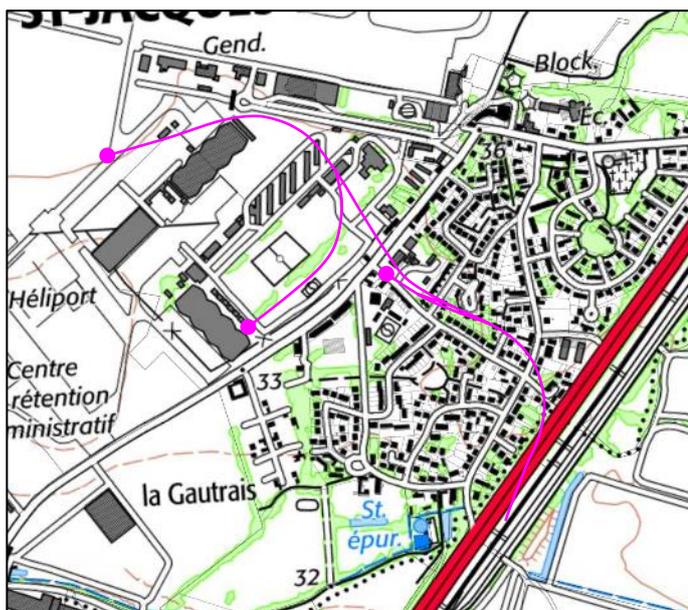


L'EMBRANCHEMENT DU TERRAIN D'AVIATION

La création de l'aérodrome de Rennes-Saint-Jacques date de la fin de l'année 1931 avec une surface initiale est de 38 hectares. L'inauguration a lieu du 28 au 30 juillet 1933. En 1938, la superficie est portée à 90 hectares. Dès les mois de juin-juillet 1940, le terrain d'aviation est utilisé par l'aviation allemande comme base de départ pour des attaques sur l'Angleterre. En 1941, les Allemands commencent des travaux de transformation et d'agrandissement. Pour ce faire, ils rasant la partie centrale du village de Saint-Jacques-de-la-Lande. Le terrain est relié par un embranchement particulier (SDL n°35066.01S) à la voie ferrée de Rennes à Redon. Deux pistes en béton de 80 m de large sont créées, l'une de 1705 m long (10/28) et l'autre de 1425 m long (14/32). L'aérodrome atteint alors une surface de 600 hectares. Il est mainte fois bombardés par les Alliés.



↑ Vue aérienne de 1952. La surface occupée par l'aérodrome atteint la commune de Bruz. A droite, report en rouge sur la carte IGN des principaux taxiways desservant les nombreuses alvéoles.

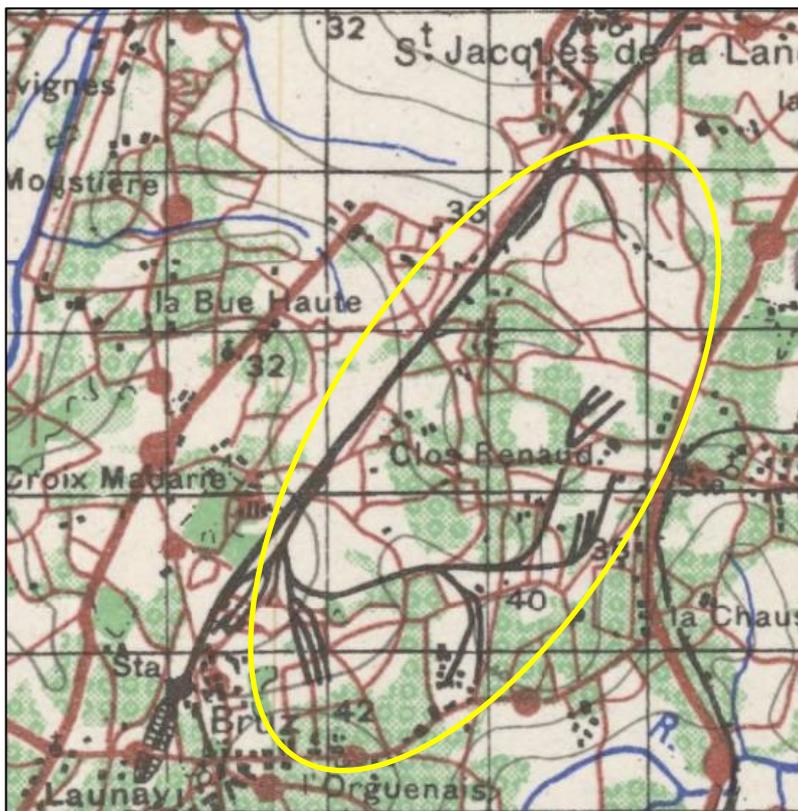


← En rose, l'embranchement particulier est reporté sur la carte IGN. La voie a été déposée entre mars 1957 et mai 1960.

LE RESEAU INACHEVÉ DU CAMP DE DE BRUZ

A partir de septembre 1939, l'Armée anglaise installe ses cantonnements au lieu-dit *Champ-Niguel*. En juin 1940, l'Armée allemande saisit les cantonnements abandonnés par les Anglais, la ferme de la Bihardais et une partie des *Ateliers de Bruz*¹.

L'analyse des vues aériennes de la fin des années 1940 révèle des traces d'un immense réseau inachevé (SDL n°**35047.02S** et **35066.02S**). Celui-ci s'étalait sur une zone d'environ 7 km² située à l'est de la ligne de chemin de fer de Rennes à Redon, à laquelle il était raccordé. Les archives à ce jour consultées n'en font pas mention, mais nous supposons qu'il devait s'agir d'un réseau créé par les Britanniques afin de desservir des dépôts de matériels, d'armements et/ou de munitions². Il est en effet mentionné sur les cartes anglaise la section géographique du War Office³ britannique.



← Extrait de la carte [Rennes-Redon](#) éditée en 1944 par le War Office britannique avec les tracés de deux réseaux indépendants. Les vues aériennes montrent des traces de terrassement d'une jonction entre les deux.

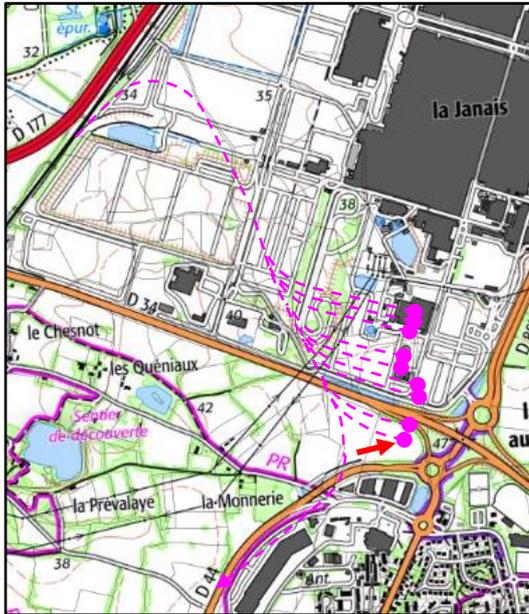
¹ Société créée en 1919, dont l'objet était, à cette période, l'achat, la vente et la location de wagons-réservoirs. En mai 1940, elle fusionne avec les *Tréfileries de l'Ouest* voisines créées en 1930. L'activité première est élargie à la tréfilerie, ainsi qu'à la fabrication de paille de fer et est complétée par la réparation, la construction et la vente de matériel roulant.

² A noter qu'il existait un petit dépôt de munitions allemand à l'Ouest de Bruz, dans le Bois des Ormeaux.

³ *Bureau de la Guerre*.

Le réseau Nord

Au nord, le réseau semble être resté totalement inachevé. On trouve néanmoins les vestiges d'un hangar à l'extrémité de l'une des voies projetées. L'embranchement prenait naissance quasiment en vis-à-vis de celui du terrain d'aviation. Il n'en reste plus aucune trace et a été en grande partie englobé dans l'emprise de l'usine automobile de la Janais.



← Report du tracé sur la carte IGN. Une branche, correspondant grosso-modo au contournement Ouest du bourg de Chartres-de-Bretagne (D44), se dirige vers le Sud et l'autre réseau.

Dans la nuit du 7 au 8 mai 1944, une vague de 50 bombardiers britanniques déverse 250 tonnes de bombes sur la ville. L'objectif de la mission est de détruire le dépôt de munitions allemand du bois des Ormeaux. À la suite d'une erreur de balisage, le bourg de Bruz est anéanti en vingt-cinq minutes. Parmi la population de 800 habitants, on dénombre 183 morts dont 51 enfants, 300 blessés et plus de 600 sinistrés.

↙ Sur la vue aérienne du 10 mars 1948, à l'extrémité de l'une des traces de terrassement, on peut apercevoir les fondations d'un hangar d'environ 3000 m² avec deux pans de mur encore debout. L'emplacement de ce hangar est pointé par la flèche rouge sur la carte IGN.



Champ Dolent

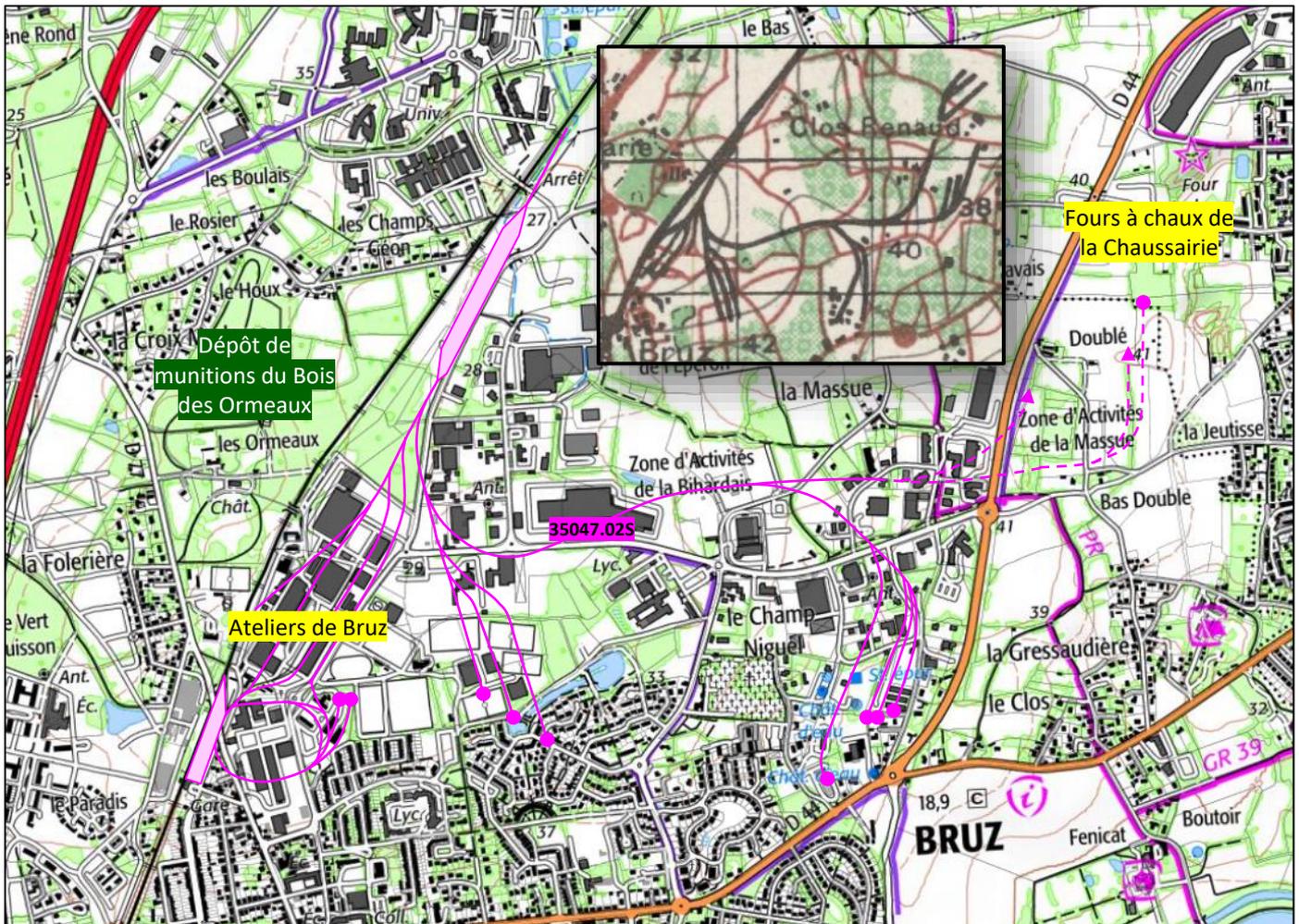


Le réseau Sud

Au sud, le réseau est resté partiellement inachevé. On peut néanmoins découvrir plusieurs aménagements fonctionnels :

- Une gare parallèle à la ligne Rennes-Redon ;
- Une jonction avec les *Ateliers de Bruz* ;
- Un premier dépôt situé entre les ateliers précités et le Champ Niguel, au niveau de l'actuel complexe sportif ;
- Un deuxième dépôt situé à la Haye de Pan, au sud-est du Champ Niguel.

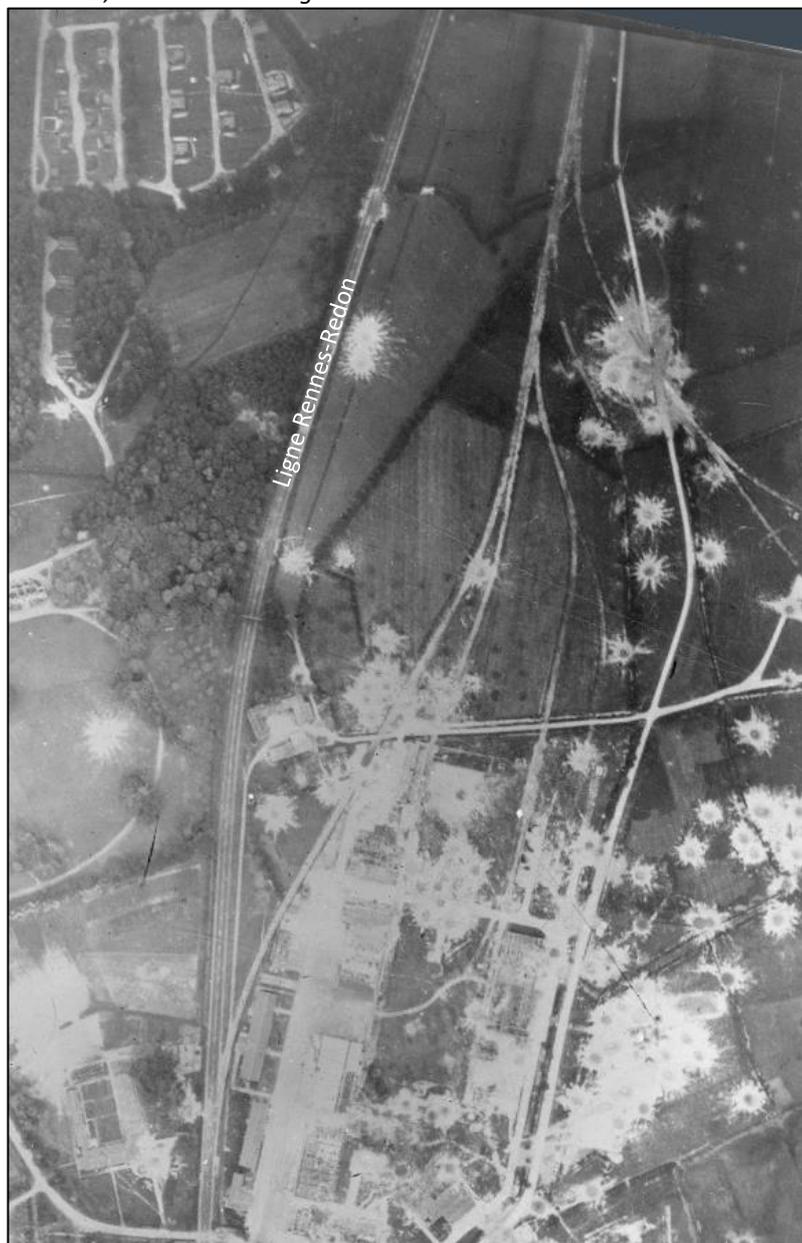
Les traces d'autres dépôts inachevés sont visibles au sud (Doublé) et au nord (la Monnerie) des fours à chaux de la Chaussairie.



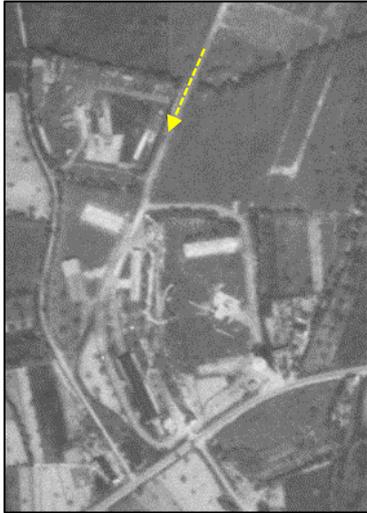
↑ Report des principales voies sur la carte IGN. Le réseau des Ateliers de Bruz est également indiqué. A noter que le tracé issu de l'analyse des vues aériennes est relativement fidèle de celui indiqué sur la carte de 1944, en médaillon. Seul les réseaux situés au sud et au nord des fours à chaux sont quasi-invisibles sur les vues aériennes.

Détail de la gare, photographiée le 21 septembre 1944, avec plusieurs trains stationnés sur le faisceau constitué de 6 ou 7 voies d'environ 500 m de long. Elles seront déposées avant septembre 1947. →

↓ A la même date, vue des Ateliers de Bruz situés aux sud de la gare, totalement bombardés, contrairement au dépôt de munitions du Bois des Ormeaux, visible en haut à gauche.



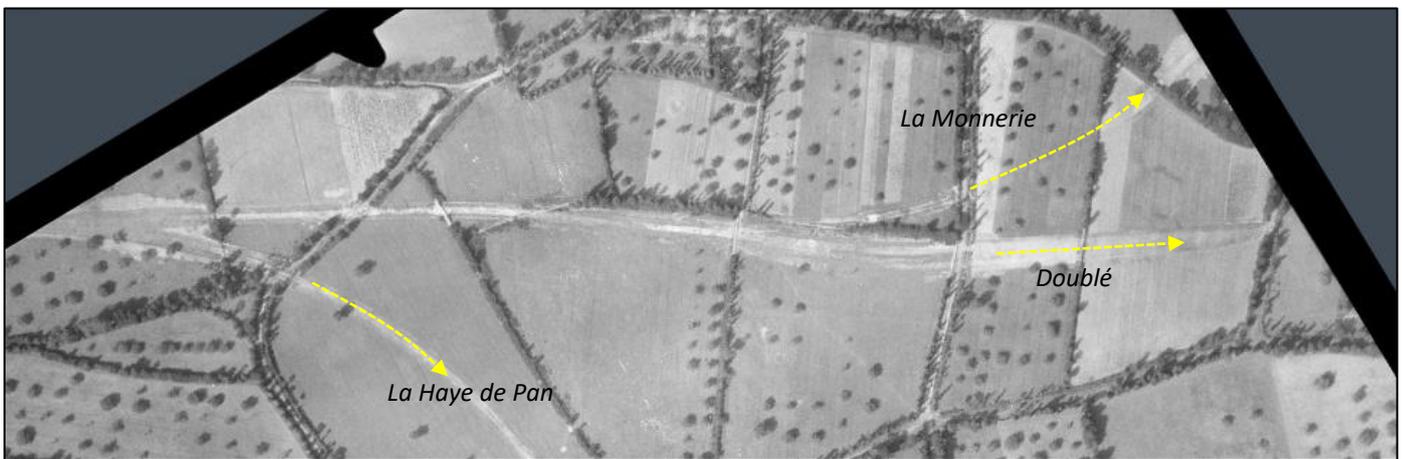
Vue aérienne prise le 21 septembre 1944 du premier dépôt totalement bombardé, situé entre les Ateliers de Bruz et le Champ-Niguel. →



← Vue aérienne du 15 avril 1948 du dépôt de la Haye de Pan (la couverture nuageuse ne permet pas distinguer le deuxième dépôt sur la vue aérienne du 21 septembre 1944). Préservés par les bombardements, les bâtiments sont toujours visibles. La flèche indique la voie accédant au site.



↓ Vue aérienne du 10 mars 1948 montrant les traces des embranchements (la couverture nuageuse ne permet pas distinguer le secteur sur la vue aérienne du 21 septembre 1944).



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr