



IL ÉTAIT UNE FOIS...

Ce sujet est l'oeuvre de l'association HPPR (Histoire et Patrimoine du Pays de Rosporden).

1863 - 2013 : LA GARE DE ROSPORDEN A 150 ANS

Avril 2013 : fin de journée au bord de l'étang. Les arbres commencent tout juste à bourgeonner et le soleil se risque timidement à percer les nuages. Au fond du paysage, arrivant de l'est, le TGV Atlantique pointe son museau effilé et progresse lentement, arborant ses couleurs bleu et argent et son logo bien connus. Majestueux, il franchit le joli pont de granit qui enjambe l'étang avant de faire son entrée en gare.

Scène quotidienne, habituelle, évidente dans notre ville : les trains s'arrêtent à Rosporden. Ceci est ancré dans notre psychisme, intégré à notre vie; nous faisons même partie de ces privilégiés qui ont la chance d'avoir le TGV à leur porte. parfois, certains d'entre nous, happés par l'automobile, en arrivent presque à oublier le train, à ignorer son existence. Et pourtant... Notre ville serait-elle devenue ce qu'elle est si, il y a 150 ans, Rosporden n'avait pas obtenu sa gare?

L'histoire commence dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle : Napoléon III porte le titre d'Empereur depuis 1852 et bien loin de Paris, Rosporden est un gros bourg de huit-cents âmes blotti autour de son église, un bourg connu dans la région pour ses foires animées, ses marchés aux bestiaux.

Ses habitants, en général modestes, sont journaliers, exercent des petits métiers. A l'époque, on bouge peu : les déplacements se font à pied, en char, à cheval et, pour les longues distances, en diligence, mode de transport réservé aux gens fortunés.

En France, la construction du chemin de fer, symbole de modernité, progresse lentement : au début de cette deuxième moitié du 19^{ème} siècle, le sud de la Bretagne n'est pas encore desservi par le "marc'h du". Mais, sous l'impulsion de l'Empereur qui désire désenclaver la Bretagne pour des raisons militaires, politiques et électoralistes, le Ministre des Travaux Publics signe le 2 mai 1855 une Déclaration d'Utilité Publique qui décide de la construction d'un tronçon de chemin de fer de Savenay à Châteaulin. Il viendra compléter le tronçon existant Nantes-Savenay. Cette construction sera confiée à la compagnie privée de Paris à Orléans, et Rosporden, situées au carrefour des routes de Lorient à Quimper et de Concarneau à Carhaix, deviendra "station" de chemin de fer mais il faudra cependant attendre encore huit ans avant que le train n'arrive chez-nous.

En effet, la portion Lorient-Quimper est inaugurée le lundi 7 septembre 1863. Des témoignages évoquent une journée imprégnée de climat océanique : le matin il a plu mais en ce début d'après-midi de fin d'été, le ciel s'ouvre pour laisser place au soleil lorsque la locomotive inaugurale démarre de Lorient vers 13h, arborant l'aigle impérial aux ailes déployées et les



drapeaux de l'Empire. Elle arrive à Quimper en 14h30 et 15h. Une foule compacte se presse dans la gare flambant neuve de la Préfecture du Finistère : invités de haut rang sous des tentes, côtoyant les gens du peuple debout. Monseigneur l'Evêque vient bénir le train et prononce une homélie, Monsieur le Préfet fait un discours louant la modernité et à l'issue de cette cérémonie, les festivités en tous genres démarrent : banquet pour les notables, fête foraine, feu d'artifice.

Que s'est-il passé à Rosporden ce jour là? Difficile d'y répondre car les délibérés des conseils municipaux de cette période ne le relatent pas. Les Archives du Finistère nous apprennent cependant qu'entre Lorient et Quimper, le train inaugural a fait halte dans les gare de Gestel, Quimperlé, Bannalec et Rosporden. On sait aussi que dans ces gares, la compagnie de Paris à Orléans a distribué des aumônes aux nécessiteux des communes traversées. Le curé de la Paroisse a-t-il béni le train à Rosporden? Monsieur le Maire est-il venu, ou bien était-il invité à Quimper pour les festivités? Difficile de le dire sans document! Nous pouvons cependant imaginer que les rospordinois ont accouru en nombre, curieux d'admirer le train que certains, hostiles au chemin de fer, nommaient "karrigel an Ankou", sans doute ont-ils aussi admiré leur gare toute neuve, cette construction si peu commune dans ce gros bourg breton aux maisons de granit.





En effet, comme toutes les gares de la ligne de Savenay à Landerneau, la gare de Rosporden a été construite dans le style néoclassique à la mode de l'époque; ses murs présentent une alternance de briques rouges et de tuffeau, variété de calcaire blanc et poreux originaire des pays de la Loire. Comme toutes les gares de l'époque, elle a été construite en dehors du bourg, dans une zone où il n'y avait que des champs car on craignait pour la population les nuisances que pouvait apporter la proximité d'une gare.

Dès le lendemain de l'inauguration, les trains ont commencé à circuler, amis peu de rospordinois pouvaient se permettre de prendre le train : le billet étant trop cher, le train resta longtemps réservé à une élite. En fait, en cette fin du 19ème siècle, plus que des voyageurs, le train transportait des marchandises ou du bétail.

La gare de Rosporden reliée par le chemin de fer à Concarneau en 1883, à Carhaix en 1896, puis à Plouescat en 1912 devint une plaque tournante par laquelle transitait toutes sortes de marchandises : dans le domaine de l'agriculture, le train permit ainsi de faire venir des engrais, des aliments pour le bétail, de la paille; les animaux furent désormais convoyés par le train : vaches, taureaux, veaux, cochons, poissons de Concarneau et chevaux dont Elliant s'était fait une spécialité et que l'armée achetait.

Peu à peu, on vit aussi, grâce au chemin de fer, se développer le tourisme des bains de mer qui resta cependant longtemps réservé à une classe aisée : venant de Paris il devint facile à partir de Rosporden d'accéder à la station balnéaire de Concarneau pour y faire "trempe"; puis, plus tard, grâce à la ligne de Carhaix, et à la correspondance de Concarneau, il fut possible de descendre par le train de Gourin, Guiscriff ou Scaër pour aller profiter des joies de la plage aux Sables Blancs.

Avec les années, le train se démocratisa peu à peu et Rosporden devint lieu de départ pour les pèlerinages : ainsi le 26 juillet, il devint naturel d'aller à Sainte Anne d'Auray par le train; en changeant à Gourin; il devint même possible de se rendre au Faouët, au pardon de Saint Barbe qui protège du feu et de la foudre.

A partir du début du 20ème siècle, la présence du train favorisa bien entendu le développement des différentes industries qui ont fait la réputation de notre ville : conserveries, tréfleries, galocheries.

Au fil des décennies, le chemin de fer s'était donc imposé; pour les Rospordinois il était devenu normal de voyager en train : de prendre l'express pour Paris afin d'aller rendre visite à un

membre de la famille exilé dans la capitale, de grimper dans la "micheline" pour aller faire ses emplettes à Quimper, y régler un problème administratif ou rendre visite à un malade à l'hôpital. Il était aussi devenu courant d'utiliser le "train ouvrier" pour aller ou revenir du travail lorsque l'on avait un emploi à Quimper voire Lorient et bien plus tard on se mit à utiliser le TER.

Fin 1976, on vit arriver le train corail, à l'époque symbole de modernité et de confort, on aimait ses couleurs orange et grise au goût de l'époque, on pensait alors qu'il n'y aurait jamais mieux. C'était sans compter sur "l'oiseau bleu"! Le tout premier TGV à emprunter le tronçon Lorient-Quimper fut baptisé "Ville de Quimper" et nous fit l'honneur de s'arrêter pour la première fois chez nous, le 28 septembre 1992, jour de son inauguration,, alors que 700 rospordinois impatients l'attendaient sur le quai.

Depuis, à notre grand bonheur, il ne nous a plus quitté, faisant entrer Rosporden dans le cercle distingué des gares TGV.



Aujourd'hui la LGV (Ligne à Grande Vitesse) atteindra bientôt Rennes nous permettant de gagner encore de précieuses minutes vers Paris ou d'autres destinations.

Notre gare a vécu bien des difficultés au cours de sa déjà longue existence : des menaces de fermeture, de suppression d'arrêts de train. Grâce à la combativité de tous, elle s'en est sortie.

En cette période d'anniversaire souhaitons donc longue vie à cette vieille dame de 150 ans qui est depuis 1863, facteur d'attractivité, de développement et de mobilité pour Rosporden-Kernével et les communes environnantes.

Naik

* *Ar marc'h du : le cheval noir*

** *Karrigel an Ankou : la charrette de l'Ankou (la mort)*