

# Le petit train Rosporden-Plouescat



Horlogerie-Cycles, Coray

*CORAY - La Gare - Arrivée d'un Train*

ANNICK FLEITOUR

EDITIONS RESSAC

Aux éditions Ressac

Annick FLEITOUR

Du même auteur :

- Le petit train de Pont-Aven (ligne Quimperlé-Concarneau)

De Serge Duigou :

- Les pêcheurs de l'an II - L'île Tudy sous la Révolution
- Quand nous prenions le train birinik (ligne Pont-l'Abbé - Saint-Guérolé)
- Sainte-Marine
- Quand les Bigoudens étaient pilleurs d'épaves
- Guide du pays bigouden insolite
- La révolte des Bonnets Rouges en pays bigouden
- Lambour en Pont-l'Abbé
- Châteaux et manoirs en pays bigouden
- Les malheurs des pêcheurs bigoudens sous la Révolution
- Les Bigoudens (et surtout les Bigoudènes)
- Loctudy à la Belle Epoque
- Pont-l'Abbé et les Pont-l'Abbistes
- A la recherche du pays bigouden disparu
- Secrète rivière de Pont-l'Abbé
- Les mystères de Penmarc'h
- Manoirs bigoudens
- Le Dourdy en Loctudy
- Lesconil
- Les coiffes de la révolte
- Les Robinsons des Glénan
- L'île-Tudy, L'âge d'or des capitaines

De Serge Duigou et Germain Lacasse :

- Marie de Kerstrat, l'aristocrate du cinématographe

1<sup>re</sup> de couverture : L'arrivée du train en gare de Coray (collection Yves Le Clech).

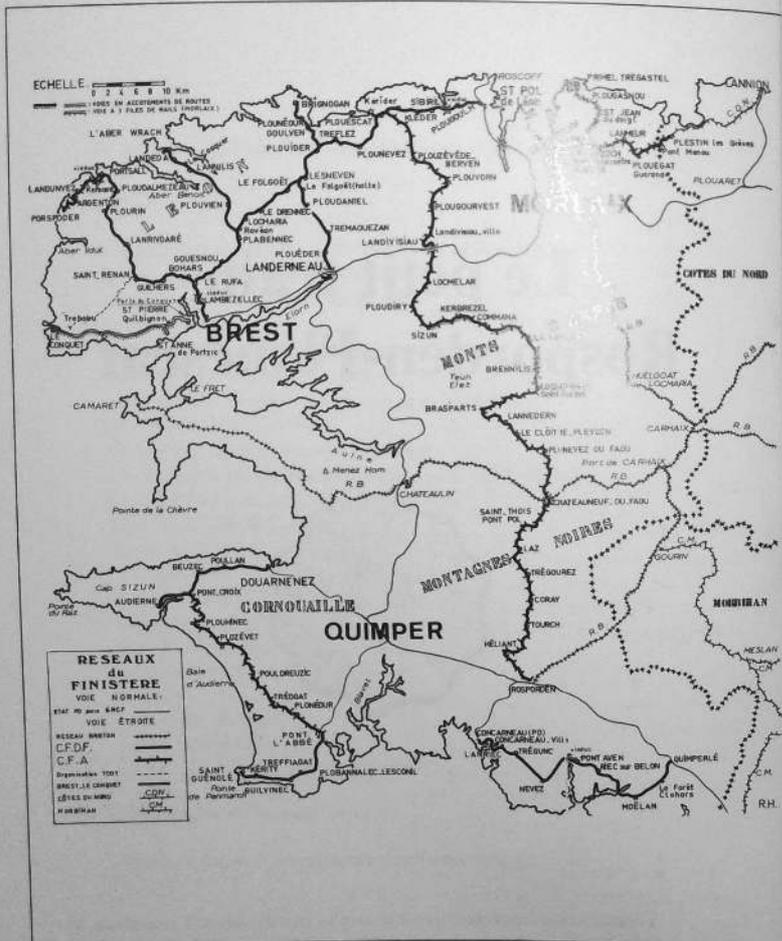
Page 1: Le service des Postes fêta à sa manière l'inauguration d'une ligne ferroviaire, en créant spécialement un timbre à date. Une originalité très recherchée par les cartophiles-ferrophiles (collection Jean-François Douguet).

4<sup>e</sup> de couverture : Affiche publicitaire de la Compagnie de l'Etat, vantant les trésors du Centre-Finistère. Dessin de Charles-Jean Hallo, dit Alo (collection Serge Duigou).

# Le petit train Rosporden-Plouescat



Editions Ressac  
49, rue Auguste Perret  
29000 Quimper



L'interminable ligne Rosporden-Plouescat (extrait des *Chemins de fer régionaux et urbains*, n° 175.1).

Grâce aux Compagnies d'Orléans et de l'Ouest, le train a atteint le Finistère en 1863. Débute alors l'ère des « grandes lignes », à voie normale, qui progressivement desservent les principales villes du département. Mais à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le besoin se fait sentir de compléter ce réseau par un autre, impulsé par le conseil général, afin de mieux irriguer les localités secondaires, ces gros bourgs qui jouent un rôle de capitale dans leur petit pays rural ou maritime.

Avec la ligne Brest - Saint-Renan, mise en service en 1893, s'ouvre la période des « petits trains » à voie métrique. Pendant près de vingt ans, les inaugurations ferroviaires se succèdent à un rythme soutenu. Concédée à la Compagnie des Chemins de Fer Armoricains (CFA), l'une des dernières est l'interminable ligne Rosporden-Plouescat. Ruban déroulé au cœur d'un Finistère intérieur jusque-là quelque peu oublié des réseaux ferrés, les cent trente-cinq kilomètres de traverses et de rails unissent la Cornouaille et le Haut-Léon.

Telle une comptine – que peut-être, qui sait, certains instituteurs faisaient apprendre par cœur –, la liste des gares et haltes n'en finit pas : Plouescat, Cléder-Lanveur, Tréflaouéan, Plouzévéde-Berven, Le Bant, Plouvorn, Plougourvest, Landivisiau, Locmélar, Ploudiry, Sizun, Kerbrézel, Poul-Sco, Commana, Le Roc'h-Trédudon, La Feuillée, Brennilis, Loqueffret - Saint-Herbot, Le Quistilic, Braspart, Lannédern, Le Cloître-Pleyben, Plonévez-du-Faou, Châteauneuf-du-

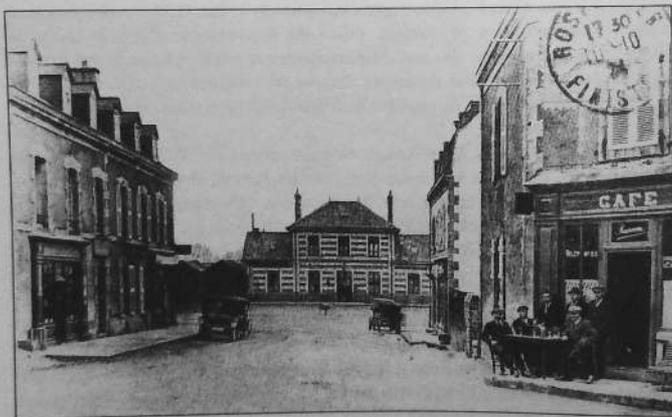
### Tarifs 1928-1929

#### Billets aller et retour de Landivisiau à :

Cléder-Plouescat : 7 F  
 Plouzévédé-Berven : 4,50 F  
 Plouvorn : 3 F  
 Plougourvest : 2 F  
 La Feuillée : 8 F 50  
 Commana, Sizun : 5 F  
 Ploudiry : 3 F 50

#### Billets aller et retour de Châteauneuf-du-Faou à :

Landivisiau-Ville, Landivisiau-Transit, Locmélar,  
 Ploudiry : 17 F  
 Sizun, Kerbrézel : 16 F  
 Commana : 13 F  
 La Feuillée : 7 F 50  
 Brennilis : 7 F 50  
 Loqueffret, Brasparts, Plouezec : 6 F  
 Le Cloître-Pleyben : 4 F  
 Plonévez-du-Faou : 2 F  
 Trégourez, Laz : 4 F  
 Coray : 6 F 50  
 Elliant, Tourc'h : 9 F  
 Rosporden : 10 F



La gare de Rosporden, terminus sud de la ligne, et important nœud ferroviaire (collection Jean-François Douguet).

Faou, Saint-Thois - Pont-Pol, Laz, Trégourez, Guernilis, Coray, Tourc'h, Bois-Jaffray - Saint-Guinal, Elliant, Rosporden.

Connectant sept chefs-lieux de canton à une trentaine de localités, la ligne rejoint deux grands réseaux : au nord, Paris-Brest (Compagnie de l'Ouest) ; au sud, Paris-Quimper (Paris-Orléans). Elle coupe en son cœur la Carhaix-Châteaulin (Chemins de Fer Economiques), permettant en théorie toutes sortes de destinations, correspondances, bifurcations. Que de promesses ! Que de possibles ! Tout un symbole de communications et d'échanges entre des pays si variés, au diapason des coiffes que la locomotive voit se masser autour d'elle au long du parcours.

Bien que l'événement soit de taille et l'ouvrage une véritable gageure, on est loin des inaugurations en grandes pompes de certaines autres lignes finistériennes. L'arrivée du chemin de fer puis les créations successives de petites lignes ont banalisé le train. Plouescat voit déjà passer la Brest-Saint-Pol-de-Léon, Landivisiau reçoit la Brest-Paris, Châteauneuf-du-Faou accueille la Châteaulin-Carhaix, et Rosporden ne compte pas moins de trois lignes : Quimper-Paris et son appendice vers Concarneau, et le « Réseau Breton » vers Carhaix.

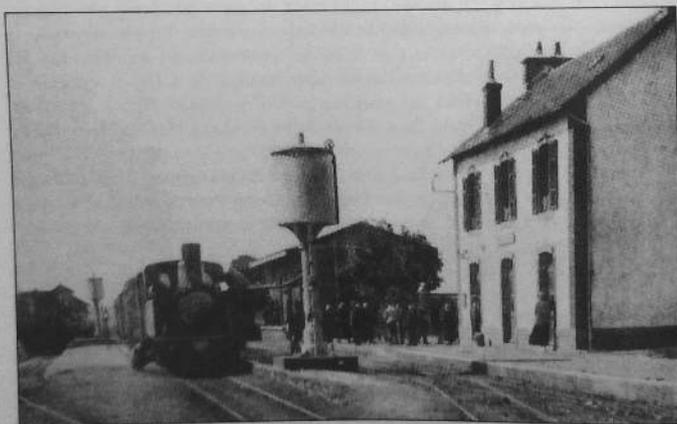
Dans les journaux du secteur, nulle trace de gares pavées, de discours enflammés, de repas pantagruéliques, de bals populaires. La presse locale se borne à annoncer la mise en service et publie les horaires. Ils sont bien loin les articles d'impatience et d'enthousiasme du journaliste de *L'Union Agricole et Maritime*, Adolphe Beaufrère, pour la Quimperlé-Concarneau. Bien loin les banquets d'inauguration à l'hôtel Julia, à Pont-Aven, ou chez l'hôtelier Batifoulie à Audieme. La réception et la mise en service de la ligne sont discrètes, les inaugurations par tronçons successifs se font sans tambour ni trompette. Y a-t-il même eu une bénédiction ? La ligne la plus longue du réseau ferré départemental, qui a demandé le plus gros travail de pose, qui concerne le maximum de populations, fait une entrée sur la pointe des pieds !

### Une naissance laborieuse

Mais, auparavant, que de tractations et de discussions ! Le conseil général envisage un tracé « partant de Plouescat, passant par ou près Plouzévédé, Plouvorn, Landivisiau, Sizun, Brasparts, et aboutissant à Châteauneuf-du-Faou, avec continuation soit sur Briec et Rosporden, soit sur Gourin ». C'est finalement le terminus de Rosporden qui est choisi ; mais à cause de la dépression marécageuse du Yeun Ellez, le projet est rallongé de quelque dix kilomètres et décrit une



La gare de Plouescat, commune aux lignes Plouescat-Rosporden et Brest-Saint-Pol-de-Léon (collection Paul Grijol).



La gare de Plouescat dont il ne reste rien aujourd'hui (collection Jean-René Poulmarc'h).

immense courbe à travers les communes de Commana, La Feuillée, Brennilis, Loqueffret et Lannédern. Nous sommes en août 1904 mais les choses ne sont pas, pour autant, acquises.

Trois ans plus tard, alors que le projet est entériné, de nombreux conseils municipaux tentent d'infléchir le conseil général quant à la fixation de la tête de ligne. Plusieurs communes de la région quimpéroise préféreraient la capitale cornouaillaise pour terminus. Associée à celle de la Chambre de Commerce, leur requête n'aboutira pas. Le projet initial est maintenu.

Les très nombreuses variantes ont imposé une quasi refonte des tracés initiaux et entraîné des retards. La compagnie, il est vrai, réalise des travaux concomitants sur les lignes de Plouescat-Rosporden, Pont-l'Abbé - Pont-Croix - Audierne et Morlaix - Primel-Trégastel. En novembre 1910, les concessionnaires espèrent la fin des travaux pour juin suivant sur les lignes de Morlaix à Lanmeur et Primel, et de Landivisiau à Châteauneuf-du-Faou. Ensuite se feront Landivisiau-Plouescat et Châteauneuf-Rosporden, tronçons qu'ils pensent terminer pour avril 1912. La compagnie se heurte, dit-elle, « à des Sociétés plus ou moins véreuses qui l'empêchent de traiter avec les propriétaires et d'obtenir les autorisations de passage pour exécuter les travaux. » L'été, l'absence de main-d'œuvre, occupée aux tâches agricoles, ne facilite pas l'avancée du chantier.

### Chaque commune veut sa gare

La bataille du tracé est rude : chaque maire souhaite le train. Pour satisfaire au mieux les besoins de tous, les gares sont placées dans des sites stratégiques, en des lieux qui nous paraissent parfois, aujourd'hui, un peu incongrus. A la jonction des chemins qui desservent de gros hameaux, en pleine campagne, on crée des haltes. Mais impossible de dire oui à tous. Si des demandes qui paraissent justifiées sont acceptées, on en rejette d'autres sous peine de rendre impossible tout trafic. Tout de même, au total, trente-trois arrêts, stations, haltes et arrêts facultatifs confondus, rythment le voyage.

Il y a les heureux qui obtiennent satisfaction, ceux qui font contre mauvaise fortune bon cœur, devant se plier tout de même aux décisions des diverses commissions, et les déboutés, déçus de l'entêtement des autorités.

Leuhan doit renoncer au projet de halte au lieu-dit Gouélet devant le détour invraisemblable qu'un arrêt imposerait au tracé. Les Leuhannais l'ont compris, ils n'auront pas le train. Ils demandent en compensation que la gare de Trégouez soit



La gare d'Elliant (collection Jean-François Douguet).



Clin d'œil ironique du destin. Les vaches qui ont la réputation de regarder passer les trains s'abritent aujourd'hui dans l'ancienne gare de Tourc'h (photo Serge Duigou).

reportée à Goailou, au bord du chemin Kersalaün-Coray. Finalement, la gare de Trégourez est complétée d'un arrêt à Guernilis, hameau situé entre Coray et Trégourez. Plus de cinq kilomètres le séparent tout de même du bourg de Leuhan...

Des Elliantais protestent contre l'éloignement de la station du bourg. L'ingénieur Pigeaud est intraitable : "Le sacrifice fait pour passer à 300 m de l'agglomération est déjà considérable" ; il ne reviendra pas sur la décision. Entre les deux types de gare possibles, Elliant fait connaître sa nette préférence. Entre un bâtiment (type B) en pierres soigneusement appareillées, aux proportions élégantes, ou un laid parallélépipède, à toit plat, en ciment armé (type C), le choix est vite fait ! Les Melenicks ont bon goût et ils le partagent avec le Bigouden Georges Le Bail, conseiller général, qui développe les mêmes arguments esthétiques : « Il me semble que nos gares ne correspondent pas du tout à l'allure du pays. Nous devrions adopter pour les gares d'avenir des types gracieux qui ne déparent pas nos jolis pays. Qu'on leur donne un cachet local, au lieu de les coiffer de toits disgracieux, qu'on donne à nos gares de gentilles coiffes bretonnes. » Un entrepreneur optimiste construit à deux pas de la gare un vaste hôtel qui, bien qu'ayant survécu au train, ne recevra jamais les voyageurs espérés.

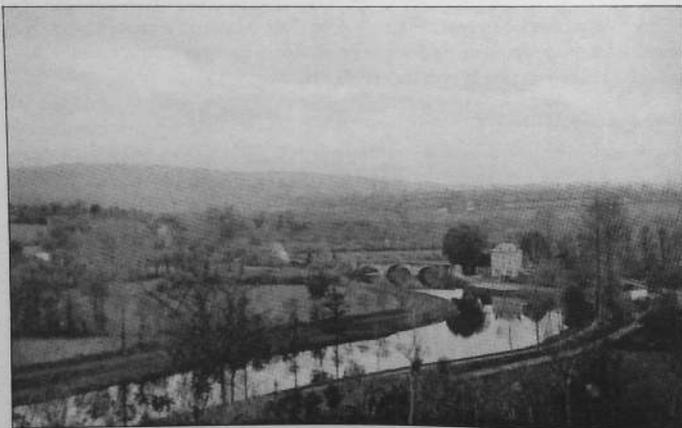
La localisation de la gare de Coray prête à discussion. Le conseil municipal hésite, les pétitions pour un emplacement, puis pour un autre s'équilibrent et finalement on choisit le lieu le plus proche du bourg.

A Laz, la halte reste halte, bien que les habitants en demandent la transformation en gare. « Les gares dénommées haltes dans le cahier des charges sont pourvues de toutes les installations ordinaires des stations et n'en diffèrent que par le type de bâtiment qui ne comporte pas de logement pour l'employé de la gare. » Oui, peut-être, mais la halte est non seulement beaucoup plus petite qu'une gare, mais de surcroît très isolée du bourg. Au lendemain de la guerre 1914-1918, la Compagnie aura beaucoup de mal à recruter une receveuse. Le projet de construction d'une petite chambre pour tenter de retenir les employées laisse rêveur ! « Il s'agirait de déplacer un cloison, de manière à créer une petite chambre de 3 m 80 sur 3 m 80, suffisante pour loger un ménage sans enfants (sic) ». Quand on voit les dimensions du bâtiment initial...

L'établissement de la gare de Saint-Thois est complexe. Le projet est de placer la gare sur le territoire de Laz, rive gauche du canal. Mais il apparaît vite opportun de choisir le lieu déjà aménagé pour recevoir les marchandises, le débarcadère de la rive droite. Les difficultés techniques sont importantes puisque les



La halte de Laz qui eut tant de mal à retenir une receveuse (photo Serge Duigou).



Saint-Thois - Pont-Pol, gares fluviale et ferroviaire, sur le territoire de Châteauneuf-du-Faou (collection Serge Duigou).

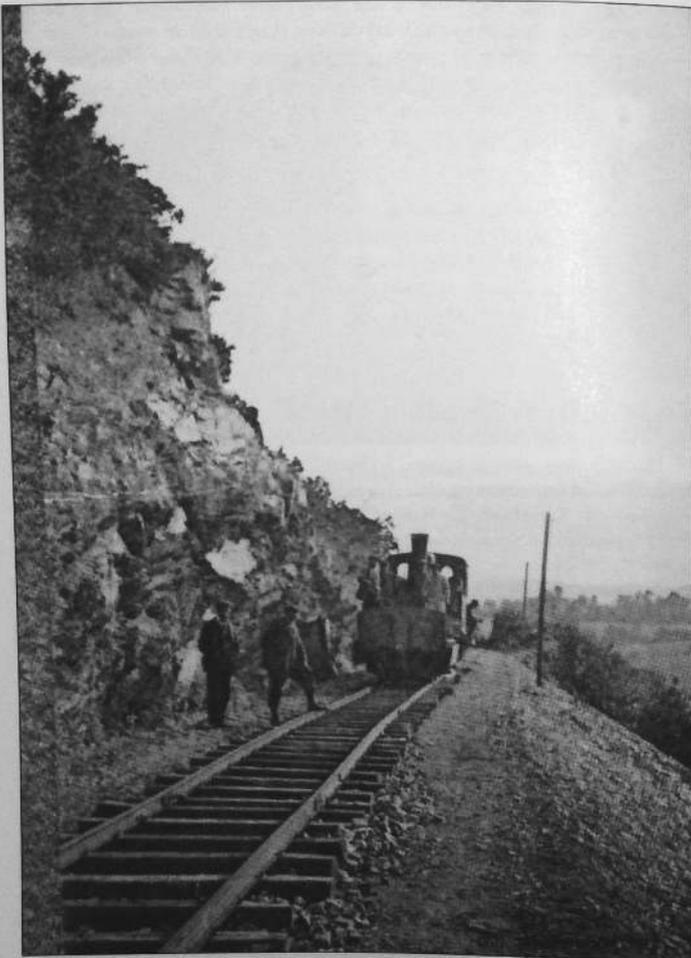
ingénieurs prévoient « d'établir la voie, pour arriver à cet emplacement de gare fluviale protégé, dans un passage très difficile et très resserré entre le canal et la montagne que le chemin de grande communication a dû trancher pour établir sa chaussée. Le projet consiste à déplacer latéralement le chemin de halage, c'est-à-dire à se rapprocher dudit canal de manière à établir la voie ferrée entre ce chemin et le mur de soutènement ». Aux termes du cahier des charges, la station doit être une « gare fluviale ».

Plonévez-du-Faou est débouté de sa demande d'établissement d'une gare pour desservir les villages de Kérouet et Kerlennec. Tout comme on lui refuse la création d'un arrêt facultatif à Kervaliou, qui « rendrait service aux habitants pour aller à la foire ». Pertinente, la Compagnie répond : « Les jours de foire, les voyageurs sont chargés et comme dans ce type d'arrêt on ne peut enregistrer de bagage, il ne sert donc à rien. »

### La bataille des Monts d'Arrée

Un arrêt avec voie de garage, à Quistillic, situé à 3,4 km de la station de Loqueffret, est souhaité et obtenu : il dessert les hameaux de Bodriec, Le Cosquer, Toul-an-Rest, Keranborn, Le Balinec, Kergarrec et les Tourelles, et surtout il reçoit les produits de la forêt voisine de Bodriec. La halte se révèle vite peu commode. Dès 1924, ses usagers souhaitent la construction d'un quai d'embarquement et d'un abri pour voyageurs. Le trafic voyageurs étant quasi nul, l'ingénieur est opposé à une telle dépense, évaluée à 2 328 F. Par contre, il convient qu'un quai de chargement des bestiaux pourrait rendre de grands services. La dépense, qui ne représente que 500 F, est acceptée.

A Botmeur, rien ne va plus. Ayant le sentiment d'être les laissés pour compte du grand désenclavement, les habitants souhaitent vivement rapprocher le tracé du rail du centre du village. « La position de ce bourg, que nous avons cherché à desservir au plus près, situé au centre des marais Saint-Michel, ne peut être approchée d'aucune voie ferrée, et doit nécessairement être desservie par la station de La Feuillée et nous avons placé cette station sur le chemin vicinal qui conduit de La Feuillée à Botmeur », répond la Compagnie. Courroucé, le conseil municipal réclame un arrêt au Roc'h Trévèzel, sommet de la montagne d'Arrée. Le tracé n'est nullement prévu à cet endroit, mais au Roc'h Trédudon où, d'ailleurs, aucun arrêt n'est envisagé. Il conviendra d'en créer un pour desservir les villages avoisinants. Finalement, on décide des arrêts supplémentaires au Roc'h Trédudon et à Kerbrézel.



La ligne des CFA, à Bodriec, près de Brasparts (collection Michel Penven).

A Plouñéour-Ménez, on aimerait bien profiter du passage de la voie ferrée sur le territoire communal. Les élus demandent qu'une gare soit établie au point de croisement de la ligne et du grand chemin de communication n° 71, à l'embranchement de la route nationale n° 174. « Il n'existe aucun village dans un rayon de quatre kilomètres et les villages qui se trouvent au-delà sont beaucoup plus rapprochés des stations de Commana et de La Feuillée. » La rentabilité de l'opération est loin d'être prouvée ! Plouñéour-Ménez n'aura pas sa gare.

A Commana, le conseil municipal souhaite dans un premier temps que la gare soit reportée au Mougau. Mais quelques semaines plus tard, il confirme l'emplacement initial, entre le Manoir Neuf et la Maison de Terre. Les manques et les faiblesses du réseau apparaissent à l'usage. Quelques mois après l'ouverture de la ligne aux voyageurs, en avril 1913, les habitants de Commana réclament par pétition un arrêt facultatif à Poul-Sco. La Compagnie émet un avis défavorable... qui devient un accord, sous réserve que les intéressés payent.

A Sizun, on construit un bâtiment de type B. Entièrement réservé au service de la gare, le rez-de-chaussée comprend un bureau pour la distribution des billets, un magasin pour les messageries et une salle d'attente. A l'étage, le logement du chef de gare comprend une salle à manger-cuisine et deux chambres à coucher. Les murs sont recouverts extérieurement d'un enduit lisse à deux couches ou d'un crépi moucheté genre tyrolien. Luxe certain comparé aux commodités de la plupart des gens à l'époque, on y adjoint un Water-Closet, à un siège (!) avec lampisterie contiguë. Peu après, la gare est toisée par un imposant bâtiment qui sort de terre, le Grand Hôtel des Monts d'Arrée.

Comme toutes les autres, la halte de Locmélar est modeste. Elle se compose d'une voie de marchandises d'une longueur de 130 m, entre aiguilles, d'un quai de marchandises de 4 m 50 - 5 m avec rampe d'accès et d'un bâtiment de voyageurs, type C, comprenant une salle d'attente, un bureau et une remise pour colis de messageries.

A Plouzévéde, on ne démord pas. Déjà, lors de l'enquête, le conseil municipal avait réclamé une halte au Bant. Pour des raisons techniques – des difficultés d'établissement dans une déclivité de 0,30 m et dans une tranchée de cinq mètres de hauteur –, le projet avait été abandonné. Les travaux réalisés ont permis de réduire la pente, et la mairie revient à la charge. Elle obtiendra un arrêt facultatif.



La ligne des CFA entre La Feuillée et Commana (collection Bibliothèque Municipale de Quimper).



La gare de Sizun dominée par le Grand Hôtel des Monts d'Arrée (collection Michel Penven).

En 1912, le conseil municipal de Cléder obtient la création d'un abri pour la halte de Lanveur. Le bâtiment, tant convoité, obtenu de haute lutte, est aujourd'hui entièrement ruiné. Au cœur de la zone artisanale, seul un pignon subsiste, envahi par une inexorable végétation. Qui sait aujourd'hui à Cléder que la gare se trouvait là ?

Comme chaque compagnie ferroviaire a un style particulier, il est aisé pour un œil quelque peu averti d'associer les bâtiments et leur réseau. Il faut l'avouer, les bâtiments de type C des CFA n'ont pas grand charme. Par contre, ceux de type B sont d'excellente facture, de taille suffisante et on leur associe d'emblée une halte à marchandises. On profite de l'expérience passée et des erreurs commises sur les autres lignes, en particulier celle de Quimperlé à Concarneau, où, l'année suivant la mise en service, on dut agrandir et compléter les installations.

Entre gare et halte, les usages diffèrent. A la gare, l'arrêt du train est systématique, alors qu'aux haltes, il convient de faire signe au conducteur. Ces haltes « ne sont ouvertes qu'aux voyageurs sans bagages et aux chiens accompagnés ». Il paraît que sur cette ligne, en tous cas sur certaines portions, on pouvait monter n'importe où, seulement sur un signe de la main. Le train peinait tant par endroit qu'aucune difficulté majeure ni consigne de sécurité sérieuse n'entravait de telles pratiques !

## Le casse-tête des nœuds ferroviaires

Problèmes mineurs, comparés à ceux qui se posent aux nœuds ferroviaires de Plouescat, Landivisiau, Châteauneuf-du-Faou et Rosporden. Pas facile de trouver l'implantation optimale pour la compagnie concessionnaire, les voyageurs et les habitants. Les accords, forcément bi-latéraux, avec la Compagnie d'Orléans, le Réseau Economique ou la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat, sont plus ou moins aisés.

A Plouescat, l'entente avec la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux (CCFD) est relativement facile. Les CFA profitent des infrastructures déjà en place, et feront gare commune avec la CCFD. Les CFA gèrent le raccordement du port à la gare départementale, prévu, hors programme, par le conseil général. Le parcours que les charrettes ont à faire de la grève à la gare se trouve ainsi réduit. Achievé en 1921, puis complété en 1923, l'embranchement de Pont-Christ facilite l'expédition des sables calcaires, à usage d'engrais, de la baie de Kernic. Les installations en bordure de mer sont à la merci des éléments : dans la



Landivisiau-Ville, gare aujourd'hui disparue (collection Jean-René Poulmarc'h).



Le champ de foire de Landivisiau, réputé dans tout le département pour ses ventes de bestiaux (collection Serge Duigou).

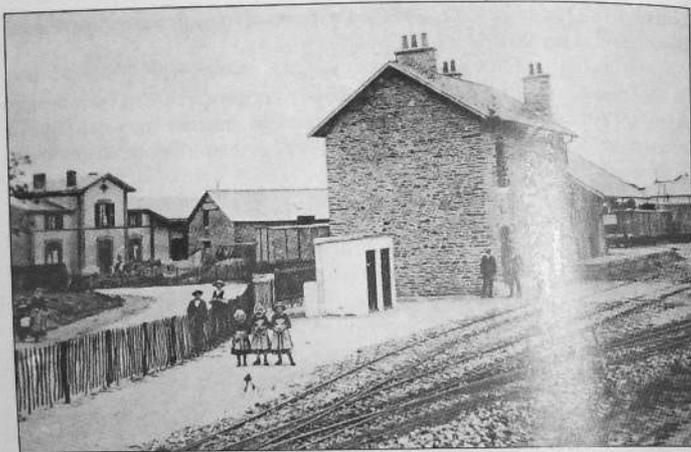
nuit du 15 au 16 janvier 1922, associée à un fort coefficient de marée, une violente tempête ruine les remblais de la voie.

A Landivisiau, le tracé urbain de la ligne et l'emplacement de la gare mécontentent. Pétition sur pétition, les commerçants font entendre leurs voix. Que la gare soit implantée à l'Ouest, à proximité de la place du marché, qui se trouve être le centre des affaires landivisiennes !

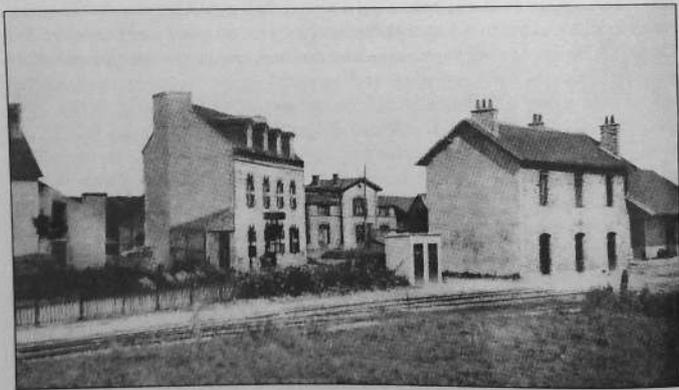
A Landivisiau-Transit, qui voit cohabiter les installations de deux réseaux, le partage des lieux n'est pas chose aisée. Après six mois d'exploitation commune, arrivant soudainement à la lettre les conditions prévues par le bail, la compagnie de l'Etat – qui a succédé à celle de l'Ouest – n'autorise plus les véhicules à emprunter sa cour pour livrer les marchandises à la gare des CFA ! Une situation délicate que dont le meunier Le Breton fait les frais. Il a, à deux pas de chez lui, une gare dont il ne peut se servir ! Il lui reste le choix entre Landivisiau-Ville ou Landivisiau-Transit, situées à quatre kilomètres chacune de son moulin.

Il presse les CFA de régler le problème : « D'après un relevé de mes livres, je vois que du 1er janvier au 31 mars 1914, j'ai expédié par votre ligne 117 800 kg de farines et sons et du 1er avril au 30 juin 150 950 kg ; soit pendant les six premiers mois de 1914 un tonnage de 268 750 kg. Dans ce chiffre, ne sont pas comprises les différentes marchandises qui ont pu m'être expédiées comme blés, sons, toiles vides ou autres et qui atteindraient également un poids assez considérable. D'ailleurs ce tonnage aurait pu augmenter encore à mesure que ma maison eût été connue. Mais avec l'obligation que vous m'avez imposée de transporter mes marchandises à quatre kilomètres, au lieu de 400 mètres, et par des routes beaucoup plus mauvaises, vous m'avez créé des difficultés considérables que je n'ai pas besoin de vous énumérer, et dont les conséquences ont été et seront de faire diminuer beaucoup, et de plus en plus, mon chiffre d'affaires sur votre réseau, au profit de la gare des chemins de fer de l'Etat où j'ai toutes facilités pour accéder et expédier mes marchandises et en recevoir. » Des arguments pertinents, mais que le meunier va devoir développer pendant longtemps. En 1920, la situation est toujours inchangée. Les CFA comprennent lentement ou hésitent à heurter la grande compagnie !

Des raisons économiques amènent la construction d'embranchements dans plusieurs communes. A Landivisiau, la maison Tréanton Aîné en bénéficie. Aujourd'hui, il ne reste rien de Landivisiau-Ville, qui fit tant couler d'encre ! Seule, Landivisiau-Transit, face à la grande gare, résiste – pour longtemps, espérons-le.



Les gares de Châteauneuf-du-Faou. Au premier plan, celle des CFA, et derrière, à gauche, celle du Réseau Breton (collection Pierre Le Gall).



Le quartier de la gare, doté d'un grand café (collection Pierre Le Gall).

A Châteauneuf-du-Faou, pour des motifs techniques et financiers, les concessionnaires construisent la gare au sud de celle, déjà implantée, du Réseau Breton. A proximité, on bâtit les ateliers et les magasins pour les réparations de la nouvelle ligne. Facilités d'accès, d'éclairage, réduction des incendies, autant de motifs pour diviser les ateliers en trois (mécanique, menuiserie, peinture et bourrellerie), plus différents magasins, dont un « magasin aux huiles et aux chiffons ». Des parcs pour les approvisionnements et un château d'eau complètent ces infrastructures.

A Rosporden, on prévoit de franchir la grande ligne pour placer la station départementale, au-delà de l'avenue de la Gare, dans les jardins situés entre la gare actuelle et la ville. La Compagnie d'Orléans fait de sérieuses objections et ne pose une gare commune, sous réserve d'agrandir ses bâtiments ferroviaires, en particulier les infrastructures nécessaires au trafic des marchandises. Mais les pourparlers s'enlisent, et l'on finit par ouvrir la ligne de façon incomplète. Seuls les voyageurs peuvent circuler de bout en bout ; pour les marchandises, au grand dam des Etablissements Boutet, il faudra encore attendre quelques mois. Du coup, Coray commerce volontiers avec Châteauneuf-du-Faou, alors qu'avant la bourgade échangeait plutôt avec la cité galochière.

La gestion de cette gare commune est un vrai casse-tête. Les trois réseaux – car il ne faut pas oublier la ligne Rosporden-Carhaix ! – supportent des frais communs et d'autres proportionnels au trafic réalisé. Chacun veut revoir à la baisse sa participation financière. Trois compagnies pour une seule gare, c'est beaucoup !

## Un trajet de douze heures quarante

La ligne est mise en service en tronçons successifs. Le 11 juin 1912, on inaugure la portion Landivisiau-La Feuillée, le 10 novembre : Plouescat-Landivisiau, le 25 novembre : La Feuillée - Châteauneuf-du-Faou, enfin le 21 décembre : Châteauneuf-du-Faou - Rosporden. Cent trente-cinq kilomètres de voie ferrée, soit presque quatre fois plus que Pont-l'Abbé - Pont-Croix, ou Quimperlé-Concarneau.

L'utilisation de ce chemin de fer est morcelée, à l'image de sa mise en service. On circule, pour convenances personnelles et familiales, et surtout pour affaires, vers les chefs-lieux de canton. Il faut le dire d'emblée, peu de voyageurs circulent d'un bout à l'autre de la ligne. Heureusement pour eux ! Car il convient d'être patient, très patient ! Pour rallier Plouescat à Rosporden, les horaires du 21 décembre 1912 prévoient huit heures dix de voyage dans le sens Sud-Nord,



La gare de Landivisiau-Ville, dont l'emplacement fut obtenu de haute lutte, avec force pétitions (collection Jean-René Poulmarc'h).



Landivisiau-Transit, située à trois kilomètres de l'agglomération. Au premier plan, la ligne des CFA (collection Bibliothèque Municipale de Quimper).

neuf heures dans le sens inverse. En 1922, l'indicateur annonce douze heures quarante de trajet entre les deux agglomérations... Et ce ne sont là que des indications, on ne peut plus approximatives ! La prévision fait déjà peur, la réalité ne rassure guère.

Les foires de Rosporden, Coray, Châteauneuf-du-Faou, Landivisiau et Fouguescat, ainsi que les courses de chevaux dans cette dernière localité, drainent les foules. Les pardons, comme celui de saint Pierre et saint Paul, et ses fameuses courses bretonnes à Coray, et surtout le pardon de Notre-Dame-des-Portes à Châteauneuf-du-Faou, attirent de fervents pèlerins. Pour rien au monde à Elliant, Bannic, ou Brasparts, on ne raterait ce rendez-vous annuel où confluent également les habitants du centre Finistère.

Pour le trafic ordinaire, avec ses trois voyages quotidiens, rien à dire. Là où le trafic cesse, ce sont précisément les jours de foire ! En ces grandes occasions, à Rosporden, l'heure du dernier train pour La Feuillée oblige les voyageurs à quitter la ville au moment même où s'effectuent les transactions commerciales les plus intéressantes. Un train spécial serait souhaitable.

## Des retards en tous genres

La ligne la plus longue du réseau ferré finistérien cumule avaries et problèmes. Elle présente la plus forte déclivité du réseau ferré départemental, qui a obligé à des aménagements techniques spécifiques pour équilibrer les convois et leur assurer un excellent freinage. Contrairement aux autres lignes, des dispositifs de freinage à main et mécanique sont prévus pour les véhicules de fin de convoi. De plus, avec son point culminant à 350,38 mètres d'altitude à proximité du Roc'h Trédudon, record breton, elle rencontre les conditions météorologiques les plus défavorables.

Pour le seul mois de février 1918, vingt-huit retards sont à déplorer, presque un par jour ; les bons jours aucun, les mauvais parfois deux ! Les motifs sont souvent les mêmes : défaut de pression, avarie ou changement de machine. Le dernier jour du mois, un retard de quarante-cinq minutes est occasionné par le patinage du train sur la neige.

Le summum est atteint le 1<sup>er</sup> janvier 1918 avec un retard de trente et une heures quarante-huit ! A décharge, il faut dire que ces avaries ont lieu durant la période sombre de la première guerre mondiale, alors que les trains fonctionnent avec le personnel disponible, pas toujours très compétent.

## CHRONIQUE REGIONALE

Ligne de Plouescat à Rosperden  
Service des trains à partir du 21 décembre 1912

Plouescat.....dép.	6 10	10 30	15 5
Cléder-Lanveur.....	6 21	10 41	15 16
Trofaouenan.....	6 27	10 47	15 22
Plouzévédé-Berven.....	6 36	10 56	15 31
Le Bant.....	6 43	11 3	15 38
Plouvorn.....	6 55	11 15	15 50
Plougouvest.....	7 6	11 26	16 1
Landivisiau-ville.....ar.	7 18	11 38	16 13
Landivisiau-transita.....d.	7 20	13 10	17 36
Landivisiau-ville.....d.	7 26	13 16	17 42
Locmélar.....	7 49	13 47	17 57
Ploudiry.....	7 59	13 58	18 8
Sizun.....	8 12	14 11	18 21
Kerbrézal.....	8 26	14 26	18 36
Commana.....	8 44	14 45	18 55
Le Roc-Trédudon.....	9 9	15 10	19 20
La Feuillée.....ar.	9 18	15 21	19 31
La Feuillée.....dép.	6 9	9 40	15 40
Brennilis.....	6 9	9 49	15 49
Loqueffret-Si-Herbot.....	6 21	10 1	16 1
Le Quisilic.....	6 28	10 8	16 8
Braspart.....	6 34	10 21	16 21
Lannédern.....	6 56	10 36	16 36
Le Cloître-Pleyben.....	7 7	10 47	16 47
Plonévez-du-Faou.....	7 22	11 2	17 3
Châteauneuf.....ar.	7 31	11 21	17 22
Châteauneuf.....dép.	8 10	13 -	17 40
St-Thois-Pont-Pol.....	8 25	13 15	17 54
Laz.....	8 49	13 39	18 17
Trégourez.....	8 57	13 48	18 24
Guernilis.....	9 3	13 54	18 30
Coray.....	9 22	14 13	18 48
Tourelh.....	9 32	14 23	18 57
Bois-Jaffray.....	9 40	14 31	19 5
Elliant.....	9 51	14 42	19 14
Rosperden.....ar.	10 6	15 57	19 29
Rosperden.....dép.	5 50	11 -	15 20
Elliant.....	6 5	11 17	15 37
Bois-Jaffray.....	6 16	11 28	15 48
Tourelh.....	6 25	11 38	15 58
Coray.....	6 37	11 50	16 10
Guernilis.....	6 50	12 3	16 23
Trégourez.....	6 57	12 12	16 32
Laz.....	7 7	12 23	16 43
St-Thois-Pont-Pol.....	7 21	12 38	16 58
Châteauneuf.....ar.	7 38	12 55	17 15
Châteauneuf.....dép.	7 45	13 40	17 50
Plonévez-du-Faou.....	8 4	14 1	18 10
Le Cloître-Pleyben.....	8 19	14 17	18 26
Lannédern.....	8 30	14 29	18 38
Braspart.....	8 40	14 39	18 48
Le Quisilic.....	9 -	14 59	19 08
Loqueffret-Si-Herbot.....	9 8	15 7	19 17
Brennilis.....	9 20	15 19	19 30
La Feuillée.....ar.	9 29	15 28	19 39
La Feuillée.....dép.	6 1	10 -	15 30
Le Roc-Trédudon.....	6 19	10 18	16 8
Commana.....	6 30	10 31	16 24
Kerbrézal.....	6 47	10 47	16 37
Sizun.....	6 59	11 -	16 50
Ploudiry.....	7 10	11 12	17 2
Locmélar.....	7 20	11 23	17 13
Landivisiau-transita.....d.	7 31	11 34	17 21
Landivisiau-ville.....d.	7 45	11 36	17 55
Landivisiau-ville.....d.	7 55	11 33	18 2
Plougouvest.....	8 10	11 -	18 19
Plouvorn.....	8 21	11 10	18 30
Le Bant.....	8 29	11 18	18 38
Plouzévédé-Berven.....	8 38	11 26	18 47
Trofaouenan.....	8 45	11 33	18 55
Cléder-Lanveur.....	8 50	11 38	19 1
Plouescat.....ar.	8 59	11 47	19 10

Les horaires de l'hiver 1912, avec les trois trains montants et les trois trains descendants (Union Agricole et Maritime du 23 janvier 1913).

## Déraillements et tamponnements

La jument noire qui serpente désormais à travers le centre du département intrigue, inquiète, parfois même affole. Certains regardent ébahis ce bruyant convoi traverser leur campagne, d'autres l'intègrent bien vite à leur vie quotidienne, et s'en servent comme d'une horloge, plus ou moins précise, rythmant le cours de leurs travaux des champs. Les plus craintifs et les plus prudents se signent sur son passage, se garantissant, on ne sait jamais, des méfaits du Démon qui pourrait avoir trouvé là une bonne occasion de nuire à tout le monde. Les animaux, en particulier les chevaux, prennent peur de la crachante, sifflante et bruyante machine. En mai 1930, au passage à niveau de Pont-de-Biais, en Rosperden, le cheval attelé à la voiture de Jean Marre, marchand de toiles de la région de Puteaux, est effrayé par la fumée et le bruit d'un train qui arrive. Le conducteur et sa voiture sont violemment projetés dans le fossé. On ne déplore que des dégâts matériels.

En ce début du XX<sup>e</sup> siècle, dans nos campagnes bretonnes, garder les vaches est une occupation souvent dévolue aux enfants. En bordure de voie ferrée, l'activité n'a rien d'une sinécure. Il faut veiller à ce que les animaux ne s'affolent pas au passage du train à vapeur. L'image des placides bovins regardant passer les wagons est loin d'être une réalité. Entre Brennilis et La Feuillée, un taureau est tamponné par le cheval de fer : la bête meurt sur le coup. En octobre 1918, des bestiaux de Monsieur Guéguen, cultivateur à Kerminy, s'échappent du champ et se retrouvent sur la voie ferrée au moment où le train arrive. Deux vaches sont blessées et lancées dans la douve, un taureau écrasé. Du point de vue de la Compagnie, tout finit bien : il n'y a pas eu de déraillement ! Pour le paysan, c'est une très grosse perte.

Les déraillements sont réguliers et leurs causes diverses. Tout d'abord, les conditions climatiques hivernales particulièrement rudes sur les hauteurs armoricaines. En janvier 1917, au passage à niveau du Litziez, à La Feuillée, la locomotive et les deux wagons dérailent et parcourent six mètres sur le sol gelé. Intact, le train reprend son service après une nuit passée à le remettre d'aplomb. Il n'a que... vingt-quatre heures de retard ! En janvier 1918, les difficiles conditions climatiques, associées au manque de personnel qualifié et à la mauvaise qualité du charbon, sont responsables du plus grand retard jamais enregistré sur la ligne.

Autre cause de déraillements, la présence de cailloux sur la voie. C'est pour cette raison que le 30 avril 1921, à la sortie d'une courbe sur la commune du Cloître-Pleyben, vers le Moulin de la Haie, le train déraille. Les vingt-cinq voyageurs sont projetés vers l'avant de la machine, mais on ne déplore aucun



La gare de Plonévez-du-Faou. Aujourd'hui, elle est transformée en maison d'habitation (photo Pierre Le Gall).



La gare de La Feuillée (collection Michel Penven).

blessé. Dieu merci, la vigilance du personnel permet parfois à la tentative de déraillement d'échouer. Le 10 novembre 1913, trois panneaux indicateurs ont été déposés sur la voie à Plouzévé. La presse souligne que la veille a eu lieu au bourg voisin une réunion de conscrits...

Le 26 septembre 1925, en gare de Plouvorn, un train tamponne la roue de quatre wagons de sable remisés dans en gare. Cette fois, les négligences sont à imputer au personnel. L'aiguille n'a pas été remise à sa position normale et les quatre wagons tamponnés, qui étaient freinés, ont parcouru une distance de trente mètres. C'est dire si le train roulait à vive allure ! La sanction ne se fait pas attendre : le chef de train fautif est mis à pied pendant trois jours ; le mécanicien du train suivant, entré trop vite en gare, reçoit un blâme. De plus, ces agents auront à supporter le dixième du montant des réparations.

Les progrès et ses autorails ont beau avoir fait leur apparition, les déraillements continuent. Début 1932, *L'Union Agricole et Maritime* : « Dimanche matin, l'automotrice qui assure la correspondance et le service postal sur la ligne de Rospenden à Châteauneuf-du-Faou, est restée en panne entre Bois-Jaffré et la gare de Tourc'h, au grand désappointement des voyageurs. Las d'attendre, ceux-ci quittèrent le train. Vers midi, un train de secours de Châteauneuf vint prendre l'autre en remorque. Il n'eut guère plus de chance, car vers une heure, à quelques kilomètres de Coray, le convoi dérailla. Par miracle, la locomotive, qui s'était mise en travers de la voie, s'arrêta à cinquante centimètres d'un remblai haut d'une dizaine de mètres. Dans cet accident, qui aurait pu être plus grave, on n'eut heureusement à déplorer que des dégâts matériels. Il est fort heureux que les voyageurs aient quitté le train auparavant. Il n'y avait à ce moment que quatre personnes dans le convoi, mécaniciens et contrôleurs, qui en furent quitte pour la peur. » Cocasse voyage, en vérité.

## Sabotages, malveillances et incendies

L'ébriété est mauvaise conseillère. A Landivisiau, fin novembre 1930, Monsieur Le Bars, chef de train aux Chemins de Fer Armoricains, constate que le disque accroché à l'arrière de la dernière voiture a été enlevé. Il est retrouvé le lendemain, entièrement démolí, dans les marais de M. de Tonquédec : les intentions des malfaiteurs ne laissent aucun doute. Le contrôleur du train, Lucien Gunpain, avait remarqué, en gare de Landivisiau, quatre jeunes gens de Plouvorn pris de boisson sur la plate-forme arrière, où se trouvait précisément le disque. Il les soupçonne d'être les auteurs du sabotage.



La gare de Brasparts (collection Bibliothèque Municipale de Quimper).



La halte de Lannédern (photo Serge Duigou).

Parfois, les tentatives de déraillement sont trop régulières pour que l'on puisse accorder un quelconque bénéfice au doute. Plusieurs fois, au cours de l'année 1912, les mécaniciens remarquent, non loin de Sizun, des pierres placées sur la voie. Une barrière en bois longue de 2,50 mètres et de 0,15 mètre de diamètre a même été déposée. La Compagnie porte plainte.

À Sizun, toujours, dans la nuit du 11 au 12 janvier 1913, le réservoir d'eau est complètement vidé. Selon le chef de gare, Paul-Auguste Galland : « Au passage du dernier train, soit à 18 h 21, le réservoir contenait environ treize mètres cubes d'eau et ce matin à 7 heures il n'y en avait plus une goutte. A la même heure, par suite d'une manœuvre d'élévation d'eau, nous avons constaté que le robinet de la prise d'eau était, côté est, resté ouvert. Le malfaiteur n'a eu qu'à ouvrir le robinet pour commettre son acte de sabotage. » La rumeur affirme que l'hôtelier a payé à boire à des jeunes gens pour les déterminer à commettre cet acte de malveillance. La Compagnie et l'hôtelier, Monsieur Quéinnec, sont contents en délicatesse, mais de là à saboter le matériel !

À Coray, en mars 1933, quelqu'un en veut aussi au train. Une pierre de trente-cinq kilos a été déposée sur les rails, à cent cinquante mètres du passage à niveau de Coray. En outre, à la limite de Coray et Trégourez, au Pont de l'Odet, deux boulons sont coincés dans un point de rail dans une courbe de la voie. La semaine suivante, un tirefond se trouve encore placé dans un joint au kilomètre 115, aux environs de Parc-al-Caër, en Coray.

En période estivale, les incendies ne sont pas rares. La végétation se prête facilement à l'enflammement. En 1914, des landes brûlent dans les Monts d'Arrée ; en 1918 un bois de taillis part en fumée à Bodriec, en Loqueffret ; en 1917, un incendie d'ajoncs dans le même secteur chauffe les landes et échauffe les esprits. Lassés de voir leurs parcelles endommagées par le feu, les riverains portent plainte et accusent les agents des chemins de fer d'incendie volontaire. La réponse de l'ingénieur des Ponts et Chaussées ne se fait pas attendre : Non, les agents ne jettent pas sciemment des escarbilles sur la voie. Ils nettoient leurs grilles à des endroits bien définis, et si par malheur une escarbille a enflammé ces terrains, c'est tout à fait involontairement ! Une simple étincelle suffit à mettre le feu à des herbes sèches.



Le bâtiment ferroviaire du Cloître-Pleyben (photo Serge Duigou).



La gare de Loqueffret - Saint-Herbot, encore vivante grâce à sa transformation en maison d'habitation (photo Serge Duigou).

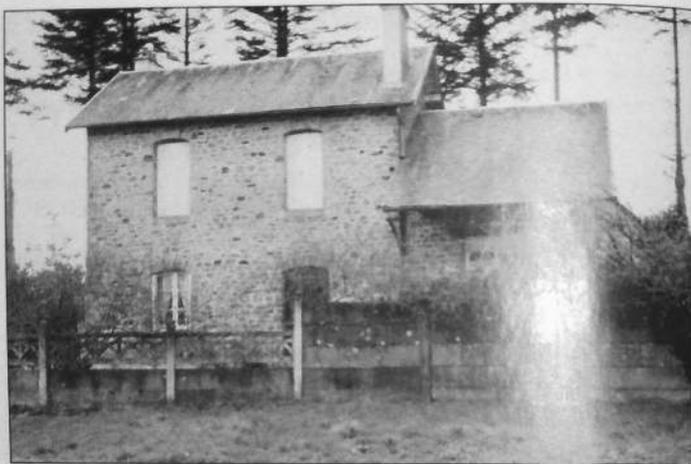
## De dramatiques accidents

Ces déraillements et tamponnements sont fâcheux, mais on ne déplore dans ces collisions que des dégâts matériels. Malheureusement, quelques tragédies endeuillent la ligne.

L'imprudence est mère d'insécurité. Le 4 décembre 1918, à deux cents mètres de la gare de Laz, un jeune homme veut changer de voiture. Descendu sur le mauvais pied, il ouvre le portillon et fait un faux-pas. Déséquilibré, il tombe à la renverse sur la voie. Il se sera sans doute blessé la tête dans cette chute et les roues de l'un des wagons suivants lui auront passé sur la cuisse et la jambe droite. Il décéda pendant son trajet à l'hôpital.

Le 2 novembre 1924, un habitant de Tréflaouénan, âgé de 58 ans, est tamponné par le train qui vient de Landivisiau. Conduit à l'hospice de Plouescat, puis à celui de Morlaix, il décède trois jours plus tard de ses blessures. Que faisait-il sur la voie, se demandent les enquêteurs ? Ivre, il suivait le sentier en rive du talus, il a dû tomber sur le rail et s'endormir. Fatale ébriété !

Dûs en partie à la négligence ou à l'alcool, ces accidents sont terribles. Mais même sans ces paramètres, le pire survient. Dès novembre 1913, le mécanicien Gourvest est victime de l'explosion de la boîte à pétards, insuffisamment protégée contre les chocs extérieurs. Grièvement blessé à la main et à la tête, il perd son œil gauche. Et comment ne pas être bouleversé à la lecture du drame qui se joue à Landivisiau le 11 février 1914 ? Le rapport d'accident est saisissant : « Vers 11 heures 50, à deux kilomètres de Landivisiau, le chauffeur du train 24 en se penchant hors de sa machine pour surveiller la voie en avant est tombé sur la voie. Dans sa chute, il s'est fait des contusions qui nous avaient été indiquées sans grande gravité. Transporté chez le Docteur Barbier, celui-ci a constaté une fracture du crâne. La victime a succombé à ses blessures dans la nuit du 15 au 16 février courant. Le 19 février, nous nous sommes rendus sur les lieux pour procéder à une enquête. Nous avons appris que la victime, qui se nommait Jean-Marie Péron, âgé de 19 ans, était depuis peu de temps au service de la CFA, comme chauffeur, il était célibataire, habitant à Landivisiau avec sa mère qui est veuve. Notre avis est que le chauffeur se sera penché hors de sa machine, n'aura pas remarqué le poteau téléphonique contre lequel il se sera heurté la tête ce qui aura occasionné la blessure cause de la mort et amené sa chute sur la voie, qui se serait produite quand bien même la chaîne de sûreté eut été en place, car cette chute a été la suite et non la cause de l'accident ».



La gare de Brennilis (photo Serge Duigou).



La gare de Commana (photo Serge Duigou).

## Passages à niveau, danger !

La bataille de l'automobile contre le rail débute de manière sanglante. L'expansion de la circulation automobile (100 000 voitures en 1914, 1 700 000 en 1932) a changé les règles de conduite, et cette rapide progression a engendré d'importantes difficultés.

Dès 1913, la Fédération des Automobiles-Clubs Bretons s'inquiète, à juste titre, des dangers des passages à niveau non gardés. Elle a beau faire placer des poteaux indicateurs, fournis par le Touring-Club, ceux-ci échappent souvent à la vigilance des conducteurs de véhicules. Elle regimbe contre la mauvaise et inefficace utilisation des signaux avertisseurs par les cheminots. Il faut attendre dix ans pour que le Ministère des Travaux Publics se saisisse de cette délicate question et envisage de supprimer, ou de faire garder, les passages à niveau dangereux.

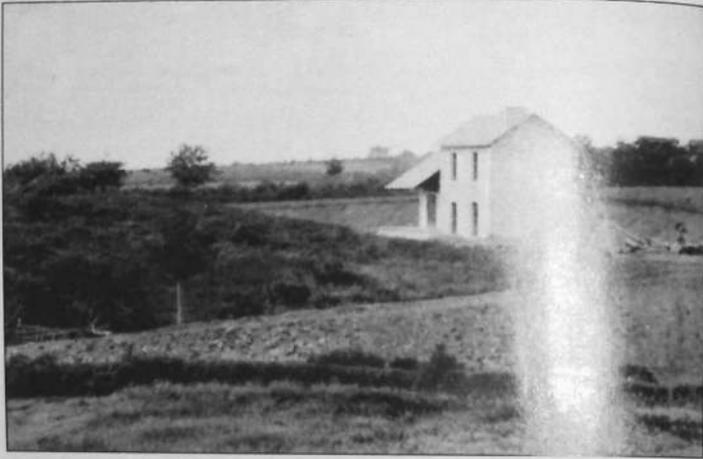
Quelques jours après l'ouverture de la ligne, le train tamponne une charrette à un passage à niveau en amont de la gare de Ploudiry. Trop encaissé, le passage n'était pas visible. Il faudra écrêter le talus.

L'un des passages à niveau de Landivisiau est le théâtre d'un accident mortel. Le 1<sup>er</sup> décembre 1918, Yves Mével, 76 ans, est tamponné et tué par le train. « L'accident ne paraît pas dû à une faute commise par les agents de la Compagnie, ni à l'état d'ivresse de la victime, mais à son état de quasi-surdité et à l'abaissement de ses facultés physiques dû à son grand âge », conclut l'ingénieur Lédan.

A Châteauneuf-du-Faou, en janvier 1913, la voiture du Docteur Le Gall est trainée par le train. Le 7 février 1914, c'est l'automobile Delahaye de Monsieur Leclair qui est tamponnée. Le 7 mai de la même année, à Sizun, une voiture anglaise couverte d'une capote est chavirée ; son conducteur n'a ni vu ni entendu le train venir. En juillet 1930, le régisseur du marquis de La Ferronnays, le châtelain de Trévarez, est victime cette fois de l'automotrice.

## Bois, sables calcaires et tourbières

Dès le 21 décembre 1912, *Le Bas-Breton* souligne l'importance économique de la nouvelle liaison ferroviaire : « Cette ligne traverse la plaine fertile de nord Léonais, la vallée boisée de l'Elorn, la montagne d'Arrée, la belle vallée de



La gare de Coray, fraîchement bâtie (collection Yves Le Clech).



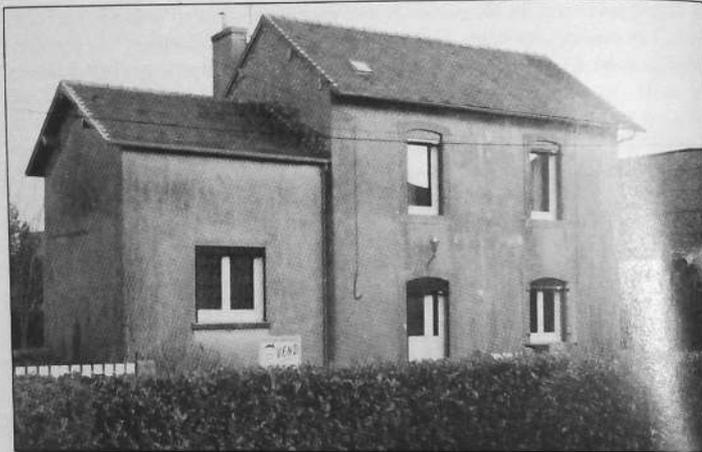
Coray attirait les foules par ses foires et son pardon. Ses luttes étaient très courues (collection Yves Le Clech).

l'Aulne, puis enfin les Montagnes Noires pour se terminer au riche pays quimpérois. Les centres importants qu'elle dessert gagneront énormément à sa construction au point de vue agricole. Elle facilitera la fréquentation de nos belles plages, et celle des foires et marchés importants de Plouescat, Berven, Landivisiau, Brasparts, Châteauneuf-du-Faou, Coray, Rosporden. Les produits maraîchers de la région de Plouescat, Cleder, Plounévez-Lochrist trouveront de nouveaux débouchés. Le transport vers le nord des pommes de terre et du cidre de la vallée de l'Aulne et des environs de Quimper ne donnera plus lieu à des transbordements ennuyeux. Les régions boisées du centre enverront du combustible dans les localités où il en manque. Les légumes expédiés au loin pourront transiter en partie à Landivisiau dont la gare est moins encombrée que celle de Saint-Pol-de-Léon. Le futur passage par la baie de Kernic de la ligne qui ira à Port-Blanc permettra l'envoi dans l'intérieur des sables calcaires qui font un excellent amendement pour certains terrains. Enfin, nos goémoniers trouveront à vendre, à de bons prix, le varech séché facilement transportable ».

Pour prendre un seul exemple, grâce à l'embranchement de Kernic qu'ils exploient, depuis Pont-Christ, les CFA ont acheminé en 1925 982 wagons de sable et 288 de produits élaborés par l'usine de traitement. Un trafic qui profite directement au centre du département.

Durant la première guerre mondiale, l'exploitation par l'Etat des tourbières du Yeun-Ellez impose la construction d'un embranchement entre les gares de Brennilis et de Loqueffret, et d'une voie de raccordement, à la gare de Châteauneuf-du-Faou, reliant le réseau des CFA à celui de la Compagnie des Chemins de fer Economiques. Afin d'alimenter en combustible la poudrerie de Pont-de-Buis, la tourbe, extraite grâce à un louchet mécanique, est acheminée via plusieurs réseaux ferrés vers sa destination finale. En raison des services qu'il rend aux deux compagnies présentes à Châteauneuf-du-Faou, cet embranchement sera conservé.

Un peu partout dans les gros bourgs, on voit pousser des hôtels, des cafés, des « buffets de la gare », des entrepôts, attributs inévitables d'une activité économique optimiste. Dans les années 1925, les installations ferroviaires sont complétées de ponts-bascules et de quelques plaques tournantes. Aujourd'hui, entourés d'entrepôts abandonnés ou ruinés, les établissements ferroviaires délaissés font triste mine.



La gare de Plouzévéde-Berven (photo Serge Duigou).



Au bord de la route, parallèle à l'ancienne voie ferrée, la halte de Kerbrézel, en Commana (photo Serge Duigou).

## Les menaces de la guerre

L'optimisme initial est de courte durée. Ouverte en 1912, la ligne subit cruellement les assauts de la guerre 1914-1918. Le service habituel ne peut plus être assuré. On passe de trois trains quotidiens à un seul, en permanence menacé.

Les maires s'alarment. Celui de Plouescat s'inquiète des nouvelles qui lui sont parvenues : le Rosporden-Plouescat est susceptible d'être arrêté au 1er novembre 1914. La Compagnie invoque la mobilisation possible de quelques-uns de ses employés. A l'automne 1914, le premier magistrat de Plouzévéde plaide le maintien du train, utile au ravitaillement en engrais nécessaires à l'ensemencement des blés, indispensable aux familles désireuses de rendre visite à leurs parents soignés dans les hôpitaux militaires. Le 1er janvier 1916, le maire de Châteauneuf-du-Faou redoute l'arrêt de la liaison ferroviaire subsistante. Il demande instamment au préfet de tout faire pour maintenir le train quotidien aller-retour. Le conseil municipal de Landivisiau développe des arguments similaires : « Cette ligne assure le ravitaillement de la population (épicerie, céréales, denrées, bois, charbon...) ; elle permet l'évacuation des blessés et convalescents sur des communes dépourvues de tout moyen de communication ; de plus elle assure avec plus de célérité, le transport des colis postaux et des matériaux nécessaires à l'entretien des routes nationales et des chemins vicinaux. » A partir de 1914, l'épée de Damoclès ne cesse de peser sur la circulation des trains. Brève fut la période d'assurance et de sérénité.

Des sursis sont accordés par l'autorité militaire, mais tous de façon provisoire. La plupart des agents en âge d'être mobilisés le sont, le service s'en trouve restreint et bancal. En juillet 1915, les CFA brossent un tableau éloquent de la situation : « A la déclaration de guerre, notre personnel, dans le Finistère, comprenait pour assurer le service normal à trois trains : 242 agents. Sur ces 242 agents, une cinquantaine d'agents n'était pas mobilisable. Encore cette cinquantaine comprenait-elle, en majeure partie, les femmes préposées aux stations, le surplus étant constitué de gens âgés ou d'impropres au service armé appartenant surtout à l'entretien des voies et des bâtiments ».

Grâce au Préfet, la Compagnie obtient, en juin 1916, dix des douze prorogations de sursis d'appel demandées, mais le Ministère de la Guerre s'entête à vouloir incorporer deux agents, Guillaume Bourdon et Georges Becque. Bourdon est affecté à l'inspection et au contrôle de la ligne de Morlaix à Plestin et Primel, et Becque est non seulement chargé, à Châteauneuf-du-Faou, de la partie technique de l'exploitation (matériel et traction, entretien de la voie et des bâtiments, du

# COURSES DE PLOUESCAT

HIPPODROME DU KERNIC

Le Dimanche 27 Juillet 1913

A UNE HEURE & DEMIE DE L'APRÈS-MIDI

### PREMIERE COURSE — ÉPREUVE D'ÉTALONS — AU TROT MONTE

500 fr. offerts par le Gouverneur de la République pour pouliches vaincues, nées et élevées dans le Plouescat, âgées de trois ans, montées en trois ans. — 100 fr. et les entrées au 1<sup>er</sup>, 80 fr. au 2<sup>e</sup>, 40 fr. au 3<sup>e</sup>. — Écarté : 3 fr. — Poids : 80 kg. — Distance : 1.300 mètres.

N <sup>o</sup>	NOM	PROPRIÉTAIRE	SEXE	COULEUR	PÈRES	MÈRES	NOMS des JOCKEYS	COULEURS
1	Angers, Mergol	Écarté	Blanc	Blanc	Barwood	Bergine		Quéré
2	Nancy III St-Pol	Écarté	Blanc	Blanc	Bonella	Bonetta		
3	Belgic, Flandre Luch	Écarté	Blanc	Blanc	Strenchele	Marsule		
4	Le Bois, Lédar	Écarté	Blanc	Blanc	Don Quich	p. Herculé		
5	Saint-Raph-Pol-de-Léon	Écarté	Blanc	Blanc	Arise	Belle		
6	Éclair, Plouescat	Écarté	Blanc	Blanc	Francois	Comète		Ollivier
7	Prater, Plouescat	Écarté	Blanc	Blanc	Wald-wald	Bergine		

### DEUXIEME COURSE. — AU GALOP — PRIX DE LA SOCIÉTÉ

500 fr. dont 100 fr. au 1<sup>er</sup>, 100 fr. au 2<sup>e</sup> et 100 fr. au 3<sup>e</sup> pour tous chevaux de 3 ans et au-dessus. — Écarté : 3 fr. Poids : 2 ans, 50 kilos ; 4 ans et au-dessus 65 kilos. Handicaps attribués : 2 kilos pour chaque année de 300 fr. gagnée dans l'année. Les chevaux de pur sang portent en outre, 5 kilos de plus. Distance : 2.000 mètres.

N <sup>o</sup>	NOM	PROPRIÉTAIRE	SEXE	COULEUR	PÈRES	MÈRES	NOMS des JOCKEYS	COULEURS
1	Capit de Badillec	Écarté	Blanc	Blanc	Brin	La Genestoye		C. m. m. n. L. M.
2	Belles, Landividec	Écarté	Blanc	Blanc				M.
3	St-Pol	Écarté	Blanc	Blanc				C. et L. m. n. or
4	R. Lédar, Saint-Briac	Écarté	Blanc	Blanc	Guerres	La Vierge		C. L. L. S. or S. A. m.
5	Comte de Beaulieu	Écarté	Blanc	Blanc	La Bot Solon	Rose de la		
6	Rocourt, Landividec	Écarté	Blanc	Blanc				

### TROISIEME COURSE. — AU TROT MONTE

Prix de la Société d'Encouragement. — 500 francs offerts par la Société d'Encouragement pour l'amélioration de l'élevage français de descente pour pouliches vaincues et pouliches nées et élevées en France, âgées de 3 ans, appartenant depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 1913 à des éleveurs ou propriétaires domiciliés dans un des cantons de Ploemeur, Plouégat, Louvray, Saint-Pol-de-Léon et Landividec. Tout cheval ayant gagné un prix supérieur à 500 fr. sur un autre hippodrome ou pour sa propre part à cette course. — 100 fr. et les entrées au 1<sup>er</sup>, 80 fr. au 2<sup>e</sup> et 40 fr. au 3<sup>e</sup> des entrées au 1<sup>er</sup>, 80 fr. et 40 fr. des entrées au 2<sup>e</sup>. — Écarté : 3 fr. — Poids : 80 kilos. — Distance : 2.000 mètres.

N <sup>o</sup>	NOM	PROPRIÉTAIRE	SEXE	COULEUR	PÈRES	MÈRES	NOMS des JOCKEYS	COULEURS
1	Poulard, Plouescat	Écarté	Blanc	Blanc	Épave	Lucie		Orléans
2	Aladin	Écarté	Blanc	Blanc	Centron	p. Médor		Aladin III
3	Nancy III St-Pol de Léon	Écarté	Blanc	Blanc	Bonella	Bonetta		
4	Nancy III St-Pol de Léon	Écarté	Blanc	Blanc	Éclair	Éclair		
5	Mézi, St-Pol	Écarté	Blanc	Blanc	Éclair	Éclair		
6	Le Bois, Lédar	Écarté	Blanc	Blanc	Bonella	Bonetta		

Les courses de Plouescat. Un événement qui déversait sur les quais de la gare une foule extraordinaire.

matériel roulant), mais il assure aussi la direction de l'usinage d'obus. Tant pour la Compagnie et le maire de Châteauneuf-du-Faou que pour l'autorité militaire, Becque est, à ce poste, irremplaçable.

Les problèmes se multiplient, les incidents, avaries et accidents abondent. La compagnie doit employer du personnel inexpérimenté et surcharge les trop rares agents anciens. Elle a du mal à embaucher une main-d'œuvre qualifiée, immédiatement remplacée par les poudreries ou les arsenaux militaires. Comment s'étonner du mauvais fonctionnement de la ligne ?

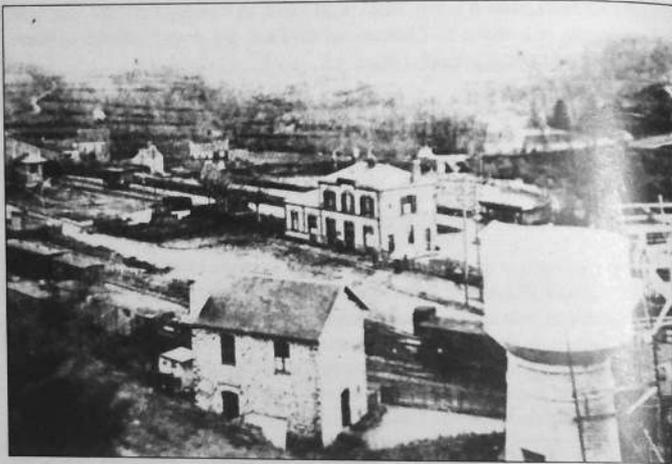
Un excès de négligences crée des situations extrêmes. Des sablières mal entretenues empêchent le bon sablage des rails. Résultat, pour avancer, le mécanicien doit pousser les feux, faisant chauffer plus que de raison la machine, jusqu'à la rupture de chaudière ! L'ingénieur des Ponts et Chaussées est atterré : « Il est malheureux que des mécaniciens laissent fondre les plombs de sécurité et brûler les tôles de leurs chaudières ; cela est arrivé malheureusement plus d'une fois sur les CFA depuis la mobilisation. »

Parfois, sur un même trajet, le train cumule plusieurs difficultés. Celui du 13 janvier 1915 a trois heures cinquante de retard en arrivant à Plouescat, par suite de manque d'eau à Plouzévédé (deux heures dix), de l'affluence des voyageurs au départ de Landivisiau-Ville (vingt minutes), et enfin une heure vingt dans la marche du convoi. Les autorités sont excédées. A la prochaine négligence du mécanicien mis en cause, qu'une faute de service récente a déjà mené en correctionnelle, elle proposera de supprimer son sursis d'appel !

Rien ne va plus entre les autorités et les CFA. Ces derniers ont la prétention d'être un service réquisitionné. Cela leur permettrait de justifier leur piètre fonctionnement. Mais le Département ne l'entend pas de cette oreille. Une dégradation sensible des relations s'opère, comme en témoignent les courriers échangés, jusqu'au rachat de la Compagnie.

## Les gares tragiques

Si, lors de la mobilisation, les gares ont vu partir tout ce que le pays compte d'hommes valides, le retour des permissionnaires donne lieu à des scènes touchantes sur les quais : les arrivées, heureuses, puis les retours vers les casernes, déchirants. Mais le comble du pathétique est atteint avec la levée des corps.



Landivisiau-Transit, les gares des deux réseaux (collection Serge Duigou).



Coray, la ligne de chemin de fer, traversant la route de Quimper, à l'entrée du bourg (collection Yves Le Clech).

Tombés aux champs d'honneur, les pères, fils ou frères dont la mort plonge les femmes dans le long deuil noir, reviennent parfois au pays. A partir de mars 1921, les autorités militaires organisent les retours des corps par convois. Plus de cinquante-trois convois funèbres arrivent en gare de Morlaix, d'où les cercueils sont acheminés par train, puis parfois par bateau, jusqu'à leur destination dernière. Ces retours se poursuivent de façon isolée jusqu'en 1926.

Les difficultés en tout genre s'amoncellent. En juillet 1921, les conditions de température poussent le Ministère, pour des raisons évidentes d'hygiène, à surseoir au transfert des corps pendant les mois chauds d'été. La manutention des cercueils pose problème. Le maire de Landivisiau ne sait comment s'y prendre. La gare de Landivisiau est à trois kilomètres de cette localité. Y trouverai-je des manutentionnaires ? et à quel prix ? Qui les surveillera ? J'irai sur place prochainement m'entendre avec le chef de gare, car s'"il est défendu aux agents des réseaux de coopérer en aucune façon aux opérations du SRC", cette défense ne doit pas, à mon avis, s'appliquer aux agents de repos ou en congé, et ce sont dans ces deux catégories qu'il faudra généralement trouver les manutentionnaires. »

Avant l'arrivée des corps, il y a la terrible annonce aux familles. Tâche complexe, délicate, douloureuse, qui se double parfois de dramatiques imprévus. Il arrive qu'un télégramme rectificatif précise que, contrairement à ce qui a été annoncé quelques heures plus tôt, tel corps ne fait pas partie du prochain convoi funéraire. Il faut au plus vite en avvertir la famille déjà contactée. La triste expérience pousse à éviter de la prévenir trop tôt. Pas de fausse joie, si l'on ose s'exprimer ainsi.

L'arrivée des corps, qui voit toute la population se retrouver pour un dernier hommage à ses enfants, donne lieu à des cérémonies poignantes. Il faut se représenter sur le quai de la gare, le maire, ceint de son écharpe tricolore, les adjoints, les anciens combattants, les mutilés de guerre, les familles, les amis, le voisinage, en un mot le village tout entier.

*Le Petit Breton* du 19 mars 1919 restitue l'une de ces cérémonies à la gare de Plouescat, commune aux deux lignes : « Vendredi dernier, 10 mars, Plouescat a reçu son dixième cercueil transféré du front. Le convoi funèbre du soldat Le Duff, du 87<sup>e</sup> territorial, décédé à Epinal en 1916, s'est formé à la gare où le clergé a procédé à la levée du corps. La Municipalité, les autorités civiles et militaires suivaient le deuil. Les couronnes étaient portées par des militaires en activité, par des réformés de la guerre. Les amis du défunt, anciens combattants, tenaient les cordons du poêle que recouvrait le drapeau tricolore. Après l'office

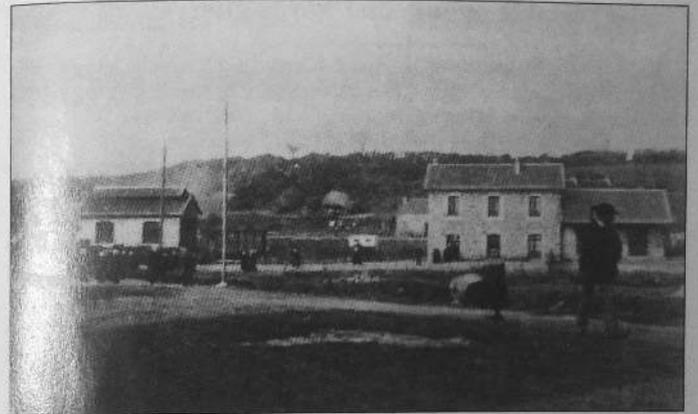
religieux, l'inhumation a eu lieu dans le caveau du monument des morts de la guerre. »

Le 2 avril 1922, le même journal titre : Nos morts reviennent. « Ce fut une émouvante cérémonie que celle des obsèques des trois héros dont les cercueils arrivèrent à la gare ce mardi 27 mars. François Postec, décédé à Calais en octobre 1914 (notre premier mort de la guerre); Louis Pansa, tombé à Marcelcave en 1916 et François Blonz, qui succomba à ses blessures à Paris-Plage, en 1918, venant reposer le même jour dans leur terre natale. On offrait comme un raccourci du drame sanglant qui se déroula pendant quatre ans.

« Il faut féliciter les familles d'avoir fait célébrer en commun les obsèques de ces braves. Rien n'était plus imposant, dans sa simplicité, que ce long convoi suivi de la gare au cimetière par toute une population en deuil. Un ordre parfait présidait à la cérémonie. Grâce aux dispositions arrêtées : chaque famille suivait le cercueil de son parent, ce qui permettait d'éviter toute confusion. MM. Trémintin, maire, conseiller général, Lavalou et Flèche, adjoints, les conseillers municipaux, les fonctionnaires civils et militaires marchaient ensuite en tête des habitants. Les couronnes de la municipalité et de l'Association des Combattants et veuves de la guerre étaient portées par deux mutilés réformés de guerre : MM. Jean-Marie Le Bihan et Guillaume Prigent. Les amis des défunts, anciens combattants, tenaient les cordons du poêle.

« Le service religieux fut célébré au milieu de l'assistance des grands jours. Grâce au dispositif adopté, les trois cercueils purent être rangés côte à côte sur le catafalque. Après la messe chantée par M. l'abbé Cléoc'h, premier vicaire, remplaçant M. le curé, absent, le cortège se rendit dans le même ordre au cimetière.

« Il existe dans nos paroisses du Léon une vieille coutume touchante. Avant de descendre la bière dans la fosse, les porteurs se détachent du convoi et vont lui faire toucher la croix qui domine le champ de repos. Trois fois l'on vit ainsi les restes des héros, enveloppés du drapeau tricolore, venir baiser une dernière fois le Christ ! Puis les cercueils, rangés au pied du monument élevé à la mémoire des enfants de Plouescat, reçurent une dernière absoute de M. l'abbé Cloarec, blessé de guerre et vicaire de Plouescat. Ils furent ensuite, conformément au vœu des familles, déposés dans le caveau, auprès de leurs compagnons d'armes. A Mme veuve Blonz et aux parents des militaires fauchés tous trois en pleine jeunesse, nous offrons nos respectueuses condoléances. »



Landivisiau-Ville (collection Jean-René Poulmarc'h).



La foule au pardon de Notre-Dame-des-Portes à Châteauneuf-du-Faou (collection Serge Duigou).

## L'interminable agonie de l'après-guerre

La ligne ne connaîtra jamais de retour à la normale, c'est-à-dire à la situation d'avant 1914. Pendant plusieurs années, un seul train circule et, malgré les demandes réitérées des édiles, rien n'y fait.

Parmi d'autres, le conseiller général Kerdrel et les conseillers municipaux de Plouzévédé demandent un second train journalier. L'ingénieur de la Compagnie invoque une défection de matériel, et principalement de locomotive. Le entretien de celles-ci a été fort négligé durant les hostilités pour cause de manque de main-d'œuvre spécialisée et de matières premières. Depuis la démobilisation partielle commencée, le personnel a bien été rendu en grande partie aux réseaux ; mais de nombreux ouvriers, qui ont été des combattants durant quatre années, ont besoin de se réadapter à leurs travaux professionnels. » La guerre est finie, mais ses séquelles sont loin d'être effacées.

Sur tout le réseau ferré à voie métrique, la situation se délite progressivement. En 1921, le département décide le rachat de la Compagnie des Chemins de Fer Américains, et confie l'exploitation du réseau à la Compagnie Départementale des Chemins de Fer. Si les liaisons ferroviaires Douarnenez-Audierne, Quimperlé-Concarneau, Pont-l'Abbé - Saint-Guérolé sont, en 1929, bénéficiaires, on ne peut pas en dire autant des lignes CFA Pont-l'Abbé - Pont-Croix, Morlaix - Primes-Trégastel, Rosporden-Plouescat. Pour cette dernière, les résultats d'exploitation de cette même année font apparaître un solde négatif de 464 299 francs.

Le coût du combustible, celui de la main-d'œuvre, la concurrence de l'automobile, sont les trois facteurs essentiels du déficit qui s'installe. Pour alléger les dépenses et tenter de sauver de la mort le réseau ferré, les conseillers généraux ont une idée.

## Les automotrices prennent le relais

Ils décident l'essai, puis l'achat si la tentative est probante, d'automotrices à essence. L'objectif fort louable est d'alléger le prix de revient du kilomètre et d'augmenter progressivement, sans trop de frais, le service des trains, particulièrement réduit sur certaines lignes. Le préfet signe un contrat de location auprès de la Compagnie des voies ferrées Economiques du Poitou, et les premiers essais d'un autorail GMC ont lieu, le 5 septembre 1922, sur notre ligne Rosporden-Plouescat.

**COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX DU FINISTERE**

# HORAIRE DES TRAINS

A partir du 5 Octobre 1928

## LIGNE de PLOUESCAT à ROSPORDEN

N°	Nom	STATIONS				N°	Nom	STATIONS			
		Rosporden	Plouescat	Plouezec	Plouezec			Rosporden	Plouezec	Plouezec	Plouezec
501	Rosporden	7.45	11.20	15.10	19.20	502	Rosporden	8.55	12.00	15.40	19.50
503	Plouezec	7.50	11.25	15.15	19.25	503	Plouezec	9.00	12.05	15.45	19.55
505	Plouezec	7.55	11.30	15.20	19.30	505	Plouezec	9.05	12.10	15.50	20.00
505 A	Plouezec	8.00	11.35	15.25	19.35	505 A	Plouezec	9.10	12.15	15.55	20.05
541	Plouezec	8.05	11.40	15.30	19.40	541	Plouezec	9.15	12.20	16.00	20.10
543	Plouezec	8.10	11.45	15.35	19.45	543	Plouezec	9.20	12.25	16.05	20.15
502	Plouezec	8.15	11.50	15.40	19.50	502	Plouezec	9.25	12.30	16.10	20.20
503	Plouezec	8.20	11.55	15.45	19.55	503	Plouezec	9.30	12.35	16.15	20.25
505	Plouezec	8.25	12.00	15.50	20.00	505	Plouezec	9.35	12.40	16.20	20.30
505 A	Plouezec	8.30	12.05	15.55	20.05	505 A	Plouezec	9.40	12.45	16.25	20.35
541	Plouezec	8.35	12.10	16.00	20.10	541	Plouezec	9.45	12.50	16.30	20.40
543	Plouezec	8.40	12.15	16.05	20.15	543	Plouezec	9.50	12.55	16.35	20.45
504	Plouezec	8.45	12.20	16.10	20.20	504	Plouezec	9.55	13.00	16.40	20.50
505	Plouezec	8.50	12.25	16.15	20.25	505	Plouezec	10.00	13.05	16.45	20.55
505 A	Plouezec	8.55	12.30	16.20	20.30	505 A	Plouezec	10.05	13.10	16.50	21.00
541	Plouezec	9.00	12.35	16.25	20.35	541	Plouezec	10.10	13.15	16.55	21.05
543	Plouezec	9.05	12.40	16.30	20.40	543	Plouezec	10.15	13.20	17.00	21.10
506	Plouezec	9.10	12.45	16.35	20.45	506	Plouezec	10.20	13.25	17.05	21.15
507	Plouezec	9.15	12.50	16.40	20.50	507	Plouezec	10.25	13.30	17.10	21.20
508	Plouezec	9.20	12.55	16.45	20.55	508	Plouezec	10.30	13.35	17.15	21.25
509	Plouezec	9.25	13.00	16.50	21.00	509	Plouezec	10.35	13.40	17.20	21.30
510	Plouezec	9.30	13.05	16.55	21.05	510	Plouezec	10.40	13.45	17.25	21.35
511	Plouezec	9.35	13.10	17.00	21.10	511	Plouezec	10.45	13.50	17.30	21.40
512	Plouezec	9.40	13.15	17.05	21.15	512	Plouezec	10.50	13.55	17.35	21.45
513	Plouezec	9.45	13.20	17.10	21.20	513	Plouezec	10.55	14.00	17.40	21.50
514	Plouezec	9.50	13.25	17.15	21.25	514	Plouezec	11.00	14.05	17.45	21.55
515	Plouezec	9.55	13.30	17.20	21.30	515	Plouezec	11.05	14.10	17.50	22.00
516	Plouezec	10.00	13.35	17.25	21.35	516	Plouezec	11.10	14.15	17.55	22.05
517	Plouezec	10.05	13.40	17.30	21.40	517	Plouezec	11.15	14.20	18.00	22.10
518	Plouezec	10.10	13.45	17.35	21.45	518	Plouezec	11.20	14.25	18.05	22.15
519	Plouezec	10.15	13.50	17.40	21.50	519	Plouezec	11.25	14.30	18.10	22.20
520	Plouezec	10.20	13.55	17.45	21.55	520	Plouezec	11.30	14.35	18.15	22.25
521	Plouezec	10.25	14.00	17.50	22.00	521	Plouezec	11.35	14.40	18.20	22.30
522	Plouezec	10.30	14.05	17.55	22.05	522	Plouezec	11.40	14.45	18.25	22.35
523	Plouezec	10.35	14.10	18.00	22.10	523	Plouezec	11.45	14.50	18.30	22.40
524	Plouezec	10.40	14.15	18.05	22.15	524	Plouezec	11.50	14.55	18.35	22.45
525	Plouezec	10.45	14.20	18.10	22.20	525	Plouezec	11.55	15.00	18.40	22.50
526	Plouezec	10.50	14.25	18.15	22.25	526	Plouezec	12.00	15.05	18.45	22.55
527	Plouezec	10.55	14.30	18.20	22.30	527	Plouezec	12.05	15.10	18.50	23.00
528	Plouezec	11.00	14.35	18.25	22.35	528	Plouezec	12.10	15.15	18.55	23.05
529	Plouezec	11.05	14.40	18.30	22.40	529	Plouezec	12.15	15.20	19.00	23.10
530	Plouezec	11.10	14.45	18.35	22.45	530	Plouezec	12.20	15.25	19.05	23.15
531	Plouezec	11.15	14.50	18.40	22.50	531	Plouezec	12.25	15.30	19.10	23.20
532	Plouezec	11.20	14.55	18.45	22.55	532	Plouezec	12.30	15.35	19.15	23.25
533	Plouezec	11.25	15.00	18.50	23.00	533	Plouezec	12.35	15.40	19.20	23.30
534	Plouezec	11.30	15.05	18.55	23.05	534	Plouezec	12.40	15.45	19.25	23.35
535	Plouezec	11.35	15.10	19.00	23.10	535	Plouezec	12.45	15.50	19.30	23.40
536	Plouezec	11.40	15.15	19.05	23.15	536	Plouezec	12.50	15.55	19.35	23.45
537	Plouezec	11.45	15.20	19.10	23.20	537	Plouezec	12.55	16.00	19.40	23.50
538	Plouezec	11.50	15.25	19.15	23.25	538	Plouezec	13.00	16.05	19.45	23.55
539	Plouezec	11.55	15.30	19.20	23.30	539	Plouezec	13.05	16.10	19.50	24.00
540	Plouezec	12.00	15.35	19.25	23.35	540	Plouezec	13.10	16.15	19.55	24.05
541	Plouezec	12.05	15.40	19.30	23.40	541	Plouezec	13.15	16.20	20.00	24.10
542	Plouezec	12.10	15.45	19.35	23.45	542	Plouezec	13.20	16.25	20.05	24.15
543	Plouezec	12.15	15.50	19.40	23.50	543	Plouezec	13.25	16.30	20.10	24.20
544	Plouezec	12.20	15.55	19.45	23.55	544	Plouezec	13.30	16.35	20.15	24.25
545	Plouezec	12.25	16.00	19.50	24.00	545	Plouezec	13.35	16.40	20.20	24.30
546	Plouezec	12.30	16.05	19.55	24.05	546	Plouezec	13.40	16.45	20.25	24.35
547	Plouezec	12.35	16.10	20.00	24.10	547	Plouezec	13.45	16.50	20.30	24.40
548	Plouezec	12.40	16.15	20.05	24.15	548	Plouezec	13.50	16.55	20.35	24.45
549	Plouezec	12.45	16.20	20.10	24.20	549	Plouezec	13.55	17.00	20.40	24.50
550	Plouezec	12.50	16.25	20.15	24.25	550	Plouezec	14.00	17.05	20.45	24.55
551	Plouezec	12.55	16.30	20.20	24.30	551	Plouezec	14.05	17.10	20.50	25.00
552	Plouezec	13.00	16.35	20.25	24.35	552	Plouezec	14.10	17.15	20.55	25.05
553	Plouezec	13.05	16.40	20.30	24.40	553	Plouezec	14.15	17.20	21.00	25.10
554	Plouezec	13.10	16.45	20.35	24.45	554	Plouezec	14.20	17.25	21.05	25.15
555	Plouezec	13.15	16.50	20.40	24.50	555	Plouezec	14.25	17.30	21.10	25.20
556	Plouezec	13.20	16.55	20.45	24.55	556	Plouezec	14.30	17.35	21.15	25.25
557	Plouezec	13.25	17.00	20.50	25.00	557	Plouezec	14.35	17.40	21.20	25.30
558	Plouezec	13.30	17.05	20.55	25.05	558	Plouezec	14.40	17.45	21.25	25.35
559	Plouezec	13.35	17.10	21.00	25.10	559	Plouezec	14.45	17.50	21.30	25.40
560	Plouezec	13.40	17.15	21.05	25.15	560	Plouezec	14.50	17.55	21.35	25.45
561	Plouezec	13.45	17.20	21.10	25.20	561	Plouezec	14.55	18.00	21.40	25.50
562	Plouezec	13.50	17.25	21.15	25.25	562	Plouezec	15.00	18.05	21.45	25.55
563	Plouezec	13.55	17.30	21.20	25.30	563	Plouezec	15.05	18.10	21.50	26.00
564	Plouezec	14.00	17.35	21.25	25.35	564	Plouezec	15.10	18.15	21.55	26.05
565	Plouezec	14.05	17.40	21.30	25.40	565	Plouezec	15.15	18.20	22.00	26.10
566	Plouezec	14.10	17.45	21.35	25.45	566	Plouezec	15.20	18.25	22.05	26.15
567	Plouezec	14.15	17.50	21.40	25.50	567	Plouezec	15.25	18.30	22.10	26.20
568	Plouezec	14.20	17.55	21.45	25.55	568	Plouezec	15.30	18.35	22.15	26.25
569	Plouezec	14.25	18.00	21.50	26.00	569	Plouezec	15.35	18.40	22.20	26.30
570	Plouezec	14.30	18.05	21.55	26.05	570	Plouezec	15.40	18.45	22.25	26.35
571	Plouezec	14.35	18.10	22.00	26.10	571	Plouezec	15.45	18.50	22.30	26.40
572	Plouezec	14.40	18.15	22.05	26.15	572	Plouezec	15.50	18.55	22.35	26.45
573	Plouezec	14.45	18.20	22.10	26.20	573	Plouezec</				

Les avantages de ces voitures sont la vitesse et l'économie : 30 à 35 kilomètres heure contre 25 à 30 pour les trains à vapeur. Les frais de personnel sont diminués – deux agents au plus au lieu de trois au minimum. Les frais de combustible aussi : le prix de revient du train-automotrice s'établit à 4 F 76 par kilomètre y compris tous les frais généraux, frais du personnel, des gares, d'entretien de la voie, etc., contre 6 F 19 pour un train vapeur. En un mot, le salut ne peut venir que d'elles !

Les autorails ont beaucoup d'atouts aux yeux des financiers ; mais ils ont un inconvénient majeur à ceux des utilisateurs : le nombre limité de places ! Certes, le coût de revient est moindre, mais les recettes aussi ! D'autant que la pénurie de places se fait cruellement sentir les jours d'affluence, ces jours précisément où la Compagnie fait d'ordinaire le plein.

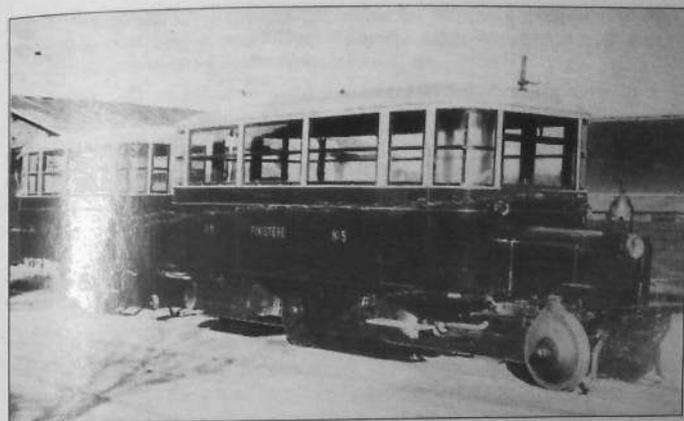
Mises en service dans le second semestre de 1922, les trois premières automotrices donnent satisfaction. En février 1923, trois nouveaux engins sont acquis pour le premier réseau et, au mois d'avril suivant, on décide de l'achat d'une septième voiture devant servir de réserve.

Las ! Les automotrices ne sont pas la panacée. Le député Masson se fait l'écho des nouvelles incohérences ferroviaires : « Il faut deux jours pour se rendre de Rosporden à Landivisiau, et vice-versa ! Les voyageurs doivent passer la nuit à Châteauneuf où les trains s'arrêtent sans passer au-delà le même jour. Je me rappelle pourtant bien avoir précisé et demandé le trajet de bout en bout de la ligne. En procédant comme elle le fait, le réseau ne tend rien moins qu'à avoir le plus petit nombre d'usagers possible. »

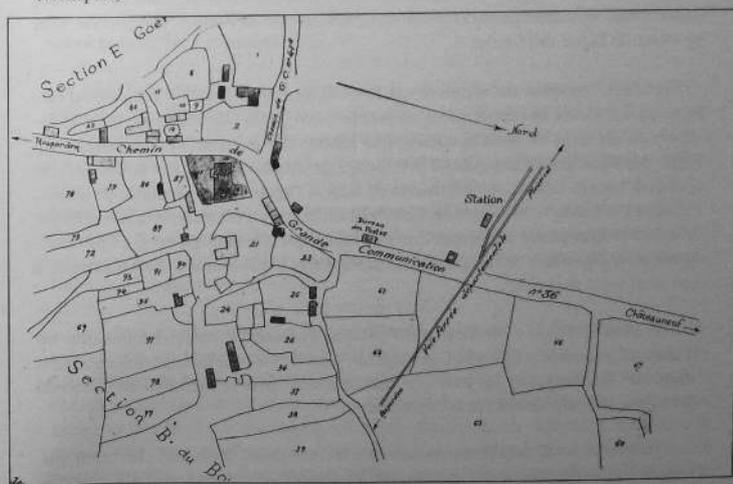
Masson n'a pas tort. La mise en place progressive d'un réseau d'autocars et de voitures automobiles, avec toute la souplesse d'une telle organisation, va sonner le glas tout proche du réseau ferré départemental.

En 1929, plane la menace d'un arrêt imminent. Les chiffres sont d'une dramatique évidence : sur la section Landivisiau - Châteauneuf-du-Faou le nombre moyen de voyageurs par train est de 7,4 ! Les Finistériens s'émeuvent des menaces qui pèsent sur leur petit train, qu'ils appellent familièrement « train patate » et qu'ils brocardent avec une affection toute particulière.

En février 1930, Jakez Riou, écrivain de langue bretonne de l'entre-deux-guerres, signe, de son prénom français, dans *L'Union Agricole et Maritime*, un texte révélateur de cet attachement : « Dieu merci, nos arrière-petits-enfants entendront quotidiennement nos trains armoricains glousser au fond de nos



Un autorail GMC, expérimenté le 5 septembre 1922, puis adopté sur la ligne (collection J. Chapuis).



Plus aucune trace de la gare de Tregourez aujourd'hui. Ce plan de la commune est le seul vestige qui nous soit parvenu (Archives départementales du Finistère).

vallées bretonnes leur paisible refrain : doug-doull, doug-doull, ou soupire en montant à la charge héroïque des Monts d'Arez : J'en peux plus ! J'en peux plus !

« C'est un plaisir de voyager dans nos trains armoricains. Que vous soyez poètes, peintres, conteurs, musiciens ou contribuables mécontents et aigris, vous avez tout lieu d'être satisfaits ; vous pouvez donner libre cours à vos rêves, à vos illusions comme à vos railleries. Ah ! ces vallées bretonnes, zigzagantes, humides, rutilantes de floraison printanière, ou parées à l'automne des feuilles cuivrées des fougères et de l'or éclatant des feuillages, ah ! les contempler ! Les collines désertiques de l'Arez, crénelées de granit et rougies de bruyères, comme vous pouvez les méditer longuement, immensément, infiniment... ! Vous avez tout loisir d'imprégner vos rétines de couleur locale. Ne vous plaignez pas de ce train de sénateur, piano et sano. »

## Les derniers soubresauts

En réalité, dès sa mise en service, le Rosporden-Plouescat a un peu fonctionné comme trois lignes juxtaposées. Les tronçons Plouescat-Landivisiau, Landivisiau - Châteauneuf-du-Faou et Châteauneuf-du-Faou - Rosporden vont agoniser de façon différente.

Le trafic voyageur est si faible sur le tronçon Landivisiau - Châteauneuf-du-Faou qu'on décide la suppression, au premier avril 1931, du seul train qui subsiste. Reste un train de marchandises, qui fonctionne de manière irrégulière. En 1929, transitent sur ce tronçon 10 000 tonnes de sables et engrais, 2 800 tonnes de céréales, sons et farines, 1 735 tonnes de bois et fagots et 2 650 tonnes de chaux, ciment et ardoises. Au départ de Landivisiau, le trafic, essentiellement composé du sable de Kernic, est saisonnier (janvier-mai, septembre-novembre). C'est insuffisant pour équilibrer le budget. Le 17 décembre 1932, le trafic marchandises, à son tour, y est supprimé.

Le 24 août 1932, c'est au tour du tronçon Plouescat-Landivisiau de subir les décisions draconiennes de la Compagnie : tout service régulier de voyageurs est supprimé. Seul subsiste un train par semaine, maintenu le mercredi en raison du grand marché hebdomadaire à Landivisiau.

Qui proteste ? Quasiment personne. Le rail se meurt, et les élus cherchent seulement à faire profiter leurs administrés des services d'autobus destinés à remplacer les petits trains. Le 4 mai 1934, le conseil général porte le coup de grâce en décidant la fermeture définitive de Rosporden-Plouescat. Triste privilège, c'est la

première ligne départementale à passer à la trappe. C'est celle aussi qui eut l'existence la plus brève : vingt-deux ans – alors, par exemple, que Douarnenez-Audierne fonctionna pendant cinquante-trois ans.

## L'épineux problème des licenciements

Si l'arrêt du trafic plonge certains utilisateurs dans une douce nostalgie, il met dans l'embarras le personnel de la Compagnie. Déjà, en 1926, des grèves avaient porté sur les salaires. Pris en enclume entre leur Compagnie et le Département, les agents font les frais d'un conflit endémique qui oppose les deux parties.

Après la décision de l'arrêt de l'exploitation, se pose l'épineuse question des licenciements. Dans une lettre au préfet, la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer s'indigne : « Le conseil général de mai 1931 avait en effet décidé qu'aucun licenciement ne serait effectué avant 1935, sauf décision du conseil général, et surtout que le personnel aurait été entendu. Nous n'avons pas été entendu et la Compagnie n'a pas cru devoir tenir compte de ces décisions, car un grand nombre de nos camarades viennent de recevoir des lettres de licenciement pour le 1er septembre 1932. »

Bien loin d'être reclassé, le personnel est en partie licencié. La situation de Madame Angèle Corriou est, à ce titre, éloquent. Embauchée en 1923 à la gare de Trégourez, Angèle Le Roux, future Madame Corriou, occupe les fonctions de receveuse. Native de Sizun, elle entre aux chemins de fer d'abord comme remplaçante, puis quitte de façon définitive son Léon natal pour Trégourez. Son certificat d'études en poche, Angèle est un esprit vif et fait son travail avec un sérieux exemplaire. La gare de Trégourez n'est pas très grande, le logement de fonction non plus. Il accueillera plus tard le couple Corriou et ses quatre enfants, ainsi que l'atelier de cordonnier du mari.

Madame Corriou mène son affaire de mains de maître. Comme toutes les receveuses, elle est responsable des installations et n'entend pas qu'on les dégrade. Les enfants de la commune le savent bien : ils n'ont pas intérêt à être surpris rôdant autour des installations ferroviaires. « La gare est interdite aux garnements », dit-elle. Le trafic marchandise est important. La fille de la receveuse se souvient des très nombreux sacs de sabots quittant régulièrement le pays boisé pour le littoral, et des destinations, apposées sur les colis, tel Montpellier, qui la faisaient rêver. A Trégourez, comme ailleurs, les autres marchandises reçues en grand nombre sont les engrais. A tel point que les champs situés à proximité des

gares en ont trop souvent reçu et qu'ils se sont singulièrement appauvris à force d'être suramendés.

Licenciée le premier novembre 1932, sans indemnité ni allocation – pour la simple raison que ces mesures sociales n'existent pas –, Madame Corriou et sa famille sont plongées dans l'embarras. Au travers des courriers qu'elle adresse, de sa fort belle écriture assurée, aux diverses autorités, on devine la dureté de la réalité quotidienne. Son mari ouvrier cordonnier ne perçoit qu'un salaire journalier de vingt francs ; ils ont à élever quatre enfants, âgés de sept, six ans et seize mois (deux jumeaux). Avec beaucoup de dignité, Angèle Corriou se bat pour obtenir secours et aide.

### Petit train, mode d'emploi

A journées exceptionnelles, trains spéciaux ! Pour les jours de foires, de pardons, ou de courses, une effervescence toute particulière règne sur les quais des gares. Comment décrire cette agitation, cette nervosité, des « premières fois » ? Grisant, excitant ! Il faut s'acquitter du billet auprès de la receveuse. On la connaît bien, mais derrière le guichet elle impressionne un peu. Dans quelques années, bien après que le train aura cessé ses allées et venues, son patronyme se sera effacé, et les gens de sa génération l'appelleront, comme à Coray aujourd'hui, « Catherine La Gare ».

Un souffle puissant, des coups de sifflet répétés l'annoncent depuis longtemps. Enfin, le voilà, véritable bête humaine, à l'haleine puissante et bruyante. « Attention aux chevilles, lors de la montée »... et de la descente du train ! Le marche-pied est haut, mais ce n'est rien comparé aux efforts qu'il faut faire pour grimper dans les wagons à marchandises ! Les jours de grande affluence, quand les voitures sont bondées, on ne rechigne devant rien.

On prend place sur les raides, mais élégantes, banquettes de bois. La plateforme est parfois encombrée de voyageurs intrépides, mais aussi de paquets encombrants : une poussette, qui peut glisser comme sur la ligne Quimperlé-Concarneau.

Le voyage est bonhomme. A la vitesse de vingt kilomètres à l'heure, au maximum, le paysage se laisse vraiment admirer. Certains racontent que dans les côtes, il fallait descendre et pousser sur le convoi. En cas de neige peut-être, sinon il suffisait de le soulager un peu. Nous accordons tout notre crédit à François Dantec qui, dans son ouvrage *Un marchand de vin du Finistère*, écrit :



Madame Angèle Corriou, entourée de sa fille et de sa petite-fille, devant la gare de Trégourez (collection M. et Mme Guéguen).



La gare de Brasparts en pleine activité (collection Pierre Le Gall).

« De Châteauneuf à Brasparts, le "train patate" se tortillait à travers les grandes prairies, les bosquets, les champs couverts de pigeons ramiers et les paysans en tog-christ dont le signe amical avait le charme patriarcal. A Brasparts, l'arrêt était d'un quart d'heure ; il venait beaucoup de monde voir le train, des jeunes filles de quinze ans et l'inévitable "Soiz Plonévez", nantie de sa brouette, la roue de fer, qui assurait le courrier. Quand tout était paré, on affrontait la montée d'Arrée par le bois de Bodriec à la pente de treize pour cent. Isaac demandait aux voyageurs de descendre pour alléger le convoi – c'était le chef du train, mais sa création. Bénévolement, on allait cueillir la noisette ou la bruyère au bois, et les dames en jupes de velours s'en allaient derrière les buissons. Tout le monde rejoignait le haut de la côte et l'on repartait gaillardement ».

Quel que fût le terminus, c'était toujours le même rituel : les plus pressés, ou les plus fanfarons, sautaient du train alors qu'il n'était pas vraiment arrivé en gare, au risque de se tordre le cou, puis les autres voyageurs plus pondérés descendaient avec prudence, s'aidant les uns les autres ; on se passait les paquets, les enfants, endormis par le brimbalement du tortillard. La foule se dispersait, vers l'église, le champ de foire, ou l'hippodrome, non sans se rafraîchir le gosier à l'un des innombrables bistrotts qui animaient le bourg, et parfois au plus proche, celui de la gare, établissement nouveau-né. Le retour après une journée bien remplie était généralement plus tranquille. Flapis, les enfants s'étaient vite assoupis, et même les adultes fatigués par leur déambulation se laissaient aller au bercement de la machine. Une toilette s'imposait à l'arrivée : les effets du dimanche étaient enfumés, et les visages quelque peu barbouillés de suie !

A Coray, une fresque extérieure sur le mur de la maison de retraite célèbre le train ; à l'intérieur, quelques pensionnaires se souviennent fort bien du « train patate ». Mesdames Le Dez et Louarn l'évoquent, le regard éclairé. L'une d'elles a le vif souvenir d'avoir pris le train pour venir au bal à Coray. Elle était montée à Guernil, l'arrêt précédent, distant de 4,5 km ! Une véritable épopée ! Mais si prendre le train était chose extraordinaire, le voir passer suffisait à beaucoup. Plus qu'elles ne l'ont pris, elles sont allées l'attendre. « A l'époque, les distractions n'étaient pas aussi nombreuses qu'aujourd'hui. Tous les dimanches, on allait voir le train de six heures arriver. L'hiver, à la nuit tombée, dans le bourg qui n'était pas éclairé, ses lanternes scintillaient dans le lointain, et sa progression, puis son départ, nous offraient un spectacle extraordinaire. »

Emus à l'évocation du « p'tit train », des hommes, en âge d'être grands-pères, racontent les jeux amusants – qu'ils jugent, avec leurs yeux d'adultes, « un peu idiots, mais pas méchants » – auxquels ils se livraient. Pour les uns, il s'agissait

de monter en cours de route, à l'insu du personnel, et de faire un petit bout de chemin à l'œil, sans se faire prendre. Pour d'autres, c'était de poser sur la voie des clous que la roue aplattissait, et que l'on arborait ensuite comme un trophée. Enfin, il y avait les prévisionnistes, l'oreille collée au rail, qui annonçaient, à la vibration, l'arrivée prochaine du convoi.

## Un héritage contrasté

Le chemin de fer à voie étroite a été déclassé, démonté, puis délaissé. Depuis la dépose de la voie débutée en août 1936, la nature a vite repris ses droits et s'est entêtée à enlaidir la longue cicatrice qui, du nord au sud, témoigne d'une époque perdue. Les habitants de la voie ont essayé de se l'approprier, et ont parfois, fort discrètement, mais très efficacement, réussi. En 1970, dans les colonnes du *Télégramme*, Roger Fort rapporte qu'à Tourc'h quelques cultivateurs demandent à acquérir les tronçons de voie qui traversent leurs parcelles. Fermement opposé, le maire rétorque que la commune envisage de transformer cette ligne en chemin public pour en faire une piste cavalière. Il demande aux agriculteurs de laisser les lieux publics en l'état où ils se trouvaient lors de leur acquisition par la commune en 1938. Il les enjoint à remettre à disposition de la commune les terres, dont quelques morceaux auraient été, éventuellement, accaparés. « L'intérêt touristique de la commune est plus important que l'intérêt agricole d'une dizaine d'exploitants. »

Lieu-dit, hent, avenue, rue, allée, de « la Gare » : beaucoup de communes rendent hommage au petit train. Dans plusieurs localités, les bâtiments ferroviaires ont été démolis ou transformés, de telle façon qu'il est difficile de retrouver leur trace. Défuntes, les gares de Plouescat, Plouvorn, Plougourvest, Landivisiau-Ville, Locmélar, Trégourez. « A Sizun même, passait en 1914 le célèbre "Trans-Cordillière des Monts d'Arrée" qui eut son heure de célébrité et dont la gare est aujourd'hui occupée par les bureaux de la Perception. » Dans *Les Cahiers de l'Iroise* de 1960, Edouard Marziou nous donne l'information et nous relève cette délicate, ambitieuse et pompeuse appellation du petit train.

La plupart du temps, les gares ont été transformées en maison d'habitation. C'est le cas à Berven, Landivisiau-Transit, Commana, La Feuillée, Brennilis, Loqueffret - Saint-Herbot, Brasparts, Plonévez-du-Faou, Elliant et Coray, où une réhabilitation récente redonne au bâtiment son air de jeune fille. Pour les constructions plus modestes (de type C), il en va autrement. Elles ont déjà été démolies ou sont cernées par une végétation étouffante, comme à Saint-Thois, où alors servent, salvateur destin, d'abri de jardin, de magasin d'engrais ou de réserve à bois...

Parfois, la route s'est installée sur l'assise du chemin ferré. Cependant, à plusieurs reprises, l'ancienne voie offre aux amoureux de la nature un bel écrin naturel pour les promenades pédestres. A Plougourvest, des habitants regrettent que l'on n'ait pas conservé la voie. « On aurait pu emprunter la ligne pour aller à Landivisiau, à pied, ou à vélo. Ici, de toutes façons, il n'y a plus de chemins. Ils ont été annexés pour les cultures. Il y a même des maisons construites sur les anciens chemins communaux... »

Saluons tous ceux qui, par leur présence dans ces lieux, ont été si animés, œuvrent pour la conservation des marques tangibles de ce passé récent. Saluons aussi tous ceux qui réalisent un travail de mémoire : l'association « Sauver les traces de François Joncour », et An Folléd qui a consacré le sixième fascicule de la publication *La Feuillée, au vent de l'histoire* à l'époque du petit train.

## Un train touristique des Monts d'Arrée ?

Dans certaines régions de France, grâce à la ténacité, le savoir-faire et le dévouement de passionnés, souvent anciens cheminots, vous pouvez, l'espace d'un voyage, remonter le temps. Le train des Pignes vous mène de Nice à Puget-Théniers dans un train à vapeur, similaire à celui qui circulait sur notre ligne. Le long des rives du Lot, Le Quercy Rail vous fait revivre l'époque des automotrices.

Comment, à Saint-Martin-Labouval, dans le Lot, ne pas se surprendre à rêver devant la pimpante gare et sa jolie lampisterie, et ne pas imaginer une seconde vie pour la ligne Rosporden-Plouescat, dans l'un de ses tronçons les plus pittoresques...

## Marie-Jeanne Vigouroux, receveuse à seize ans.

Après en 2001 de 94 ans, Marie-Jeanne Bideau, née Vigouroux, est l'une des rares actrices, avec toute sa vivacité, à pouvoir évoquer l'époque du petit train. Elle a fait avec visiblement beaucoup de bonheur et sans une légère pointe de nostalgie.

Jadis Misselle Boulard, la receveuse en titre du Cloître-Pleyben, quittant le pays pour une autre affectation sur la ligne, incite la jeune et vive Marie-Jeanne à postuler. En 1923, à seize ans, elle entre aux Chemins de Fer et va, six années durant, jusqu'à son mariage avec un jeune homme qui habite le quai de la gare, exercer la prestigieuse fonction.

Issue de la maison Vigouroux, au bourg du Cloître, la jeune fille a l'habitude de travailler. Son père est un homme d'importance dans cette société rurale : il est quincaillier, réparateur de machines agricoles, forgeron, maréchal-ferrant, et à l'occasion, il exerce dans les fermes ses talents de vétérinaire. Il mène une équipe d'ouvriers, logés, nourris, blanchis, dont son épouse s'occupe, en plus de la buvette attenante au magasin. Leur fille Marie-Jeanne les seconde. C'est une jeune personne affable, qui n'a pas les deux pieds dans le même sabot, et son très bon niveau d'instruction en fait une receveuse idéale.

Marie-Jeanne fait les trois kilomètres qui la séparent de son lieu de travail à bicyclette. A peine réveillée, il lui arrive d'entendre, de son lit, le halètement bruyant de la locomotive. La petite vitesse du train lui permet tout de même d'arriver à l'heure pour accomplir son devoir. En six années de travail, elle n'a jamais raté un train.

Chaque jour, avant le passage du train, elle ouvre sa gare, pèse les marchandises, délivre les billets, donne le signal du départ au chef du train, et, le convoi passé, ferme l'établissement, emportant, à chaque fois, soigneusement la caisse avec elle.

L'effervescence décrite aujourd'hui par Madame Bideau à la gare du Cloître-Pleyben nous semble bien étonnante : la pesée des animaux (cochons, veaux, moutons) en partance pour la foire de Châteauneuf-du-Faou, la foule qui, ce jour-là, se masse à la gare, la bousculade des retours un peu arrosés, les wagons bondés de marchandises et les voitures débordantes de voyageurs. Sans oublier les convois de sable calcaire destinés aux agriculteurs. La jeune fille est au cœur d'un dense et sympathique réseau relationnel ! Elle occupe un poste stratégique pour la circulation des gens, des marchandises et surtout des nouvelles...



Marie-Jeanne Bideau, née Vigouroux, chez elle à Concarneau. Elle fut, de 1923 à 1929, la receveuse du Cloître-Pleyben.

## Le personnel

Si la Compagnie des Chemins de Fer Armoricains a souvent recruté sur place, on constate une légère prédominance léonarde parmi le personnel. D'autre part, elle n'a pas hésité à faire appel à des employés qualifiés venant de toute la France : Laval (53), Saint-Amour (39), Châtelaudren (22), Clamecy (58), Ronchamp (70), Drenn (63). Assez rares sont les cheminots qui changent d'affectation au cours des vingt ans de fonctionnement de la ligne. Les receveuses des gares sont souvent de jeunes femmes célibataires ou veuves, ou épouses d'employés de la compagnie, toutes dotées d'un bon niveau d'instruction. Le chef de gare arbore l'élégant féminin de « cheffesse de gare » !

Difficile, en l'absence d'archives, de donner le nom des employés des gares. A partir des rapports d'accidents ou incidents ferroviaires, et des recensements de population, nous avons trouvé un certain nombre d'employés de la compagnie. Quand nous le pouvons, nous notons leur prénom, leur fonction et leur lieu d'affectation. Que les descendants des manquants nous pardonnent !

Alavoine Joseph, Château-neuf-du-Faou.	nier, Château-neuf-du-Faou.	Cornette Charles, Château-neuf-du-Faou.	sier, Brasparts.
Audren Joseph, tourneur sur métaux, Château-neuf-du-Faou.	Bourhis, chauffeur.	Cornette Fernand, forgeron, Château-neuf-du-Faou.	Galland Paul, chef de gare, Sizan.
Audren Eugène, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.	Bodras Francis, poseur, La Feuillée.	Corriou Angèle, née Le Roux, receveuse, Trégourez, La Feuillée.	Germain Victor-Jacques, mécanicien, Landivisiau, puis La Feuillée.
Azon, chauffeur.	Breton François, Plouescat.	Cossec Jean-Marie, chauffeur, Château-neuf-du-Faou.	Georgelin Jean-François, chef-mécanicien, Plouézoch.
Bars Hervé, Plouescat.	Cabon, mécanicien.	Costiou Yves-Marie, Landivisiau.	Gosselin, mécanicien.
Beckec Georges, inspecteur des services techniques, chef des ateliers et directeur de la fabrique d'obus de Château-neuf-du-Faou.	Calvez Jean, Rosporden.	Couan, mécanicien.	Gourlaouen Emile, cantonnier, Château-neuf-du-Faou.
Belle François, mécanicien, Château-neuf-du-Faou.	Cardot Joseph, mécanicien, chef de dépôt, Château-neuf-du-Faou.	Courtois Théophile, Rosporden.	Gourmelon, conducteur, Landivisiau.
Bernard Jean, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.	Caro Jean, manoeuvre, Château-neuf-du-Faou.	Cueff Yves, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.	Gourvest, mécanicien.
Bernard Joseph, poseur, Trégourez puis Brasparts.	Caro Louis, cantonnier, Château-neuf-du-Faou.	Dantec Yves, Landivisiau puis Rosporden.	Gourvest Jeanne, chef de gare, Plougourvest.
Bernard Catherine, née Rivet, receveuse puis chef de gare, Trégourez puis Brasparts.	Caroff Pierre, chef de gare, Coray.	Daeron Joséphine, receveuse, Brennilis puis Elliant.	Graec Jean, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.
Berroux Jean-Louis, Landivisiau.	Castel Jean-François, chef de gare, Château-neuf-du-Faou.	Deluit Jean, terrassier, Brasparts.	Gressus Yves, chef d'équipe, Commana.
Bervas Goulven, poseur, Plougourvest.	Claquin Pierre, poseur, Coray.	Détard Louis, mécanicien, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.	Gressus Françoise, née Elléouet, chef de station, Commana.
Berven, chef de station, Plouzédé.	Claquin Pierre, tourneur, Château-neuf-du-Faou.	Diluit Yves-Marie, terrassier, Brasparts.	Guéguen Jacques, La Feuillée.
Bocher Guillaume, chauffeur, Château-neuf-du-Faou.	Clech Emile, forgeron, Château-neuf-du-Faou.	Doisneau Léon, chef de gare, chef de gare principal, Château-neuf-du-Faou.	Guern Jean-Louis, chef de gare, chef de gare principal, Château-neuf-du-Faou.
Bourdon Michel, chaudron-	Cochehenec Jean, comptable, Château-neuf-du-Faou.	Elard Jacques, poseur, Plouescat.	Guillaume Victor, chef d'atelier, Château-neuf-du-Faou.
	Conan Léon, mécanicien.	Fitamant Jean-Louis, terras-	Guillou Mathurin, Locmélar.
	Conseil François, chauffeur, Plouescat.		Guengant Jean-Louis,

poseur, Loqueffret.	Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Maguet Alain, Landivisiau.	Rosporden.
Gulpin, Guépin Eugène (?) contrôleur de l'exploitation, chef de gare, Landivisiau.	Le Cam Jean, Château-neuf-du-Faou.	Marc Henri, conducteur.	Quellenec Jean-François, Château-neuf-du-Faou.
Gumpain Lucien, contrôleur, Landivisiau.	Le Corre Jean, Château-neuf-du-Faou.	Marrec Joseph, mécanicien, Plouescat.	Quévrec Jean-François, poseur, Loqueffret.
Guyomar, manoeuvre, train.	Le Coz Angèle, receveuse, Brasparts.	Marrec Marie-Josèphe, receveuse, Elliant.	Riou, chef de train.
Hannu, mécanicien, François-Marie, chef de gare, Landivisiau.	Le Coz Jean-Marie, homme d'équipe, Sizan.	Martin, chauffeur.	Razer François, cantonnier, Château-neuf-du-Faou.
Halgan, mécanicien, receveuse, Landivisiau.	Le Coz Jérôme, homme d'équipe, Sizan.	Ménez Eugène, Rosporden.	Ropars Marie-Anasthasie, née Prigent, receveuse, Plouescat.
Hamon, mécanicien.	Le Dall Gilles-Jean, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.	Mézer, mécanicien.	Ropars Yves-Joseph, chef de gare, Plouescat.
Hantou, mécanicien, Sizan.	Le Dall Hervé, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.	Mest Françoise, receveuse, Sizan.	Rozec Jean-Marie, mécanicien, chauffeur, Plouescat.
Hénaff, mécanicien, homme d'équipe, Sizan.	Le Dall Jacques, manoeuvre, Château-neuf-du-Faou.	Mével Alain, terrassier, Brasparts.	Sann Jean, mécanicien, Landivisiau.
Hénaff, mécanicien, Scotet, receveuse, Sizan.	Leden Jean-Marie, chef de gare, Landivisiau.	Migou Alfred, terrassier puis poseur, Brasparts.	Sizan Eugène, conducteur, chef de train, Plouescat.
Herry, mécanicien, Château-neuf-du-Faou.	Leden née le Guen Francine, receveuse, Landivisiau.	Miossec François, chef d'équipe, Loqueffret.	Tallec Corentin, poseur, Loqueffret.
Isaac Yves, conducteur chef de train, La Feuillée.	Jézéquel Jean, chef de gare, Plouescat.	Monfort François, chef de gare, Château-neuf-du-Faou.	Tallec Corentin, poseur, Loqueffret.
Jézéquel Marie-Louise, receveuse, Plouescat.	Jézéquel Marie-Louise, receveuse, Plouescat.	Monthorey, mécanicien.	Télémaque Lucien, Landivisiau.
Kerdaffret Jean, Plonévez-du-Faou.	Kerninon Vincent, sous chef de gare, Plouescat.	Nédelec Joseph, journaliste, Brasparts.	Séné Paul, Landivisiau.
Labat François, Plouescat.	Labat Joseph, poseur, Plouescat.	Ogès.	Seven Louis, poseur, Château-neuf-du-Faou.
Lamanda, mécanicien.	Lamanda, mécanicien.	Olier Jacques, dit Jakou, poseur, Commana.	Sonnet Armand, charbon, Château-neuf-du-Faou.
Lanley Jean, Landivisiau.	Lanley Jean, Landivisiau.	Parlier Joseph, Château-neuf-du-Faou.	Stervinou Jean, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.
Lanley née Estève Marguerite, Landivisiau.	Lanley Henriette, Landivisiau.	Paugam Jean, mécanicien, Landivisiau.	Stervinou Joseph, tourneur, Château-neuf-du-Faou.
Lann, chauffeur.	Laurent Anne-Marie, receveuse, Brennilis.	Paul Jacques, poseur, Commana.	Streibig Anne, receveuse, Loqueffret, puis chef de gare, Sizan.
Laurent Anne-Marie, receveuse, Brennilis.	Le Bihan Germaine, Château-neuf-du-Faou.	Peillet Julien, Château-neuf-du-Faou.	Tabourdeau Auguste, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.
Le Bihan Yves, mécanicien, Landivisiau.	Le Bihan Yves, mécanicien, Landivisiau.	Philippot Pierre, chef d'équipe, Plouescat puis Locmélar, Château-neuf-du-Faou.	Tanguy François, journaliste puis poseur, Landivisiau.
Le Borgne Louise, chef de gare, Saint-Thois.	Le Bras Hervé, mécanicien.	Péron Jean Marie, chauffeur.	Thoz, mécanicien.
Le Bras Jean, chauffeur, Château-neuf-du-Faou.	Le Bras Louis, poseur, Commana.	Pichon Jean, ajusteur, Château-neuf-du-Faou.	Thous, (Thons ?)
Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Mademoiselle Piton, chef de gare, Ploudiry.	Christophe, Château-neuf-du-Faou.
Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Plouhinec, chauffeur.	Vigouroux Marie-Jeanne, receveuse, Le Cloître-Pleyben.
Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Pouliquen François, chaudronnier, Château-neuf-du-Faou.	Yvenat Jeanne, receveuse, Loqueffret.
Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Poulouin François, Rosporden puis Plouescat.	
Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Pronost Joseph, employé, Lannédern.	
Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Le Brun Laurent, comptable, expéditionnaire, Château-neuf-du-Faou.	Put Pierre, mécanicien,	

## Bibliographie

Finistère en petits trains, Alain de Dieuleveut, éditions Cénomane-La Vie du Rail, Le Mans, 1998.

Chemins de fer régionaux et urbains, n° 175, 1983 - 1.

Brasparts, Jean-Pierre Frabolot et Michel Penven, octobre 1989.

Brennilis, Michel Penven, octobre 1989.

La Feuillée, Michel Penven, mai 1992.

Loqueffret, Camille Clech et Michel Penven, mai 1996.

Plonévez-du-Faou, Camille Clech et Michel Penven, mai 1996.

Le chemin de fer en Centre-Finistère, Michel Penven, Spézet, 2001.

Ces ouvrages ont été publiés par l'Association des collectionneurs du Centre-Finistère "Sur les traces de François Joncour".

Un marchand de vin du Finistère, François Dantec, éditions Bellen, 1955.

Châteauneuf-du-Faou et alentours, Georges Le Meur et Henry Masson.

Plouescat d'hier et d'aujourd'hui, Paul Grijol.

## Sources

Les journaux, hebdomadaires et quotidiens : Le Bas Breton, L'Echo du Finistère, L'Eclair du Finistère, Ouest-France, Le Progrès, Le Télégramme, L'Union Agricole et Maritime.

Archives départementales du Finistère (séries 6 M, 5 S).

Achévé d'imprimer sur les Presses  
de l'Imprimerie Keltia Graphic, 29540, Spézet  
Dépôt légal : 2<sup>e</sup> trimestre 2001 — ISBN 2-904966-40-4  
Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation  
réservés pour tous pays.



Les seules traces tangibles, parfois, de l'histoire récente du petit train, à La Feuillée, Plougourvest et Berven (photos Serge Duigou).

## Remerciements

A Serge Duigou pour sa confiance renouvelée, ses pertinentes remarques, et son exigence professionnelle.

A tous les lecteurs de l'ouvrage précédent qui ont témoigné de l'intérêt pour ce travail, et nous ont directement encouragés à réaliser celui-ci.

Nous adressons nos plus vifs remerciements à :

Mmes Bideau, de Concarneau.

Mmes Coïc et Baudry, de la Bibliothèque Municipale de Quimper.

M. Eric Dilasser, agent du patrimoine à Elliant.

M. Jean-François Douguet, historien d'Elliant et de Tourc'h.

M. Fagnen, Directeur des Archives départementales du Finistère, et son personnel.

M. Paul Grijol, historien de Plouescat.

M. Yves Le Clech, de Leuhan-Coray, pour l'intérêt qu'il a porté, dès le début à notre projet, et pour les documents qu'il a bien voulu nous confier.

Mmes Le Berre, Le Dez et Louarn, pensionnaires à la maison de retraite de Coray, et le personnel de la MAPA.

M. Pierre Le Gall, de Melun-Sénart.

Liliane et Pierre Le Gars, de Loctudy.

M. et Mme Guéguen, enfants de Mme Corriou, qui fut receveuse à Trégourez.

M. Hervé Le Page, de Coray.

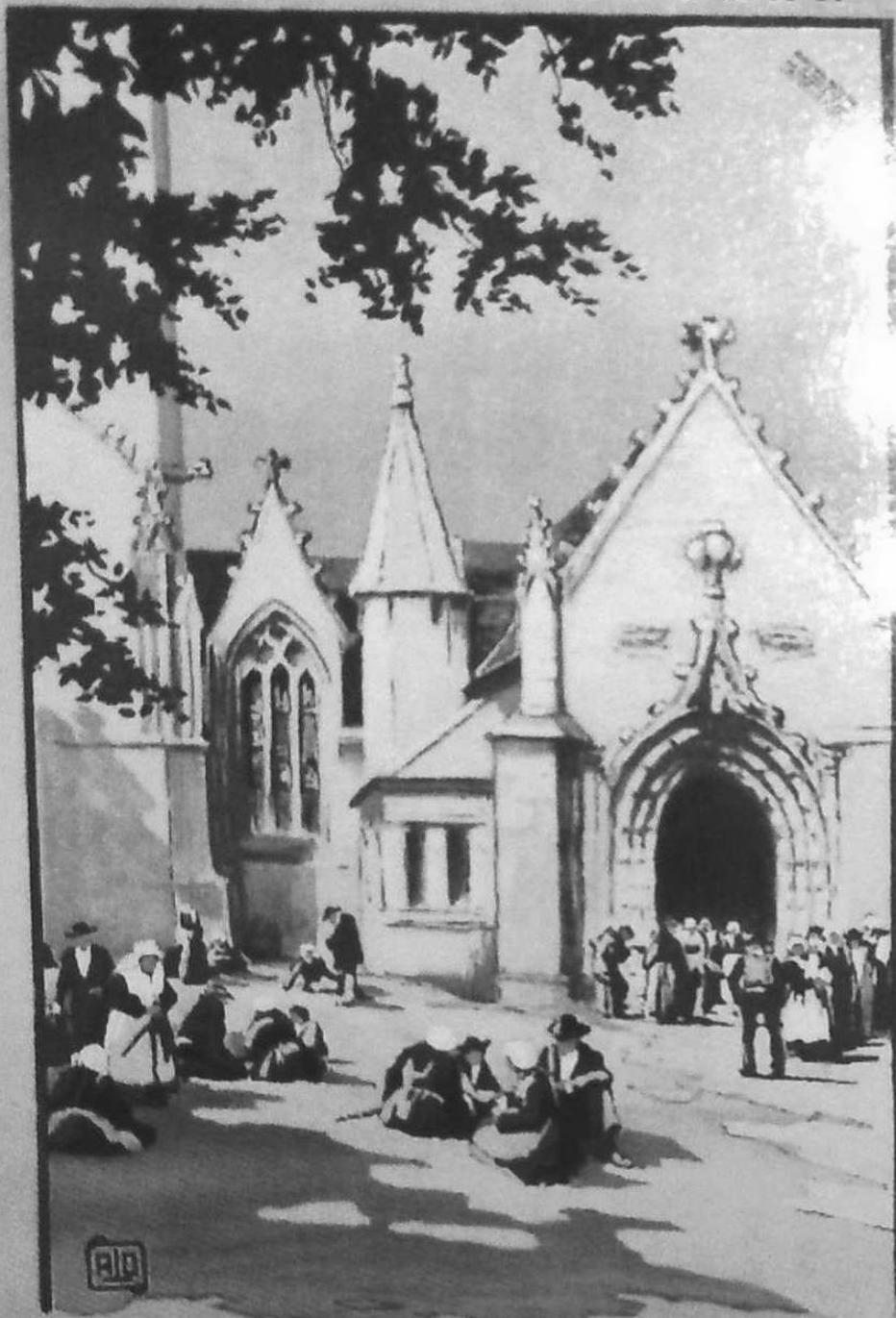
M. Michel Penven, de Huelgoat, président de l'association "Sur les traces de François Joncour", pour son autorisation à reproduire plusieurs cartes postales de sa collection.

M. Jean-René Poulmarc'h, du Relecq-Kerhuon.

M. Georges Scoazec, de Névez.

Les occupants actuels des bâtiments ferroviaires, et les municipalités qui nous ont réservé le meilleur accueil.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT



**LA BRETAGNE - SES ÉGLISES**

**CHAPELLE DE SAINT-HERBOT**

Services Automobiles S.A.T.O.S. au départ de Morlaix



0 782904 966408