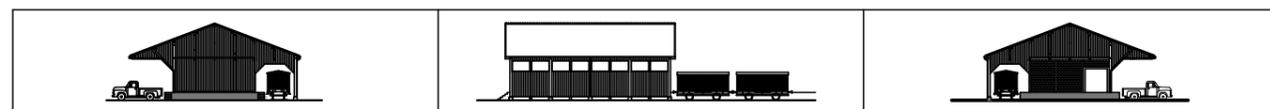
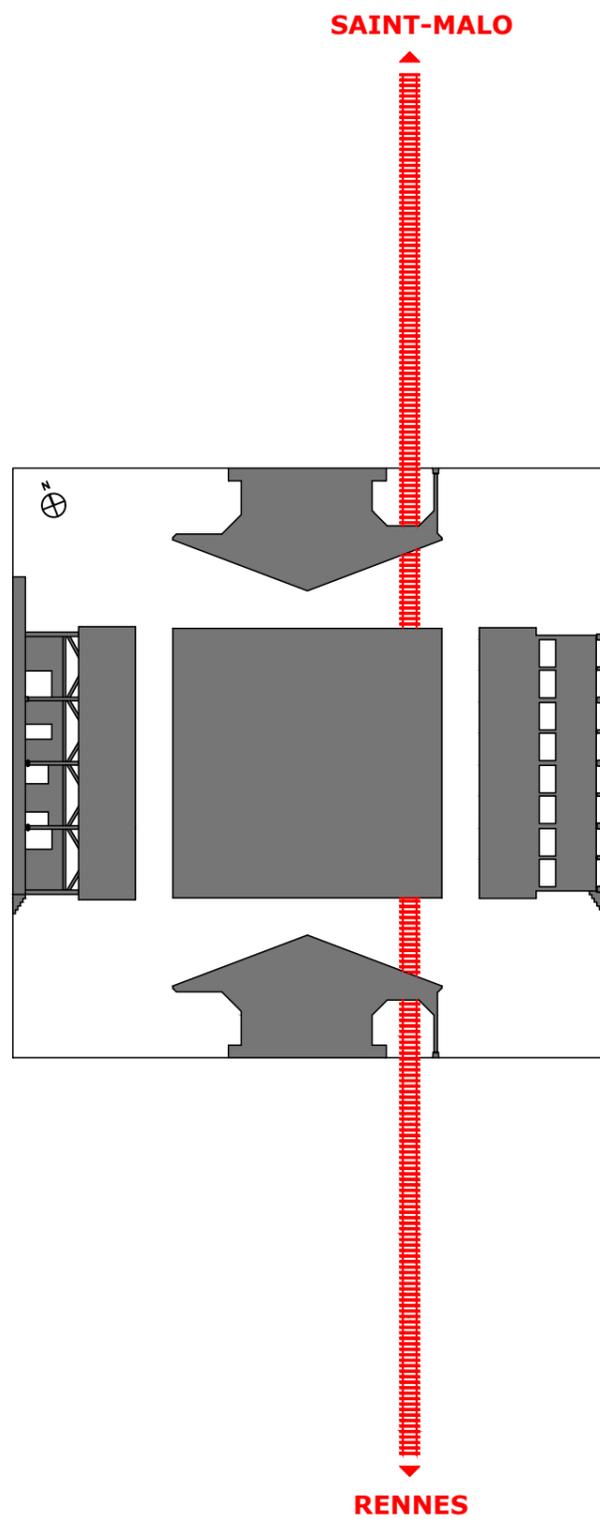


GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE (35)
HALLE A MARCHANDISES



GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE

HALLE A MARCHANDISES



DOSSIER DE PRESENTATION - 2018 -



LISTE DES PIECES JOINTES :

- 1 Notice descriptive et architecturale
- 2 Localisation à différentes échelles du territoire
- 3 Plan de masse et plan au sol de l'ensemble
- 4 Photographies extérieures avec plan de repérage des prises de vue
- 5 Photographies intérieures avec plan de repérage des prises de vue
- 6 Plan au sol
- 7 Coupe transversale A-A / Descriptif de la charpente (1)
- 8 Coupe transversale A-A sur structure / Descriptif de la charpente (2)
- 9 Coupe longitudinale B-B / Descriptif de la charpente (3)
- 10 Descriptif de la charpente (4)
- 11 La halle dans son "écosystème" ferroviaire - Système de plaque tournante
- 12 Façade Sud
- 13 Façade Nord
- 14 Façade Est
- 15 Façade Ouest
- 16 Photographies / Détails
- 17 Extraits de relevés et croquis
- 18 Paysages ferroviaires

Région Bretagne - DTPVN - Service de l'Inventaire du Patrimoine culturel - 2018

Textes	Elisabeth LOIR-MONGAZON
Descriptif Technique	Nicole LE NET
Composition graphique et mise en page	Nicole LE NET
Relevé sur le site, plans, dessins, croquis	Nicole LE NET avec l'aide de Johan REZEAU Stagiaire
Photographies	Charlotte BARRAUD & Nicole LE NET



La halle ferroviaire à marchandises de Montreuil-sur-Ille est un rare exemple de bâtiment de ce type conservé. Inscrite dans son « écosystème » ferroviaire (avec son quai, ses voies de desserte, la gare voyageurs, la maison de garde-barrière - détruite en 2018 -, l'environnement industriel lié au transport par rail...), elle présente un réel intérêt.

Non utilisée depuis 2005, elle reste néanmoins en bon état. Seuls les bardages verticaux sont dégradés, mais la charpente semble en bon état et la couverture relativement bien préservée.

La commune de Montreuil-sur-Ille souhaite la conserver, en la déplaçant sur un terrain proche. C'est en regard de ce projet qu'un relevé architectural et une couverture photographique (21/06/2018) ont été réalisés par la Région Bretagne – service de l'Inventaire du patrimoine, en complément d'un dossier d'Inventaire accessible sur patrimoine.bzh .

1. LOCALISATION

La gare ferroviaire de Montreuil-sur-Ille est une gare de la ligne Rennes-Saint-Malo, mise en service en 1864 par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Inscrite dans le bourg, à l'ouest de l'agglomération (direction Guipel, Hédé) elle répond aux deux fonctions « voyageurs » et « marchandises ».

La halle à marchandises est située à l'écart, au Nord-Ouest de la gare voyageurs sur la parcelle N°407, section AB. Elle est desservie par la rue de Hauteville et par les espaces de circulation intérieure à la propriété.

2. HISTORIQUE : Montreuil-sur-Ille, entre Rennes et Saint-Malo

La gare de Montreuil-sur-Ille est inaugurée, comme toutes celles de la ligne Rennes – Saint-Malo, en même temps que celle-ci, le 27 juin 1864. Les bâtiments correspondent aux modèles de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

La halle à marchandises semble avoir été construite postérieurement (1884). Elle répond également aux dessins des halles marchandises de la Compagnie de l'Ouest.

En 1832, l'ouverture du canal d'Ille-et-Rance avait dynamisé l'économie des communes qu'il traversait. A Montreuil, des activités de tannerie, laiterie et marbrerie s'installent. Les chalands transportaient principalement du bois, du sable, des pommes, des ardoises, de l'engrais et des produits chimiques. Elles profitent de l'arrivée du chemin de fer pour se développer. La fabrication de monuments funéraires bénéficie notamment des facilités d'acheminement par le rail des lourds blocs de pierre. Et en 1908, 15 000 tonnes de houille et de bois sont transportées pour l'usine des Frères Rey (usine d'extraits tanniques).

L'environnement de la gare de Montreuil porte toujours la trace de cette histoire industrielle : bâtiments de production, logements ouvriers, maisons de maître...

La ligne Rennes – Saint-Malo

Dès les années 1840, les communes de Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé émettent le désir d'être desservies par le chemin de fer. En 1855, le Ministère des Travaux publics concède plusieurs lignes, dont celle de Rennes à Brest, et le prolongement de Rennes à Saint-Malo à la toute nouvelle Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. La construction de la ligne commence après la mise en service de la ligne Paris-Rennes (1860). A sa mise en service, le voyage dure 2h30 entre Rennes et Saint-Malo.

A partir de Rennes, la ligne contourne la ville par le nord-ouest, avant de s'orienter vers le nord. Elle franchit l'Ille et le canal d'Ille et Rance à plusieurs reprises, dans un paysage vallonné aux courbes serrées. Après Montreuil, le tracé retrouve un paysage agricole plus favorable au tracé, parsemé d'étangs et de bois. Elle oblique alors vers le nord-ouest, traverse une zone de cultures maraîchères, avant d'arriver à Saint-Malo dont la gare est implantée sur l'ancien port d'échouage des dunes du Talards.

Depuis 2005, la ligne est électrifiée - et les gares modernisées - pour permettre l'arrivée du TGV à Saint-Malo.

3. LA HALLE A MARCHANDISES - Usages :

La halle à marchandises était utilisée pour les échanges de fret entre transport ferroviaire et routier. Elle comprend un espace de stockage (au centre), de chargement et déchargement des marchandises (de chaque côté).

La halle et son quai sont insérés dans une structure de voies et plaques tournantes à lire en regard des premières décennies de l'activité ferroviaire.

A l'est, une voie ferroviaire sous auvent fermé permettait de charger/décharger les wagons ; à l'ouest le quai permettait le chargement/déchargement des charrettes ou camions.

Le quai se poursuit au nord du bâtiment et permettait des manutentions équivalentes en plein air, sans doute facilitées par une grue (aujourd'hui disparue) sur l'angle à pan coupé du quai (nord-est).

Le pan coupé du quai permettait la rotation et le triage des wagons sur une plaque tournante. Ce procédé de triage des wagons était possible sur les 1ères générations de wagons (entre-axe court entre les essieux) ; avec l'allongement des wagons, les plaques tournantes sont abandonnées au profit d'autres systèmes de tri (pour des raisons de sécurité évidentes, les locomotives – à vapeur – ne rentraient pas sous la halle), et sans doute de l'embranchement secondaire aménagé en amont et en aval de la halle.

Désaffectée depuis 2005, la halle a néanmoins été conservée sur site. La Municipalité envisage son déplacement et sa réutilisation sur un terrain proche en vue de nouveaux usages (marché couvert, activités socio-culturelles, lieu de convivialité...).

**GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE
HALLE A MARCHANDISES**



NOTICE DESCRIPTIVE & ARCHITECTURALE



4. DESCRIPTION ARCHITECTURALE :

Morphologie :

- Edifice à quatre travées, ouvert et couvert établi sur un plan carré dont la volumétrie est déterminée par une charpente bois traditionnelle.
- Voie de chemin de fer intérieure sous auvent fermé.
- Toiture à deux versants couverte en ardoise.
- Plate-forme de stockage des marchandises avec quais d'accostage latéraux surélevés délimités par des cloisonnements bois à mi-hauteur percés de portes.

Structure : Ossature bois.

La structure du bâtiment est composée de cinq portiques en bois disposés tous les cinq mètres.

Le portique est composé :

- d'une ferme avec entrait, arbalétrier, poinçon, contrefiches verticales et obliques
- de deux poteaux bois ancrés au sol sur des massifs maçonnés
- de deux équerres en fonte qui consolident la liaison entre la ferme et les poteaux

Liaisonnement des portiques :

Les cinq portiques sont reliés entre eux par :

- des pannes
- des contrefiches ou liens de faîtage qui partent du poinçon vers la panne faîtière
- par des triangulations horizontales qui assurent le contreventement entre les fermes

Les contrefiches verticales de la ferme sont jumelées (moisées).

Elles débordent de l'arbalétrier et viennent ainsi caler les pannes .

Les contrefiches obliques reliées aux poteaux bois qui soutiennent l'auvent sont également moisées.

Les poutres fixées sur l'entrait sont moisées.

L'une des particularités de cette charpente réside dans le porte-à-faux

qui forme auvent sur une largeur de cinq mètres et qui nécessite des triangulations complémentaires d'où l'asymétrie des contrefiches obliques des fermes.

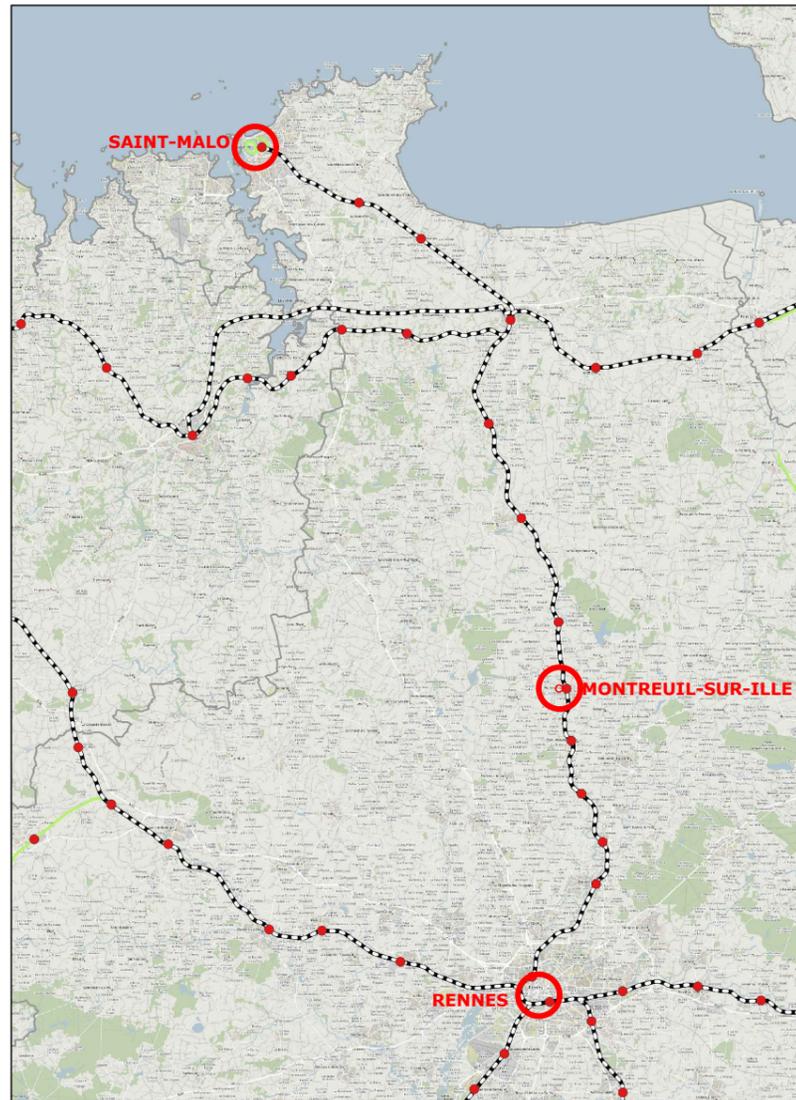
Quelques dimensions :

- Portée de l'entrait (distance entre les 2 poteaux d'appui porteurs) : 15,00 m
- Hauteur sous entrait : 4,20 m
- Hauteur sous panne faîtière : 8,30 m
- Largeur hors-tout du portique : 21,40 m

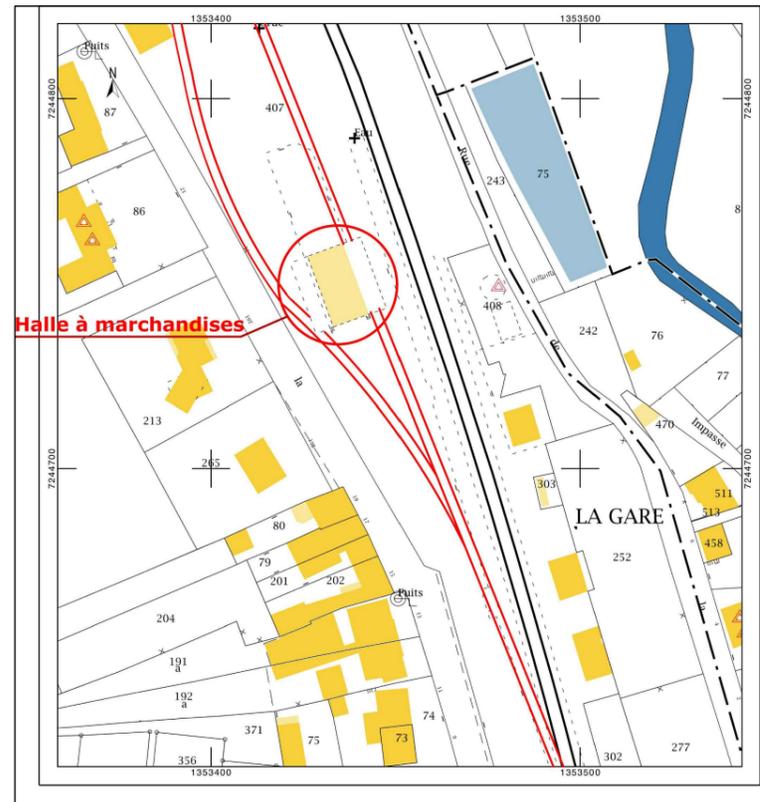
STRUCTURER/ASSEMBLER

« Toute œuvre de l'homme n'existe qu'en vertu de réactions élastiques obtenues par boulons, coins, chevilles, rivets ou frettes » Eugène Freyssinet.

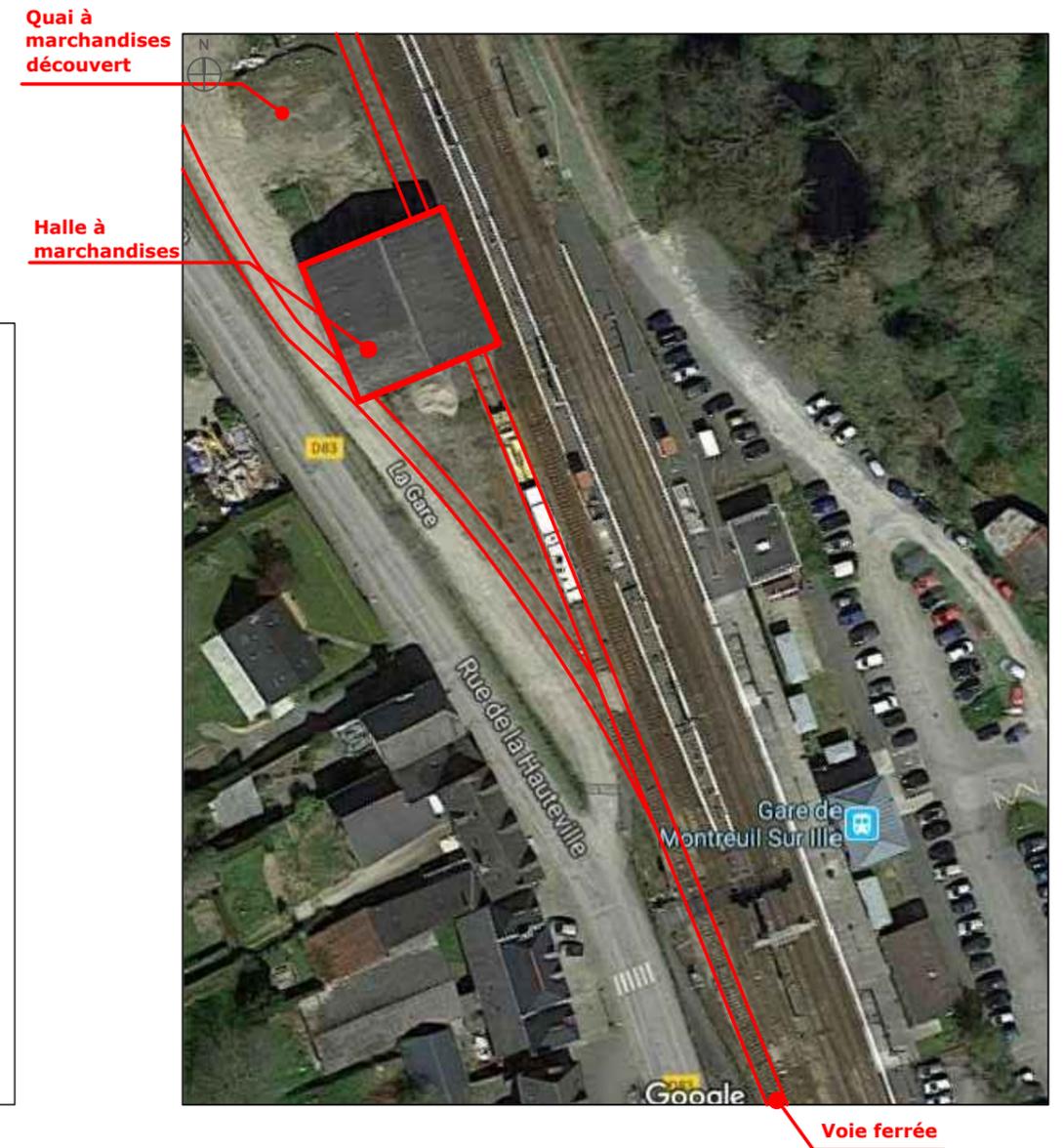
GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE HALLE A MARCHANDISES



**GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE
IMPLANTEE SUR LE TRACE DE LA LIGNE RENNES/SAINT-MALO**

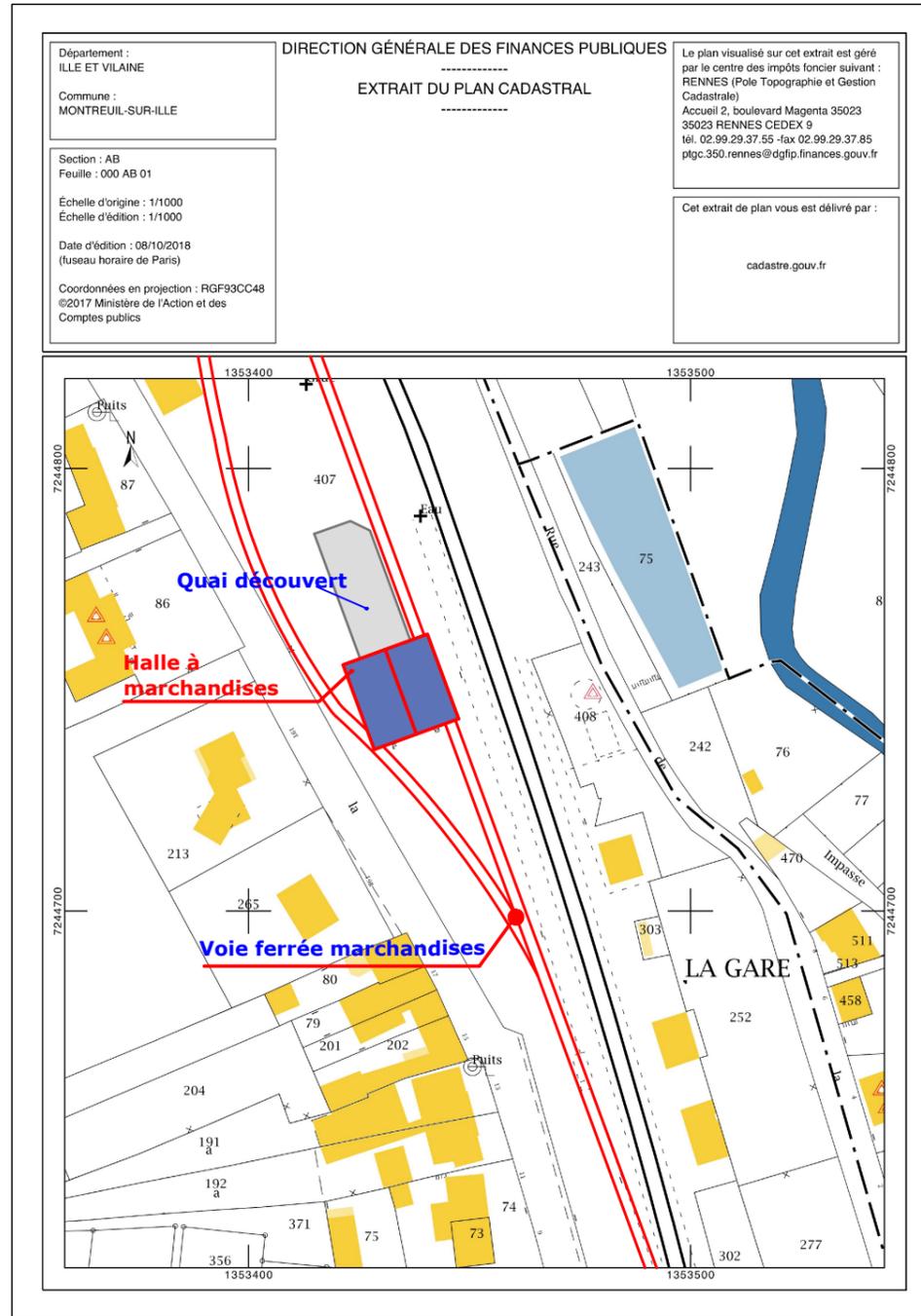


**EXTRAIT PLAN CADASTRAL - HALLE A MARCHANDISES
Section AB Parcelle N° 407 Echelle d'édition : 1/1000**

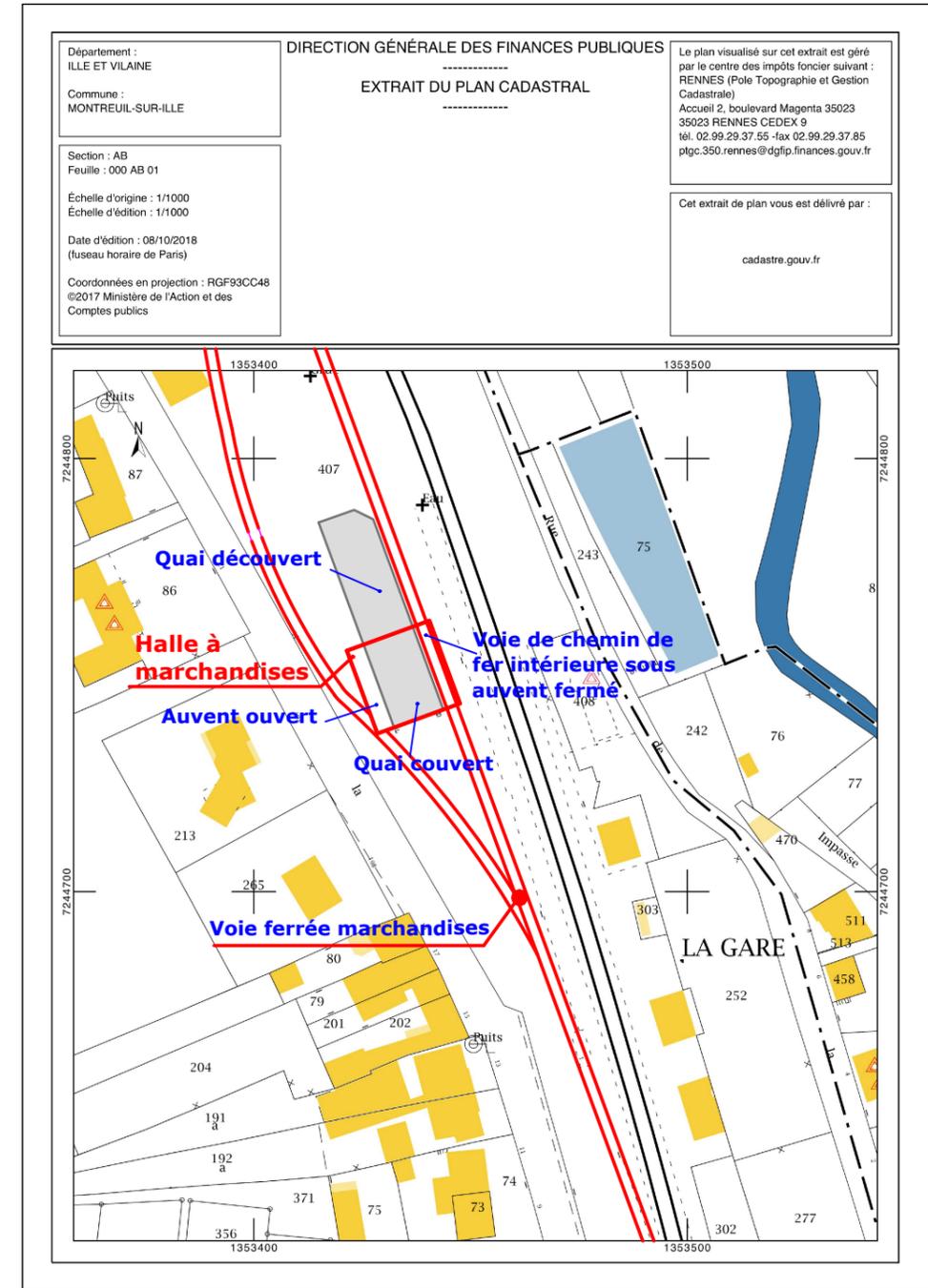


**VUE AERIENNE
LA HALLE DANS L'EMPRISE FERROVIAIRE LIEE A L'ACTIVITE MARCHANDISES**

GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE HALLE A MARCHANDISES



PLAN DE MASSE - ETAT ACTUEL



PLAN AU SOL DE L'ENSEMBLE : HALLE + QUAI - ETAT ACTUEL

GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE

HALLE A MARCHANDISES

Vues extérieures

Département : ILLE ET VILAINE
 Commune : MONTREUIL-SUR-ILLE

Section : AB
 Feuille : 000 AB 01

Échelle d'origine : 1/1000
 Échelle d'édition : 1/1000

Date d'édition : 08/10/2018
 (fuseau horaire de Paris)

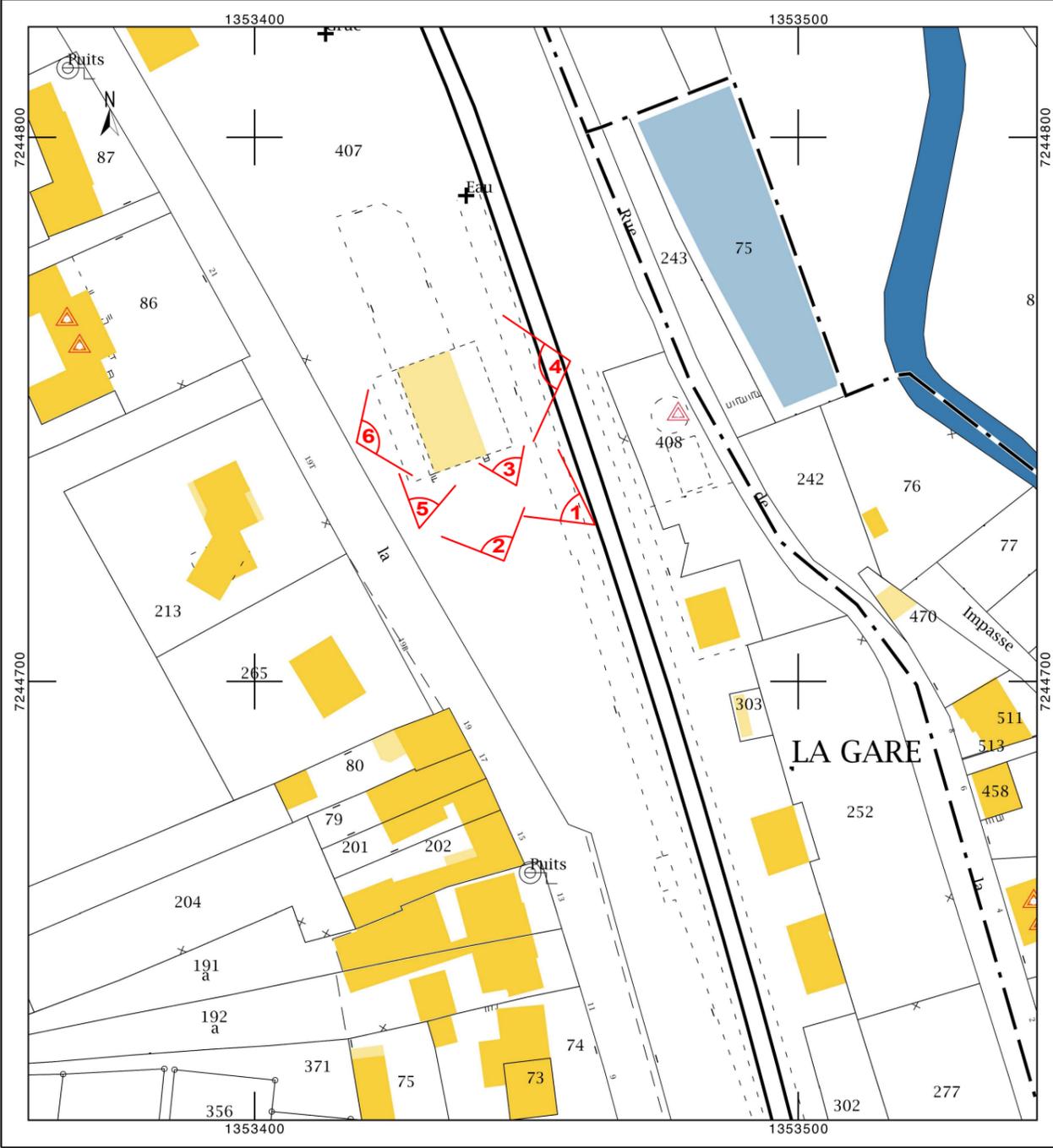
Coordonnées en projection : RGF93CC48
 ©2017 Ministère de l'Action et des Comptes publics

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

 EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL

Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le centre des impôts foncier suivant :
 RENNES (Pole Topographie et Gestion Cadastre)
 Accueil 2, boulevard Magenta 35023
 35023 RENNES CEDEX 9
 tél. 02.99.29.37.55 -fax 02.99.29.37.85
 ptgc.350.rennes@dgfip.finances.gouv.fr

Cet extrait de plan vous est délivré par :
 cadastre.gouv.fr



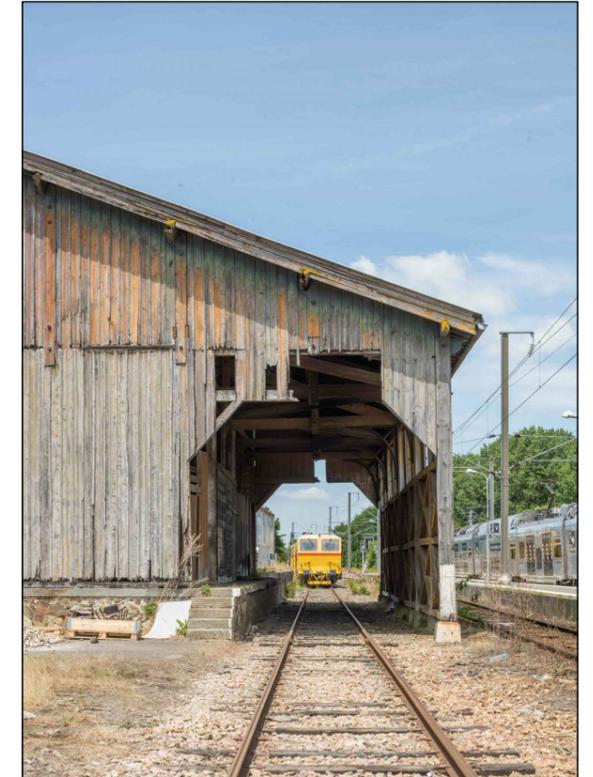
1



2



4



3

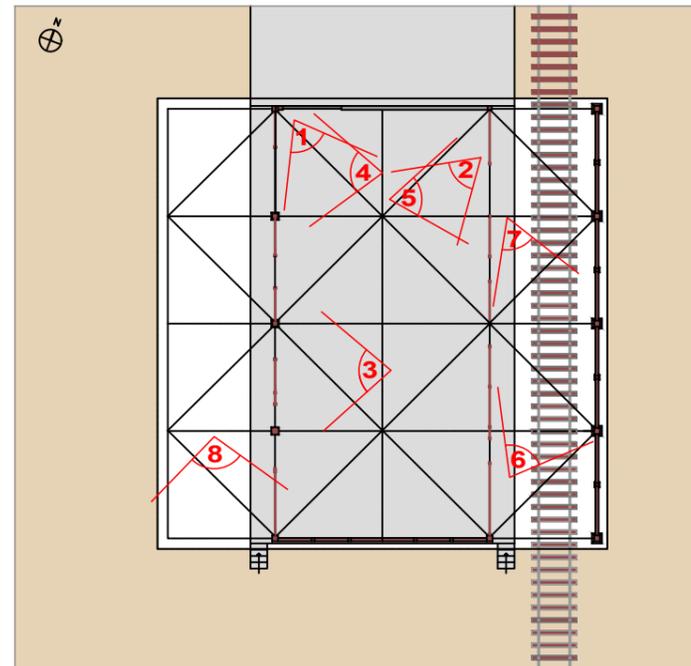


5



6

HALLE A MARCHANDISES
vues intérieures



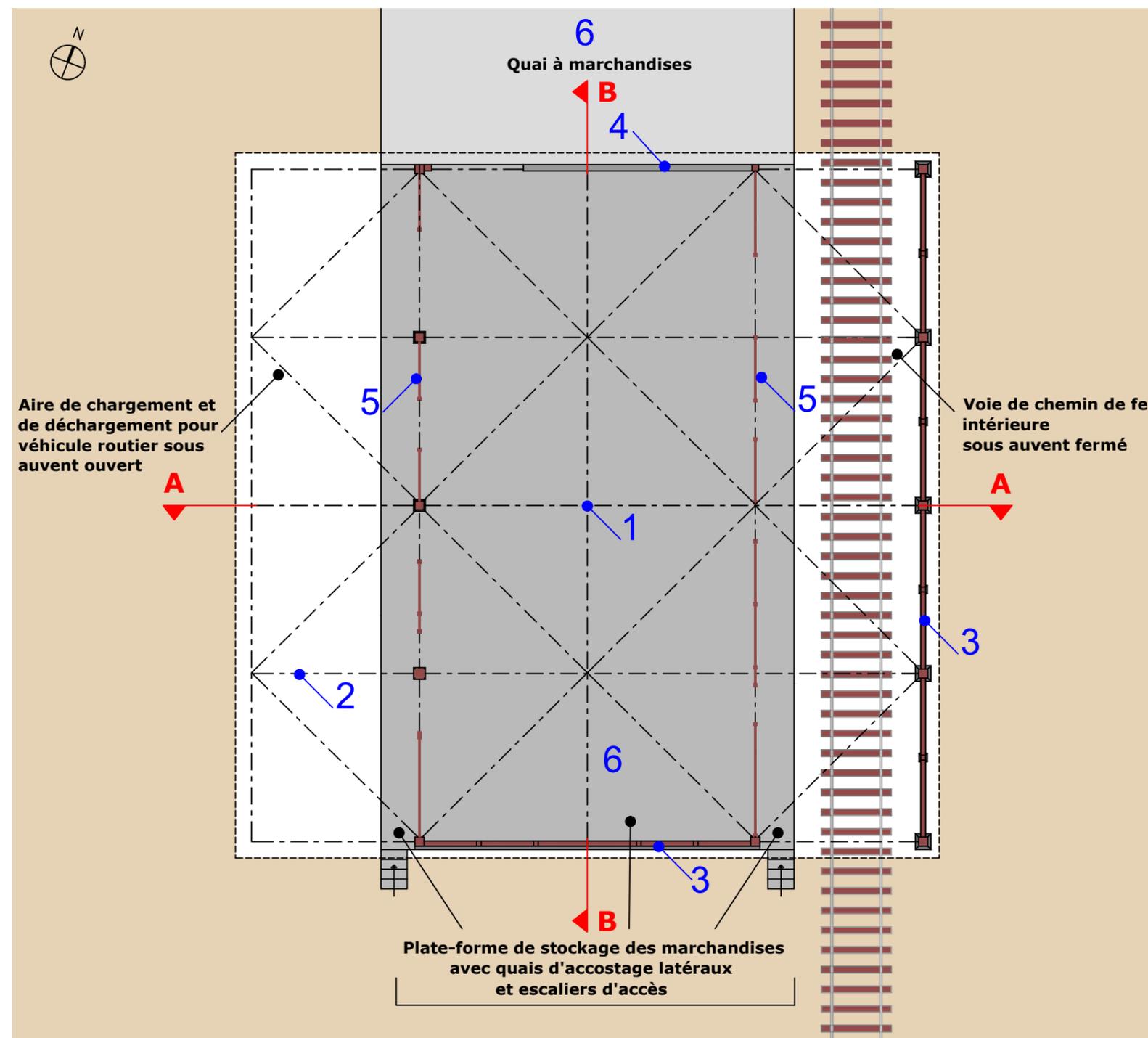
GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE
HALLE A MARCHANDISES

Plan au sol

DESCRIPTION ARCHITECTURALE :

- Halle de type réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'OUEST
- Plan carré
- Edifice ouvert et couvert
- Voie de chemin de fer traversante intérieure
- Charpente bois traditionnelle déterminant la volumétrie du bâtiment
- Structure : ossature bois

- 1** Charpente en bois
- 2** Porte-à-faux de la charpente formant auvent
- 3** Paroi : structure ossature bois avec bardage bois extérieur
- 4** Paroi : structure ossature bois remplacée par un mur de parpaing en partie basse
- 5** Paroi bois pleine à mi-hauteur percée de portes
- 6** Plate-forme maçonnée



HALLE A MARCHANDISES

Descriptif de la charpente (1)

Structure :

Cinq portiques en bois massif disposés tous les cinq mètres et reliées entre eux.

Le portique est composé :

- d'une ferme avec entrain, arbalétrier, poinçon, contrefiches verticales et obliques,
- et de deux poteaux bois ancrés au sol sur des massifs maçonnés,
- de deux équerres en fonte consolidant la liaison entre la ferme et les poteaux.

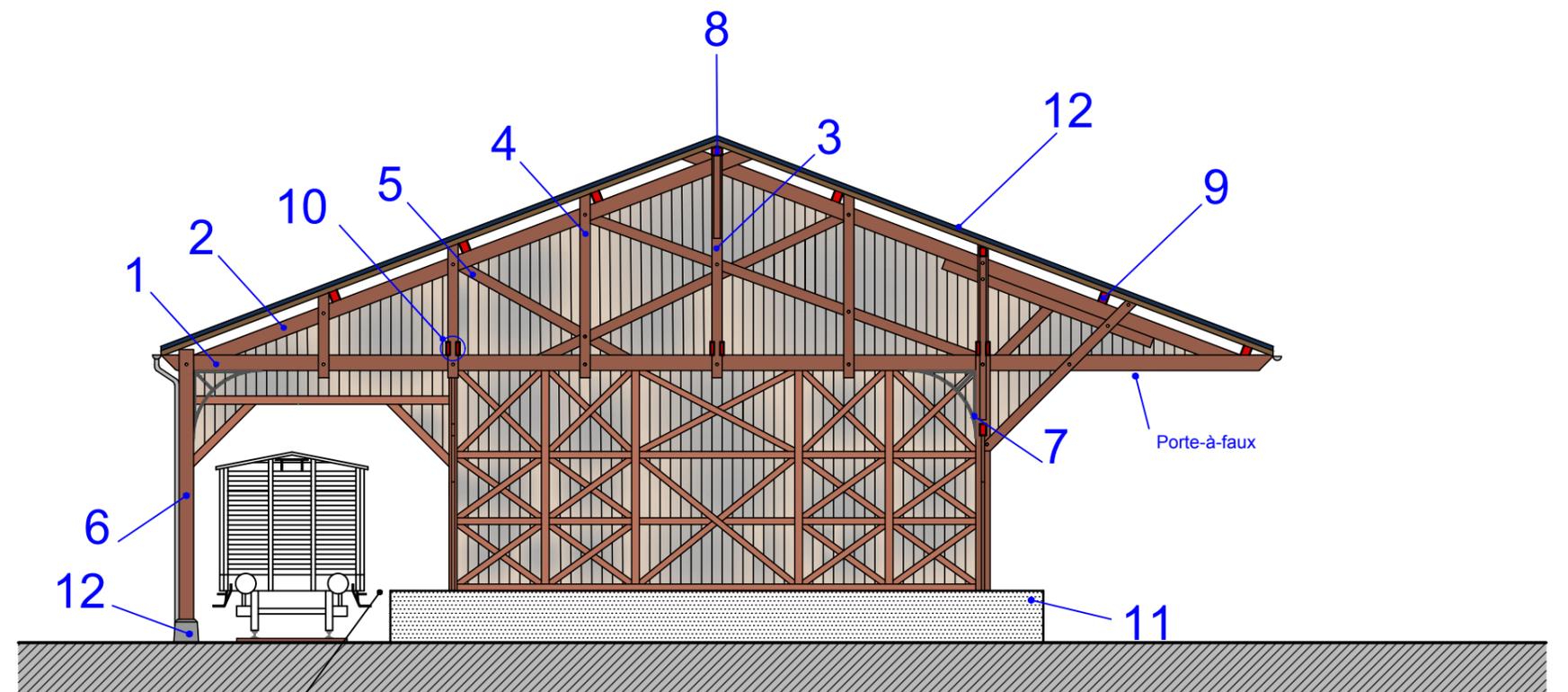
Les fermes sont reliées entre elles par :

- des pannes,
- des contrefiches ou liens de faitage qui partent du poinçon vers la panne faîtière,
- par des triangulations horizontales qui assurent le contreventement entre les fermes.

Les contrefiches verticales de la ferme sont jumelées (moisées), elles débordent de l'arbalétrier et viennent ainsi caler les pannes.

Les contrefiches obliques reliées aux poteaux bois qui soutiennent l'avent sont également moisées.

La fonctionnalité de l'édifice impose un porte-à-faux qui forme avant sur une largeur de cinq mètres et qui nécessite des triangulations complémentaires d'où l'asymétrie des contrefiches obliques.



- 1 Entrain
- 2 Arbalétrier
- 3 Poinçon
- 4 Contrefiche verticale
- 5 Contrefiche oblique
- 6 Poteau bois
- 7 Equerre en fonte
- 8 Panne faîtière
- 9 Panne intermédiaire
- 10 Poutres moisées
- 11 Plate-forme maçonnée
- 12 Massif de soubassement maçonné pour éviter les remontées capillaires

Coupe Transversale A-A

HALLE A MARCHANDISES

Descriptif de la charpente (3)

Liaisonnement des portiques en bois

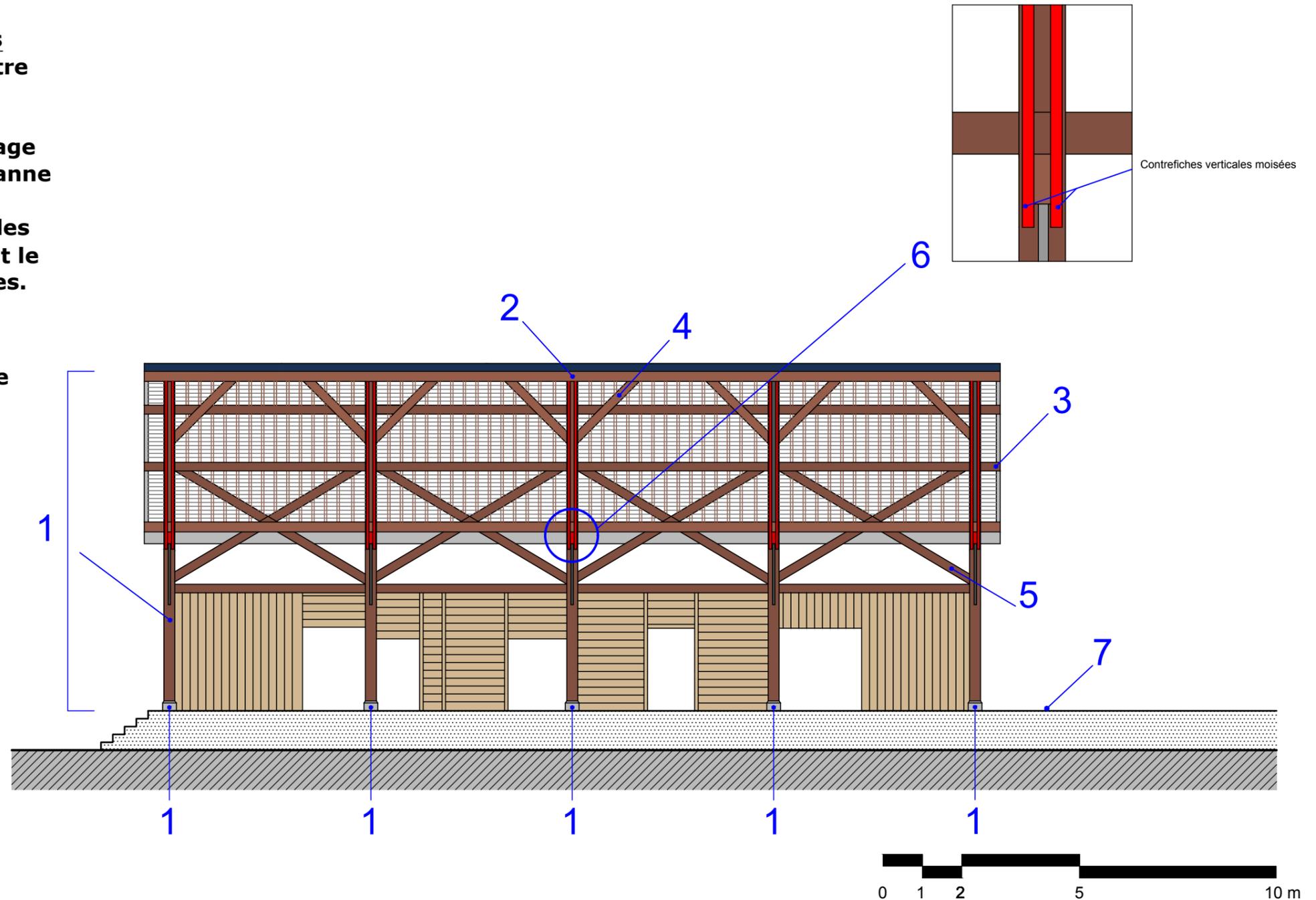
Les 5 portiques en bois sont reliés entre eux par :

- des pannes,
- des contrefiches ou liens de faitage qui partent du poinçon vers la panne faîtière,
- par des triangulations horizontales posées en diagonale qui assurent le contreventement entre les fermes.

*

Les contrefiches verticales de la ferme sont jumelées (moisées).

- 1 Portique bois
- 2 Panne faîtière
- 3 Panne
- 4 Lien de faitage
- 5 Contrefiche
- 6 Contrefiche verticale moisée
- 7 Plate-forme maçonnée



Coupe Longitudinale B-B

HALLE A MARCHANDISES

Descriptif de la charpente (4)

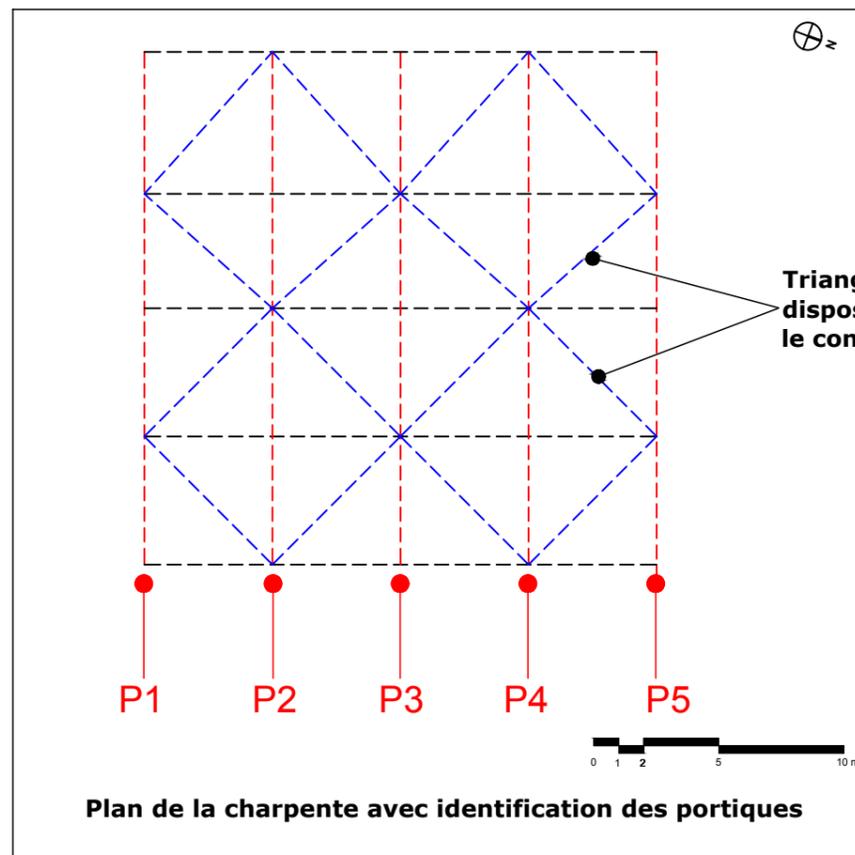
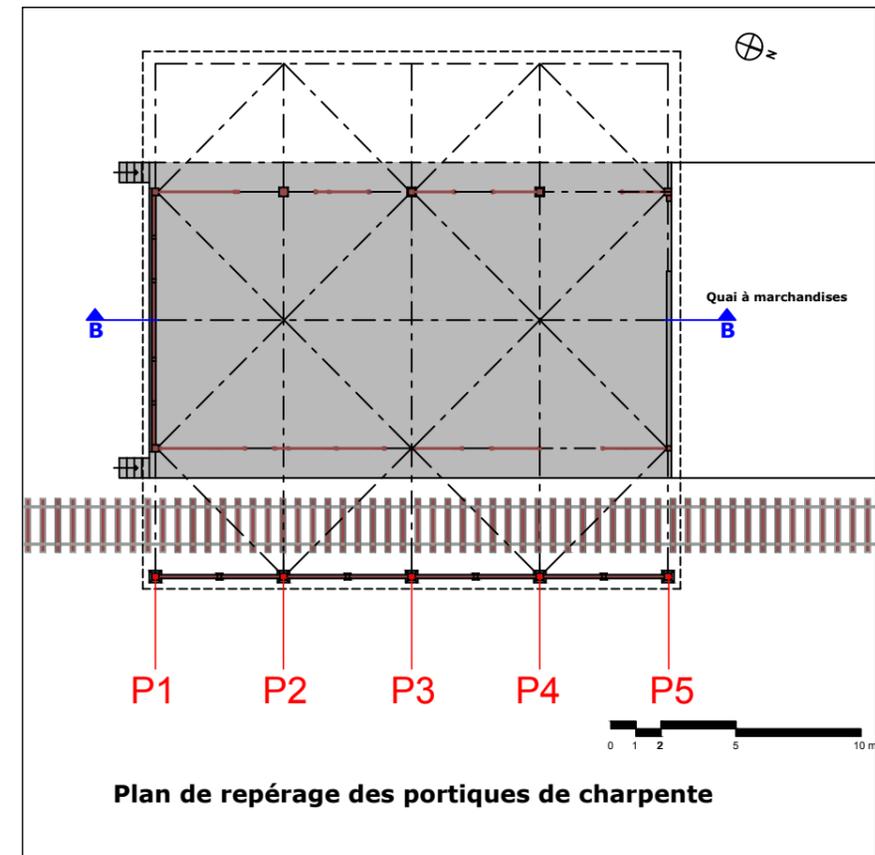
Identification des 5 portiques en bois :

- P1
- P2
- P3
- P4
- P5

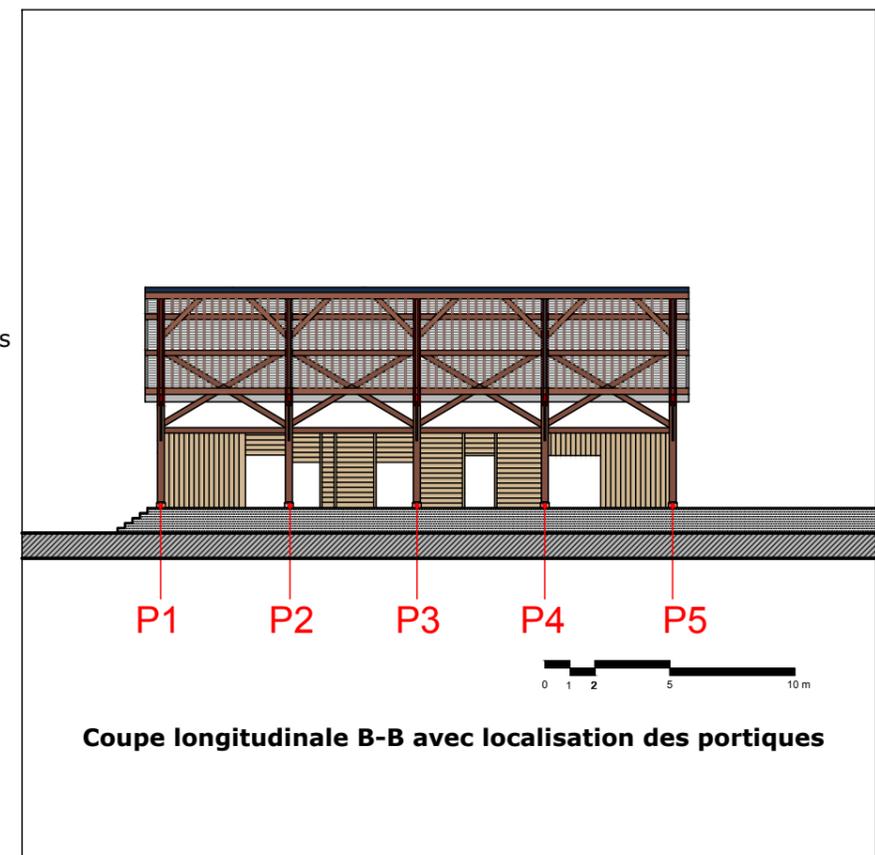
Liaisonnement des portiques

Les 5 portiques en bois sont reliés entre eux par :

- des pannes,
- des contrefiches ou liens de faitage qui partent du poinçon vers la panne faîtière,
- par des triangulations horizontales disposées en diagonale qui assurent le contreventement entre les fermes.



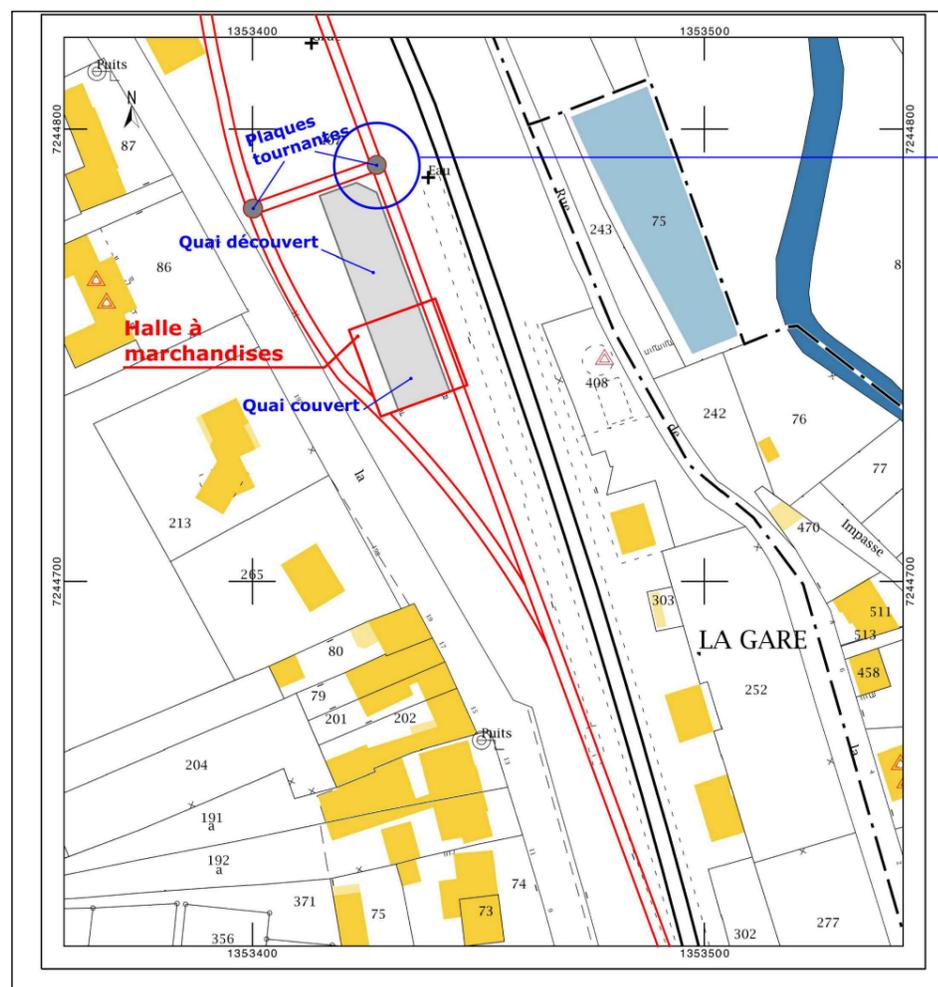
Triangulations horizontales
disposées en diagonale assurant
le contreventement entre les fermes



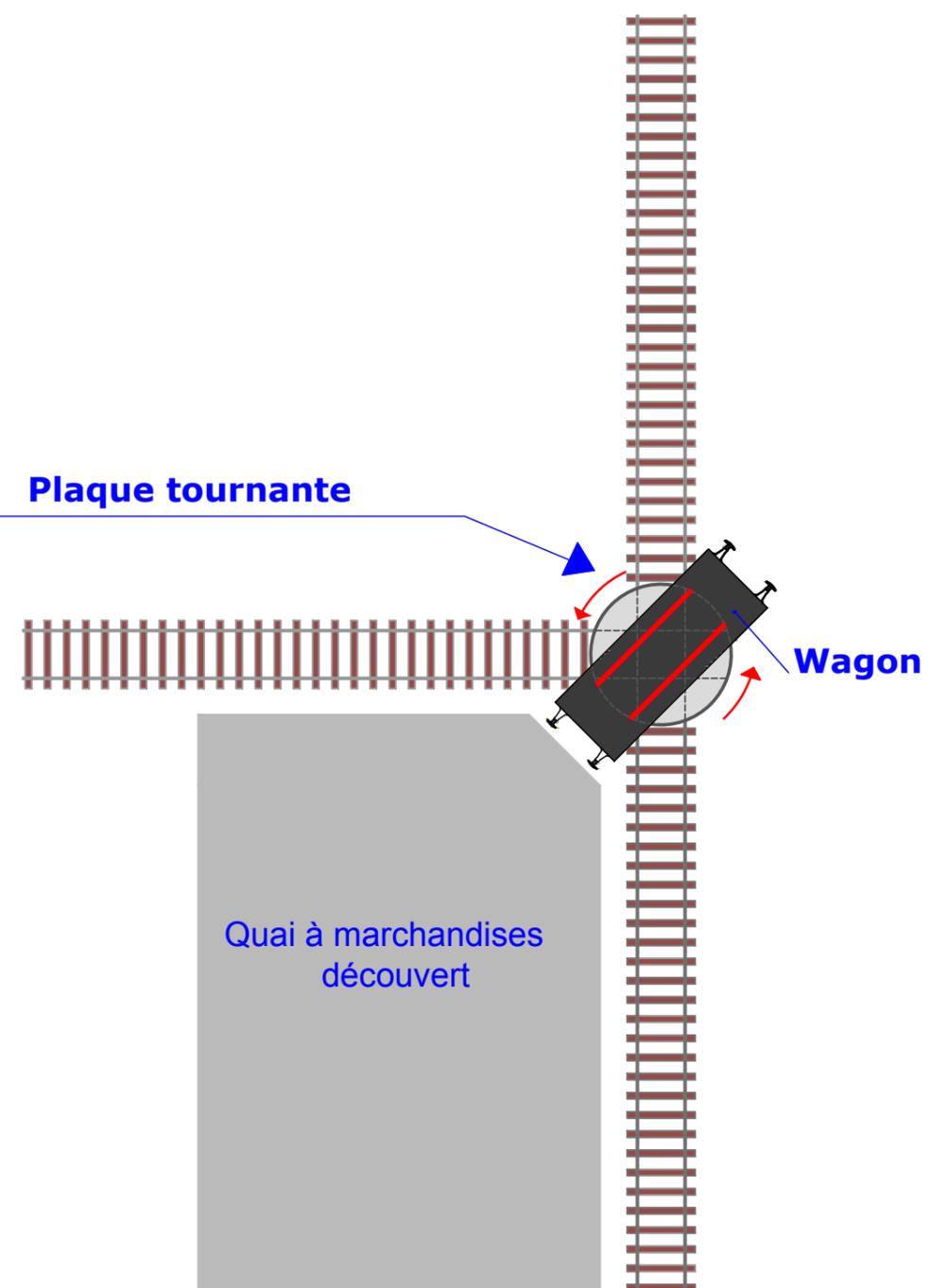
A sa mise en service, vers 1880, le système de "plaque tournante" permettait aux wagons de marchandises de changer de voies par simple rotation de la plaque.

Le pan coupé du quai de marchandise rendait possible la rotation du wagon tout en gardant la possibilité de déchargement sur les parties rectilignes.

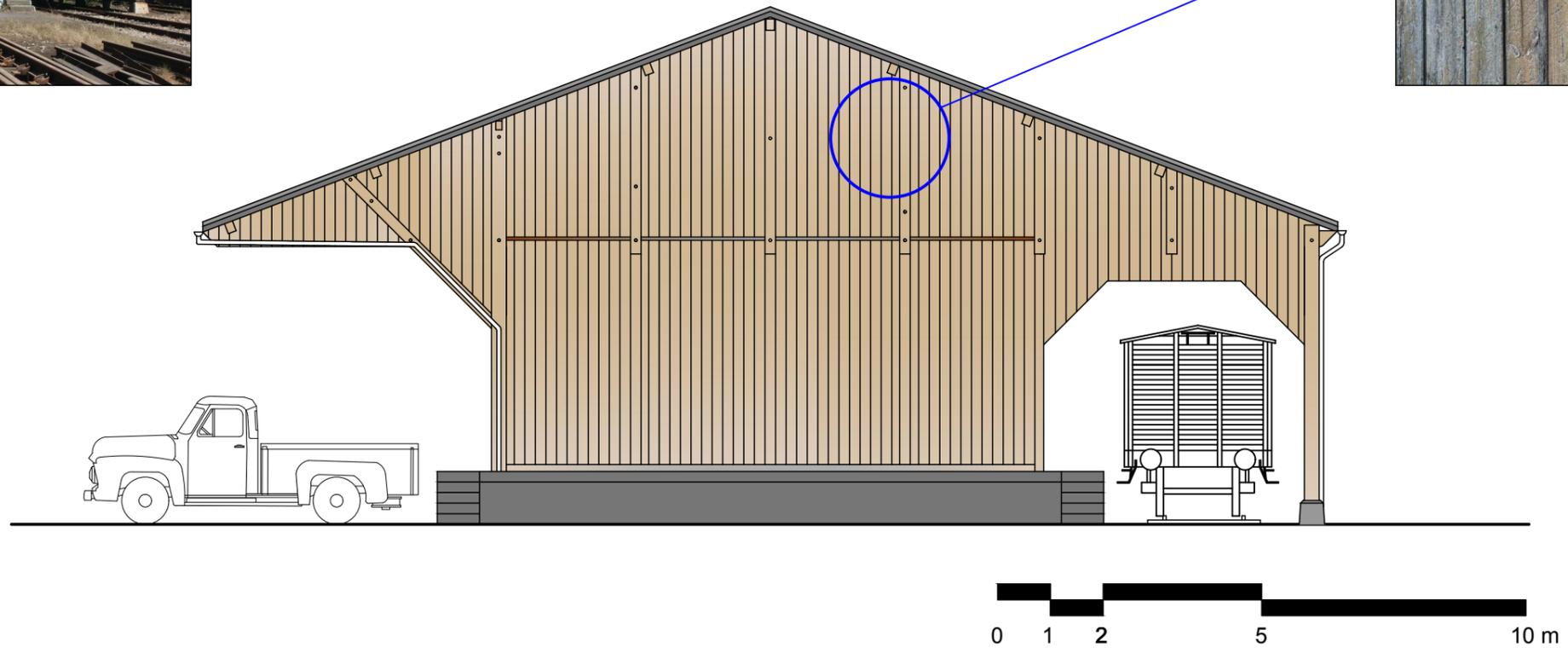
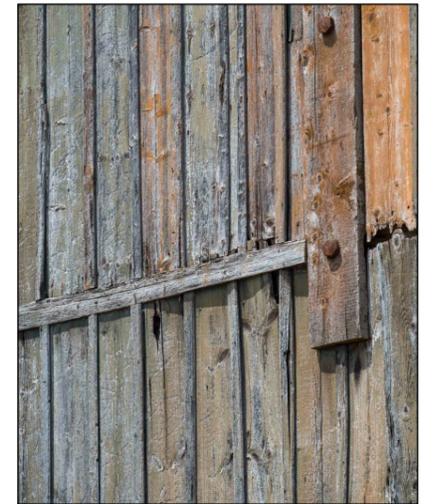
Ce système de plaques tournantes de petit diamètre a très vite été supprimé au regard de l'augmentation des volumes de marchandises transportées et de l'allongement de l'entraxe des essieux des wagons.



Plan de masse

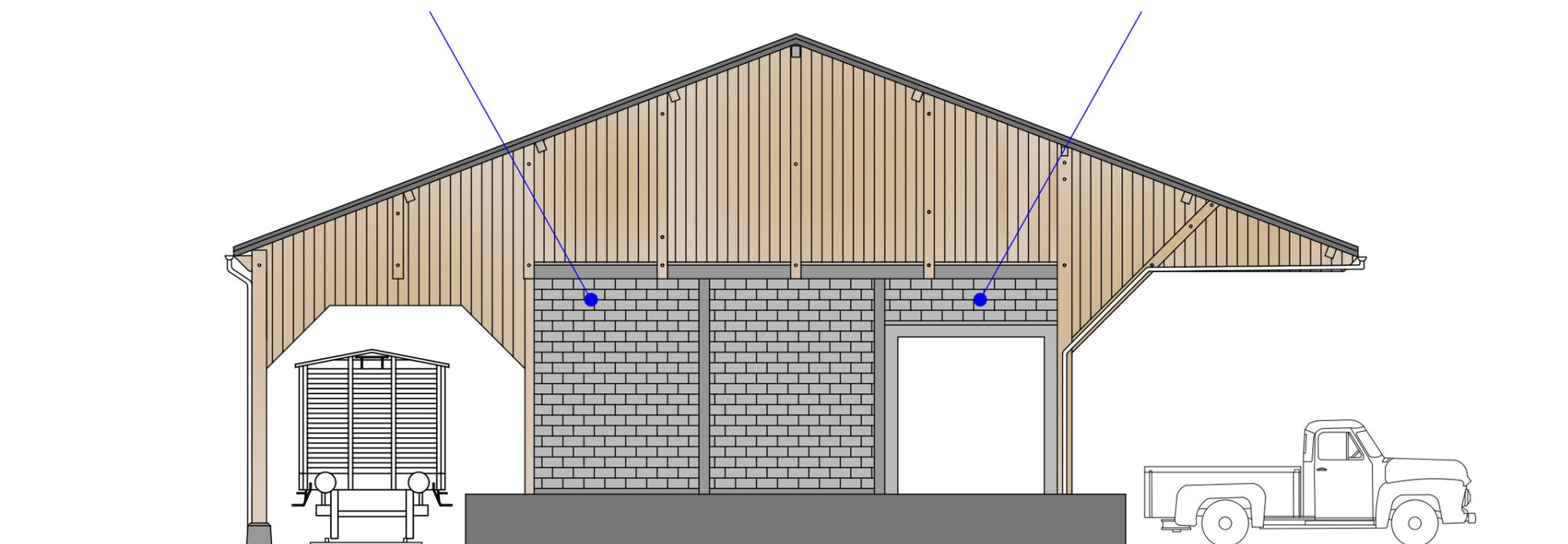


GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE
HALLE A MARCHANDISES
2018



Façade Sud

GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE
HALLE A MARCHANDISES
2018



Façade Nord

GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE
HALLE A MARCHANDISES
2018



Façade Est



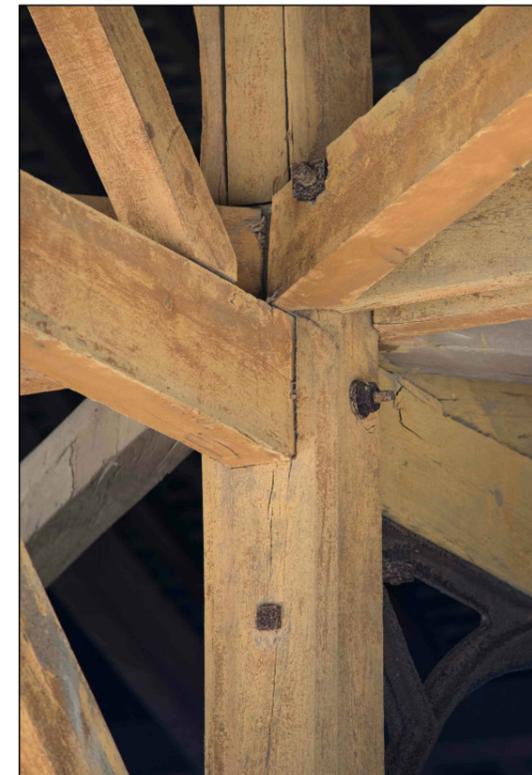
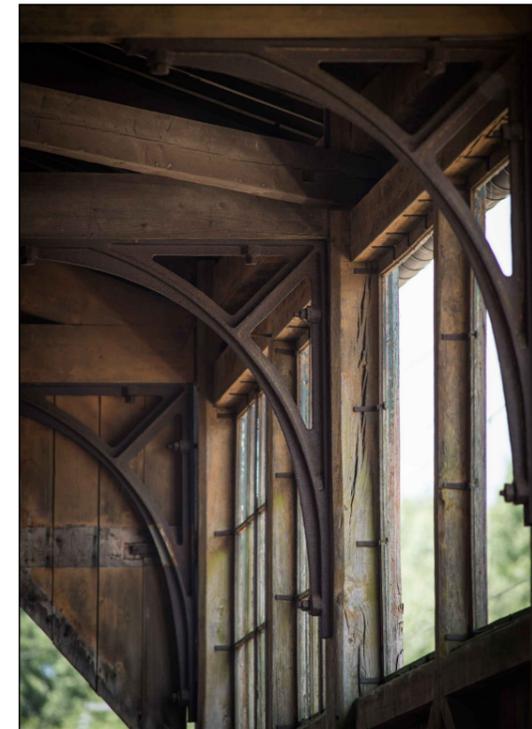
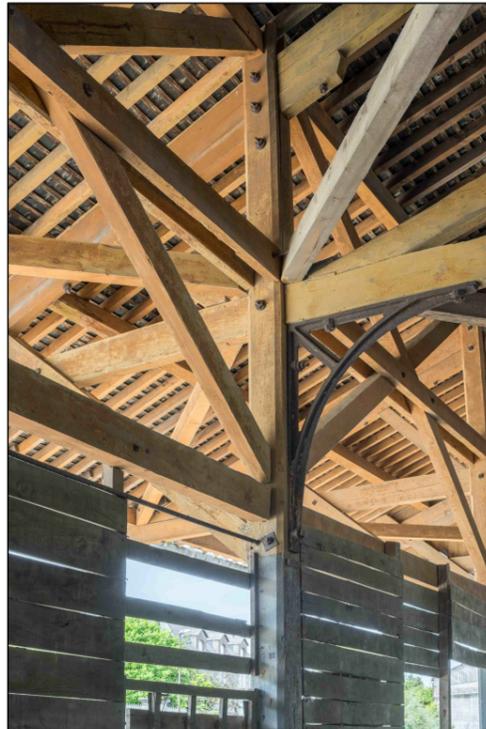
GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE
HALLE A MARCHANDISES
2018



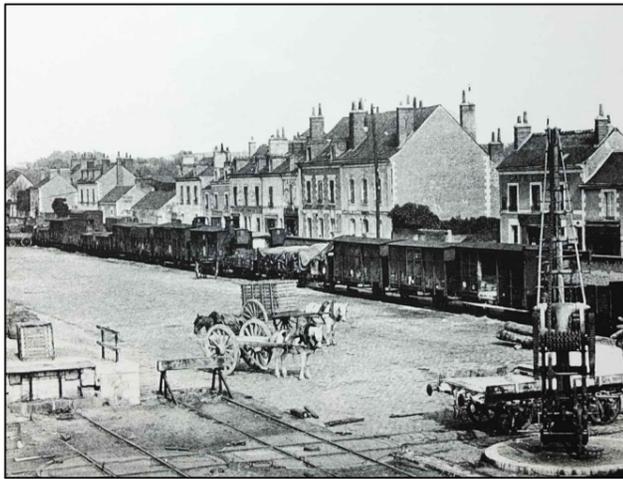
Façade Ouest



GARE FERROVIAIRE DE MONTREUIL-SUR-ILLE
HALLE A MARCHANDISES
2018



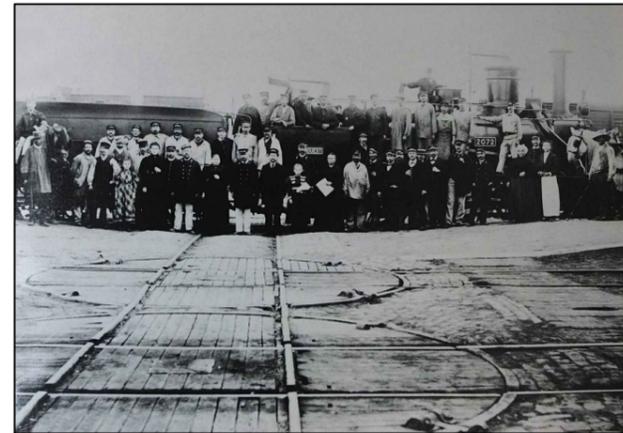
PAYSAGES FERROVIAIRES



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

Références bibliographiques :

- 1 Gare de marchandises de Tours. Auteur anonyme
"Mémoire d'une ville - Tours - Le Train - J. Chédaille - CMD"
- 2 Gare de Saint-Pierre-des-Corps. Auteur anonyme
"Mémoire d'une ville - Tours - Le Train - J. Chédaille - CMD"
- 3 Gare de Mézidon. Plaque tournante. Auteur anonyme
"Collection Horizon - En Train - La Manufacture "
- 4 Gare de Volvic - Chargement/Déchargement marchandises
Auteur : Félix Fémino
"Images de trains - Tome IV - La vie du Rail"
- 5 Gare non identifiée - Ligne Carhaix-Loudéac - Auteur G. Rannou.
"Le réseau breton - Tome XVI - La vie du Rail"
- 6 Gare de Macon - Plaque tournante - Auteur : Félix Fémino
"Images de trains - Tome IV - La vie du Rail"
- 7 Gare de Cavillon - Chargement/Déchargement marchandises
Auteur : Félix Fémino
"Images de trains - Tome IV - La vie du Rail"
- 8 Gare Région parisienne - Chargement semi-remorques
Auteur : Félix Fémino
"Images de trains - Tome IV - La vie du Rail"
- 9 Gare de Volvic - Chargement/Déchargement marchandises
Auteur : Félix Fémino
"Images de trains - Tome IV - La vie du Rail"
- 10 Gare de Cavillon - Chargement/Déchargement marchandises
Auteur : Félix Fémino
"Images de trains - Tome IV - La vie du Rail"