



"Chacun sa route, chacun son chemin..."

A l'heure où la question des transports est plus que jamais d'actualité remontons le temps et retrouvons nous au XIXème siècle. Dans nos régions d'habitat dispersé comme la notre, les bourgs, les hameaux, les villages, les fermes installées ici ou là sont dans un relatif isolement. Bien sûr il existe déjà au XVIIIème un réseau de routes dites royales. Ce réseau a pour but de servir le pouvoir central et les villes. Il n'y a pas encore de véritable réseau secondaire. Ce qui ne veut absolument pas dire qu'il n'y ait pas de mobilité. Seulement les déplacements sont lents et à court rayon d'action. Bien sûr les sentiers, les chemins, les gués, les ponts sont nombreux. Un coup d'œil sur le cadastre napoléonien de 1834 suffit pour s'en convaincre. C'est surtout après 1860 sous le second Empire de Napoléon III et au début de la troisième République (dans les années 1880) que se développent les transports routiers et ferroviaires.

Les registres municipaux de la Bazouge portent témoignage de cette préoccupation des chemins. Ainsi dès 1838, le 19/08, le Conseil Municipal se prononce sur l'utilité et la direction « d'un chemin vicinal de grande communication de Fougères au Teilleul ». Il est favorable à une direction passant par le Pont Dom Guérin, Château jaune puis la forêt. Aujourd'hui encore la route forestière à la sortie de Fougères porte le nom de route du Pont Dom Guérin. En 1840, le 9/08, une longue délibération nous en apprend davantage. Le conseil doit émettre un avis sur « deux chemins

vicinaux de grandes communications ». L'un doit joindre Fougères au Teilleul et l'autre Gorrion à Saint James et Antrain. Le conseil développe un argumentaire sur la nécessité de développer ces axes de communications. En premier lieu il s'agit de favoriser les relations avec le Maine et la Normandie. Ainsi cette délibération précise que la route Fougères-Le Teilleul permettra une « communication directe avec la plaine de Caen et la vallée d'Auge par Barenton et Gers dont le commerce de grosses poteries alimente le pays de Tinchebray pour la quincaillerie... ». Le commerce des chevaux de Condé sur Noireau est aussi évoqué. Il est aussi fait mention de la venue des



marchands de Falaise et de la plaine de Caen aux marchés et foires de Fougères. Le Conseil estime que la route la plus avantageuse doit passer par la forêt de Fougères.

La deuxième route est tout aussi importante car elle apporte de nombreux avantages au monde agricole. Il préconise qu'elle aille de Gorrion à saint James et Antrain en passant par Saint Mars sur la Futaye, Pontmain, la Bazouge du Désert, Louvigné du Désert, Mellé et Saint Georges. Elle permet l'apport de « la chaux de la Baconnière, de Bourgon, du Bourgneuf » ainsi que l'apport de sablon de mer. Et le Conseil de préciser que « le mauvais état des chemins a privé l'agriculture de ces produits ». Il faut donc développer les voies de communications pour favoriser le progrès de l'agriculture. Cette question réapparaît en 1854 quand la Bazouge appuie une demande de la mairie de Louvigné à propos de l'ouverture « d'un chemin de grande communication de Louvigné au Pontaubaut ». L'argument avancé est que « l'on pourrait tirer avantageusement du sablon de mer, un engrais précieux, que l'éloignement et la difficulté des chemins rendent pour nos contrées très dispendieux et dès lors presque impossible aux petits cultivateurs de s'en approvisionner et d'en profiter ».

En 1861, la question du chemin de fer est posé au Conseil Municipal. Il s'agit de donner un avis sur « l'utilité d'un embranchement d'un chemin de fer de Vitry à Fougères ». Le Conseil déclare de façon unanime que le chemin de fer « rendrait un immense service à la Bazouge vu que la commune expédie tous les ans au dehors une quantité

considérable de céréales, beaucoup de bois de toutes espèces, beaucoup de lard et de beurre. » Il est également précisé « qu'elle vend beaucoup de bestiaux, bœufs, vaches, chevaux et qu'elle possède sur la route de Louvigné beaucoup de carrières de granit » ainsi que « trois fabriques de papier ». Et le Conseil « reconnaît que cette voie ferrée donnerait une grande valeur à ces produits ». Mais, car il y a un mais, « qu'elle ne peut contribuer au financement vue que la réalisation des chemins vicinaux a pris du retard ». Et que la Bazouge

a grand besoin d'un chemin Est-Ouest. La priorité va donc aux chemins vicinaux. Et de fait, la question de ces chemins revient de manière récurrente tout au long des délibérations dans cette deuxième moitié du XIXème siècle.

Terminons par une petite curiosité: le tramway à vapeur. Le 4/09/1898, le Conseil doit donner son avis, après lecture d'une délibération du Conseil Municipal de Pontmain, qui évoque un projet de jonction des départements de la Mayenne et de l'Ille et Vilaine par un tramway à vapeur. Le terminus devait être à Pontmain. La Bazouge y voit de nombreux avantages et approuve à l'unanimité mais pose une condition, à savoir que la ligne du tramway passe au bourg de la Bazouge. Il y aura bien une ligne Laval-Landivy passant, entre autre par Saint Mars et Pontmain. Cette ligne achevée en 1903 fonctionne jusqu'en janvier 1939. On peut encore en deviner le tracé le long de la rivière dans le parc des Oblat à Pontmain en direction du château de Mausson. Pontmain en profitera beaucoup grâce à l'essor des pèlerinages. Quant à la Bazouge, elle dû se contenter « d'entendre siffler le train »...

Bertrand Bazin

