

## LES VOIES DE COMMUNICATION

### Des voies antiques aux nationales

L'antique croix du pin, édifée et aménagée d'une niche au croisement de la route de Montgiroux avec la route de Sacé, atteste de l'existence de voies anciennes proches de la rivière. Un itinéraire, considéré comme la voie romaine de Jublains à Rennes, conduit à la Mayenne à hauteur de Sacé. La traversée de la rivière devait se faire près du Plessis sur la commune de Sacé.



Les chemins de Châlons à Martigné et de Martigné à Sacé sont cités en 1405. Le chemin du Mans (route du Mans) est cité, lui, en 1451. Les diligences et les malles-poste, arrivaient de Sacé et en arrivant à Martigné, prenaient la rue des Maubrais et le chemin du Mans.



Au moyen-âge, les chemins appartenait aux seigneurs qui possédaient des droits de péage.

Les travaux du grand chemin de Paris à Brest via Mayenne, Martigné, Laval, commencèrent en 1733. Cette route royale ne devint praticable qu'en 1742 et son achèvement fût réalisé en 1760. En 1765, le voyage Paris-Rennes durait une semaine.

Cette voie royale, deviendra après la révolution, Nationale 12. L'ouverture des grandes routes et l'aménagement des voies rurales, ne se feront qu'à la fin du XIX e siècle.

Ensuite, la nationale 12, deviendra nationale 162 en 1952.



Dans une délibération du 11 juillet 1953, monsieur Viellepeau, maire, expose au conseil que la traversée du bourg, est de plus en plus difficile et dangereuse. Le préfet envisage une amélioration du tracé de la route nationale aux environs du bourg. C'est la première fois que l'on entend parler de la déviation de Martigné. Le conseil municipal donne un avis défavorable à ce projet.

En 1966, la déviation du bourg revient à l'ordre du jour. La traversée de la chaussée, en centre bourg, est de plus en plus compliquée et dangereuse. Il est très difficile d'assurer la sécurité des enfants et des personnes âgées.

Une étude est commencée dès 1968 et les négociations débutent en 1969.

En 1972, le projet prévoit l'aménagement de feux tricolores destinés à interrompre la circulation de la nationale.

Les travaux de déviation débuteront le 15 mars 1973 et seront achevés en 1976.

Le rond-point, desservant le bourg et la route de Montgiroux, est aménagé en 2000.

### **Au bord de l'eau**

La rivière « Mayenne » borde notre commune au nord-ouest. Entre le ruisseau de Bousard et le ruisseau de Launay (en limite de la commune de Sacé, le chemin de halage se découvre sur 5017 mètres. Quatre écluses ont rendu la rivière navigable au milieu du XIXe siècle. Avant 1846, cette portion entre Laval et Mayenne n'était pas navigable.

L'écluse à sas, inventée par Léonard de Vinci, va permettre aux bateaux de naviguer sans être gênés par les dénivellations des fleuves, rivières et canaux.

La hauteur de chute au niveau de Bas-Hambers est de 1,51 m et de 2,15 m à Corçu.



Le pont de Montgiroux est situé sur un passage très ancien. L'existence, en ce lieu, d'un gué romain est attestée par la découverte de monnaies romaines lors de la construction du pont au XIIIe siècle. Le franchissement de la rivière en eaux basses, s'effectuait sur une chaussée et à l'aide d'un bac.

Le pont de bois du Moyen Âge, dont le péage est jugé excessif en 1414, est remplacé en 1834 par un entrepreneur lavallois.

Le pont de Montgiroux est le seul point de passage entre Mayenne et St Jean sur Mayenne. Il fut miné en 1870 mais ne sauta pas. Une fraction de l'armée française le franchit en 1871.

Ce pont fût élargi en 1884, et pour faciliter des bateaux, une arche de pierre a été remplacé par une construction métallique.

Les Allemands l' ont fait sauter le 5 Août 1944 pour couvrir leur retraite. Le pont actuel est reconstruit en 1972.

### **Le chemin de fer**

C'est sous le second empire que le chemin de fer arrive dans le département. Le 1 er mai 1857, la section Laval-Rennes s'ouvre aux voyageurs.

En 1853, le conseil municipal de Mayenne demande une jonction entre sa ville et Paris. Le 6 Novembre 1866, Mayenne est relié à Laval à partir d'une ligne entre la Chapelle-Anthenaise et la sous préfecture. Les travaux débutent en 1862. C'est le grand chambardement à Martigné. Trente-sept expropriés sont indemnisés et les travaux débutent. La voie ferrée passe à deux kilomètres du bourg sur la départementale 12 entre Martigné et la Bazouge des Alleux, au lieu-dit la Bichelière.

Dynamisé par la venue du chemin de fer, ce lieu va devenir le quartier de la gare. Les convois de charrettes, en attente de chargement ou déchargement, font le bonheur des cafetiers qui s'installent. Dans les années 1930, ils étaient au nombre de trois, le dernier ayant fermé ses portes en 1966.



Entre 1900 et 1950, le chef de gare devait, avant chaque arrivée de train, placer une lanterne à 100 mètres en amont de la gare et une autre en aval de celle-ci pour prévenir les trains de ralentir. L'arrivée de l'électricité va améliorer les conditions de travail.

Face à la concurrence de la route, le déclin des chemins de fer s'amorce lentement. L'arrêt du trafic voyageur, entre Laval et Mayenne est effectif le 31 Mai 1970. Des services de cars assurent la relève.

Le trafic marchandises va subsister encore quelques années. Puis, la gare de Martigné cesse toute activité en 1992. La voie ferrée perd ses rails en 2003 . Le département va acquérir celles-ci pour en faire des chemins de randonnées.

## **La poste**

C'est dès le XVe siècle que sont institués les premiers relais de poste. Distant d'environ 4,5 km, ils sont installés là où les besoins du roi l'imposent. Ils ne disposent alors que d'un petit nombre de chevaux et ils vont évoluer au rythme des routes postales.

De par sa situation sur la route royale, reliant Paris à Brest, la commune de Martigné, ne pouvait qu'être choisie, au début du XVIIIe siècle, comme relais de poste à chevaux. Ce relais se trouvait hôtel de la poste route du Mans (aujourd'hui Le Pourquoi-Pas).

En 1765, il fallait six jours pour acheminer le courrier de Paris à Martigné. La malle-poste partait le lundi de Paris à 5h du matin, passait à Dreux le mardi, à Mortagne le mercredi, à Alençon le jeudi. Elle était à Mayenne le samedi matin et à Martigné le samedi soir. Deux malles-poste passaient tous les jours, l'une montante et l'autre descendante.



Supplanté par l'arrivée du chemin de fer, le relais de poste de Martigné fût supprimé en 1870. La poste ne fût pas pour autant supprimée. Elle changea de lieu. Les premiers téléphones sur la commune seront installés en 1917/1918.

S. - MARTIGNÉ (Mayenne). - La Poste et Rue de la Poste



Sorel, éditeur, Rennes