

## JOURNAL DILLE-ET-VILAINE - Jeudi 26 Décembre 1861.

### Une Excursion sur le chemin de fer de Rennes à Redon. CORBINIÈRE, LANGON...

Les Romains avaient donné le nom de *Vicenonia* à la rivière qui traverse Rennes. Comment ce nom a-t-il fini par se transformer en celui de Vilaine? Nous l'ignorons; mais ce qu'il y a de certain, c'est que nos ancêtres ne le lui avaient pas infligé parce qu'ils la trouvaient plus laide qu'une autre. Il est vrai qu'à la voir seulement dans la traverse de Rennes, elle justifie assez les lazzis des commis-voyageurs; mais dès qu'elle s'est dégagée de ses rives de pierre et des affluents boueux que lui versent nos rues, pour aller se rafraîchir dans les vertes prairies beurrières de la Préalaye, la Vilaine semble sortir d'une fontaine de Jouvence.

Ses bords deviennent riants et frais. Tantôt ce sont de vastes prairies et tantôt de grands bois ou des rochers à pic. Ses eaux sont presque transparentes, bien que leur cours ait cette *stagnance* propre aux rivières canalisées. Parfois la Vilaine se resserre ou se replie, et parfois elle s'étend comme un lac allongé. Ici ses rives se peuplent de fermes riannes, et à deux pas plus loin elles s'encadrent dans d'arides collines, qu'on dirait les limites de la civilisation.

Le chemin de fer de Rennes à Redon étend aussi ses longs rails dans le bassin de la Vilaine, ou plutôt dans ces suites de vallées et de collines dont il se compose. Dès lors les travaux d'art y sont fréquents, bien que la plupart n'aient pas grande importance. Si l'on excepte le viaduc du Boël, le souterrain de la Troffinais, et le beau pont biais de Combrée, rien de bien saillant n'attire les regards de Rennes à l'écluse de Mâlon.

Environ à 3 kms au-dessous de cette écluse, la dernière de toutes, quand on descend de Rennes à Redon, la Vilaine présente un de ses plus beaux aspects. C'est au point où elle se fraye un passage entre deux collines, dont l'une est couverte des beaux bois verdoyants de Bœuvres, tandis que l'autre, dominant l'eau de plus de 100 mètres, offre l'apparence austère de nos landes bretonnes. On dirait un désert, si l'on ne voyait à travers les roses bruyères le château moderne que fait bâtir le général Ridouel, qui, tandis qu'il protège à Rome la Papauté, défriche ici 70 hectares de landes. A deux courbes raides, subitement décrites en sens inverse par la Vilaine, succède un long espace où elle se développe majestueusement, en même temps que le tableau se clôt à l'horizon par de molles collines à demi boisées, à demi couvertes de verdure.

Rien ne faisait prévoir que, sur ce point, la rivière ne dût jamais être traversée autrement que par le bac antique. Mais le rail-way s'est présenté, cherchant à passer de la rive gauche sur la rive droite, et il a bien fallu lui frayer un chemin. La voie ferrée, au sortir du bois de Bœuvres, franchit donc la rivière, en l'abordant de biais par un viaduc élevé de 23 mètres au-dessus de l'eau, et se jette à plein flanc du coteau de Corbinière, qu'elle traverse par un tunnel de 630 mètres de long. Ce viaduc et ce souterrain, se succédant sans aucune interruption, produisent un effet des plus saisissants.

Et d'abord le viaduc, bien que d'une hauteur très-ordinaire par ce temps de chemin de fer où nous sommes, offre cette particularité qu'il est biais, c'est-à-dire qu'il n'a pas d'analogue en France, ni probablement dans le monde. Faire des ponts biais a été long-temps une témérité. Ils tenaient parce qu'ils tenaient; mais personne n'était théoriquement bien convaincu qu'ils dussent tenir. Quelques ingénieurs croyaient même qu'une partie de chaque voûte opérant une poussée dans le vide, le tout était destiné à tomber tôt ou tard.

M. Le Blanc, ingénieur des ponts-et-chaussées, temporairement attaché à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui possède plus d'un homme remarquable de ce corps, a démontré le premier, si nous ne nous trompons, que le pont biais était et devait être aussi solide que le pont droit. Il avait donc, dans le viaduc de Corbinière, l'occasion solennelle de justifier sa théorie par la pratique la plus hardie. Si le pont biais tient parce qu'il doit tenir quand ses culées sont à raz terre, pourquoi n'en serait-il pas de même quand les voûtes s'appuient sur les hautes culées d'un viaduc?

Pour les hommes de science comme pour ceux de pratique, le viaduc de Corbinière est donc à étudier. Qu'on se figure des piles droites, parallèles aux culées et les unes aux autres, bien qu'établies de biais sur le cours de la rivière et présentant un alignement parfait, quand on les regarde par un de leurs avant ou de leurs arrière-becs. Ces piles s'élèvent ainsi jusqu'aux naissances, et à 8 mètres au-dessus des avant-becs ronds sur lesquels elles reposent. Là les voûtes commencent et prennent la forme biale imposée par l'axe du chemin de fer. Les

maçonneries sont en pierres schisteuses rougeâtres et toutes les arêtes sont en granit gris, avec bossages frustes dessinant les angles des piles, ainsi que les arcs. Cette construction polychrome, jointe à la torsion apparente des voûtes, donne à ce beau travail un aspect vraiment saisissant. On se demande tout à la fois et par une bizarre contradiction s'il n'y a rien à craindre pour sa solidité, et pourquoi cette construction ne serait pas inébranlable? Mais la confiance croît à mesure qu'on l'étudie et surtout quand on a pu juger, par la disposition intérieure des culées, que la résistance est bien au-delà de la pression possible.

Certes, le viaduc de Corbinière est une des œuvres les plus hardies auxquelles nous aient initié les chemins de fer, et plus on s'en rend compte plus on reste convaincu que, par ce dernier effort, le système biais triomphe définitivement. Encore quelques années, et on ne s'étonnera pas plus de rencontrer des ponts et des viaducs biais partout où besoin sera, qu'on ne s'étonne aujourd'hui de voir ces ponts horizontaux à voûtes surbaissées qui ont tant ébahi nos pères, habitués, avant le pont de Neuilly, à n'admettre d'autre solidité réelle que dans le plein cintre.

Immédiatement au sortir de Corbinière, la voie ferrée se jette, comme nous l'avons dit, dans la haute colline de ce nom. Tout-à-l'heure on dominait l'abîme, on se sentait entre le ciel et l'eau, sans rien pour s'appuyer les coudes, à moins de 5 ou 600 mètres. Maintenant on est au centre de la terre, en pleine obscurité. En étendant la main, on toucherait la sombre muraille. Le tunnel où l'on entre ainsi a 630 mètres de longueur. Ce souterrain, percé tantôt dans un grès très-dur, tantôt dans un phyllade tégalure, aux longs clivages, a été abordé sur cinq points à la fois : par la tête, par la sortie et par trois puits creusés à différents espacements sur la longueur, il débouche dans une longue tranchée qui dirige la voie sur Langon et Brain, où l'attendaient des difficultés dont on triomphe par la patience et le savoir pratique, de même qu'à Corbinière on a triomphé surtout par la hardiesse.

C'est à 6 kilomètres 1/2 de Corbinière qu'on rencontre le viaduc de Langon (*pont de Droulin – selon l'appellation commune actuelle*). Ce travail, qui se compose de cinq arches de 16 mètres en ellipse, a dû être fondé sur pilotis, et par 6 mètres de profondeur d'eau, difficulté énorme, sur laquelle il est inutile d'insister. Le succès a été complet, et aujourd'hui ce beau viaduc est décentré (*Lire la "fake news" qui courait sur cet ouvrage en 1861*). Quand elle l'a franchi, la voie ferrée passe de l'Ille-et-Vilaine dans la Loire-Inférieure, où elle se maintient jusqu'à Redon, en traversant ce qu'on nomme le lac Murin, puis les marais d'Avessac et de Saint-Nicolas-de-Redon.

Revenons à Corbinière. Le tunnel est maintenant voûté en briques dans toute sa longueur, il ne reste plus qu'à en abaisser le sol d'environ 4 mètres. Ce sera un travail de quatre ou cinq mois. Tout nous fait donc espérer que, dans le cours de 1862, la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest ouvrira la voie de Rennes à Redon et étendra ses opérations, d'une part vers la Loire, de l'autre vers le Morbihan. Nos vœux l'accompagnent, et nous serons heureux de la voir, grâce à l'habile et énergique volonté de son directeur, attirer à elle les courants commerciaux sur lesquels elle est en droit de compter.

Mais le chemin de Rennes à Redon ne sera pas uniquement commercial : il sera aussi un de ceux que les touristes aimeront à parcourir. Peu de rivières offrent, autant que la Vilaine, ces grands horizons ou ces paysages intimes, ces belles verdure ou ces rochers âpres dont la succession forme le contraste qu'on désigne sous le nom de pittoresque; mot banal peut-être, mais fort rarement mieux appliqué qu'ici.

*A. Marteville.*