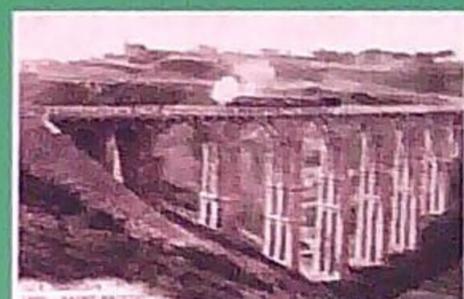


Ville de Saint-Brieuc

Regards sur la vallée du Gouédic et ses abords



Collection E. Thomas



Cahier AMENO
n° 13

14,90 €

Saint-Brieuc
NOTRE QUALITÉ DE VILLE



ISBN 978 2 9530900 -0-0

Brochure éditée par : VivArmor Nature,
L'Association pour la mémoire et la notoriété de Louis Harel de la Noë,



Le pont d'Armor, en service le 15 juillet 1962, vue prise d'une carrière



Vue aérienne :

Au premier plan, le viaduc SNCF en service en 1863, avec la passerelle de 1965, puis les usines de Gouédic, ouvertes en 1900 et le boulevard Waldeck Rousseau, en service en 1905, le pont de Gouédic (1742) est à peine visible, le moulin de Gouédic, le pont d'Armor (1962) et la tour d'Armor (1965), le viaduc de Toupin, en service le 1^{er} mai 1905, et, en arrière-plan Cesson et le fond de la baie.

Préface

La ville de Saint-Brieuc est parfois appelée cité des vallées, c'est un fait dont les Elus doivent tenir le plus grand compte dans l'élaboration des divers documents d'urbanisme organisant l'évolution future de notre ville.

C'est avec plaisir que je préface l'étude de connaisseurs du pays briochin consacrée à la vallée du ruisseau du Gouédic.

La publication est patronnée par deux Associations complémentaires, l'une Vivarmor Nature, s'intéressant particulièrement à notre environnement naturel, l'autre, Ameno Harel, se passionnant pour le Patrimoine.

Longtemps, la vallée a freiné les possibilités de liaisons diverses : la route, le train, puis la voie ferrée départementale. Mais aujourd'hui, c'est une grande richesse, qu'il convient de préserver mais aussi d'améliorer.

La description des activités diverses dans la vallée et ses abords évoque la lente histoire de la construction de notre ville, et l'ingéniosité des constructeurs.

Cette étude aidera l'action volontaire et bénévole de communication et de connaissance qui sera conduite tout au long de toute l'année 2008 auprès des jeunes générations et lors des journées du patrimoine.

Je remercie donc vivement les rédacteurs pour leur travail remarquable et constant qui nous permet une meilleure connaissance de l'histoire de notre ville grâce à leur entente bénéfique.

Thierry Simelière

Maire-Adjoint à la Culture et aux Finances de la ville de Saint-Brieuc



*1965 - vue aérienne de la vallée du Gouédic, aux abords du pont d'Armor.
Au premier plan la rue Balzac et la tour d'Armor.
Au fond la gare routière, le Palais de Justice et le centre-ville*

A - la géographie et la place de la vallée dans la ville

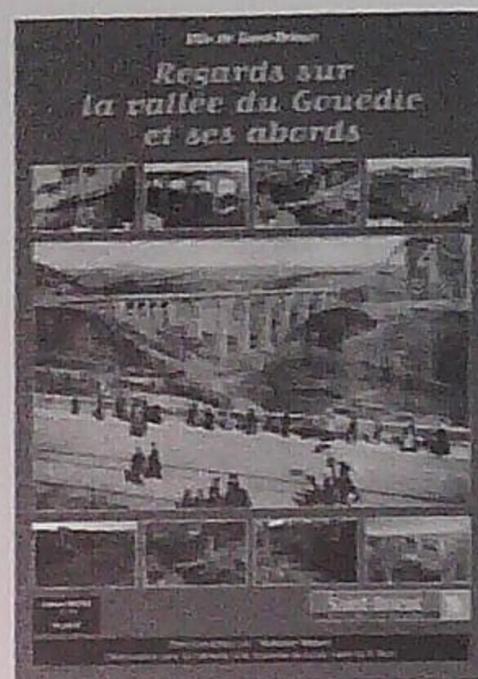
- la ville entre deux vallées,	P6
- les formations géologiques sur lesquelles coule le Gouedic,	P7/8
- les carrières de la vallée du Gouedic	P9
- les petites vallées qui forment le ruisseau du Gouedic,	P10/11
- les moulins sur la rivière,	P12/13/14
- les moulins à vent	P15
- un univers végétal et animal,	P16/17
- la vie dans la vallée,	P18/19/20/21/22
- quelques découvertes archéologiques,	P22
- l'évolution, les quartiers du Plateau, Villes Dorées, Ginglin et Cesson,	P23

B - les obstacles créés par la vallée

- les préoccupations	P24
- la route nationale 12, la pénétrante Est,	P24
- la déviation Nord,	P25
- la prise en compte de l'environnement,	P26
- Les viaducs,	P27
- le train de Paris,	P28/29
- les voies ferrées d'intérêt local,	P30/31

C - les aménagements et les constructions

- le viaduc sous la voie ferrée,	P34/35
- le dépôt et les ateliers VFIL,	P36/37
- les usines de Gouedic - l'épicerie en gros,	P38/39
- le parking,	P40
- la chapelle Notre Dame de Gouedic et l'Hôpital,	P41
- la Vieille Poste,	P41
- le pont de Gouedic,	P42/43
- le pont de Bellisle,	P44/45
- la rue de Gouedic très commerçante,	P46/47
- les boulevards suspendus,	P48/49
- le pont des VFIL, au dessus de la rue de Gouedic,	P50/51
- le pont Waldeck Rousseau,	P52/53
- la gare centrale,	P54/55
- les remparts de la ville,	P56
- la promenade publique,	P56
- une nouvelle place d'Armes,	P56
- la parc paysager des Promenades,	P57
- le parc de la vallée,	P57
- les Champs Chevillons,	P57
- la prison,	P59
- la poudrière,	P60
- le Palais de Justice,	P61/62/63
- l'aménagement de la zone des carrières,	P64
- la zone d'habitation,	P65
- l'histoire urbanistique du Plateau Central,	P65/66
- le pont d'Armor,	P67/68/69/70
- l'aménagement sportif,	P70
- études diverses dans la vallée,	P71/72
- la viaduc de Toupin,	P73/74/75/76
- le viaduc Pompidou, sur le Gouedic,	P77/78/79
- les ouvrages d'art,	P80
- Conclusion	P81
- références	P82
- Louis Harel de la Noë,	P83



Le Gouedic

... Une ville délicieuse,
C'est la ville de Saint-Brieuc.

Au Gouët, plus rude personnage,
Elle a confié son trafic,
Mais elle a fait son jeune page
Du petit ruisseau du Gouedic.

Coulant au fond de la vallée,
A ses pieds, humblement, il sert
A tenir par un coin d'allée,
Sa traîne de velours si vert.

Il saute, léger, sur les pierres,
En sifflotant ce qu'il lui plaît,
Et son pourpoint de primevères,
A des agrafes de genêts.

Il offre à la ville hautaine,
Pour toucher son cœur citadin,
Mieux qu'un murmure de fontaine,
Et plus que des fleurs de jardin...

Il agrandit d'un paysage
L'espace des murs rapprochés,
Et répond à leur vain tapage
Par un silence de rochers...

Une ville sans fleuve est veuve,
Comme un printemps sans arbrisseau,
Mais Saint-Brieuc a mieux qu'un fleuve,
Puisqu'elle a ce petit ruisseau.

M P SALONNE, *Ma maison dans la brume*
(un volume aux Editeurs Associés,
Edit de Belles Lettres)

Depuis le boulevard Sévigné, le promeneur d'autrefois jouissait d'une vue magnifique sur l'ensemble de la vallée. Il pouvait en apprécier la profondeur et apercevoir le Gouédic serpenter tout en bas dans les prairies. Certes, vieux moulins et lavoirs avaient disparus. Mais la vision d'ensemble incitait à parcourir ses allées soignées, bordées de haies bien taillées, au milieu de la végétation variée dans ses essences et ses coloris. Les Briochins s'y promenaient en famille le dimanche, en toute sécurité. Que peut-on voir aujourd'hui ? Les arbres ont tellement poussé, au dessous du boulevard, qu'ils cachent ce ravissant point de vue. En dessous, les allées sont maintenant désertes. Les Briochins auraient-ils oublié qu'il possèdent un tel parc, au cœur de la cité ?

La géologie explique la vallée du Gouédic et ses carrières, dont le granite fut si recherché autrefois. Son histoire comprend de nombreuses facettes. Il en est de même des abords immédiats, du Plateau qui relevait jadis de Cesson, et du parc des Promenades, sur le versant opposé.

L'arrivée du chemin de fer à Saint-Brieuc a marqué la vallée, lors de la construction, entre 1860 et 1862, d'un viaduc qui s'inscrit depuis dans le paysage. Plus tard, Harel de la Noë a construit le viaduc de Toupin, les boulevards suspendus au flanc de la vallée puis la Gare centrale. Ainsi, la vallée du Gouédic et ses abords furent transformés. Les pages qui suivent vont rappeler les étapes marquantes de cette évolution.

Étymologie de Claude Bourel :

Gouédic (Le)

La petite rivière

Hydronyme issu du celtique *gwas* cours d'eau, qui remonte à un thème indo-européen *wei* évoquant l'idée de serpenter, couler + suffixe diminutif.



Le boulevard Sévigné est très fréquenté.

La place importante de la vallée dans l'histoire de Saint-Brieuc

La ville d'autrefois entre deux vallées

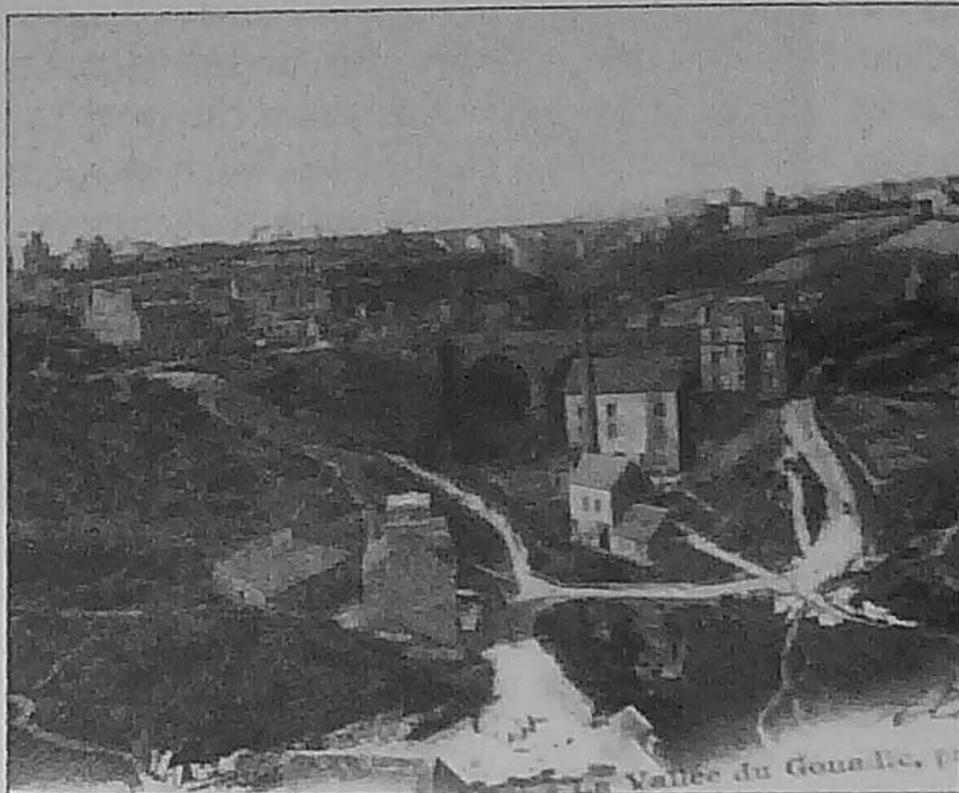
Notre cité fut appelée jadis « Saint-Brieuc les Vault », parce qu'elle était située entre les deux vallées profondes du Gouët et du Gouédic, qui se rejoignent à la pointe de de Rohannet. Ce relief a constitué la défense naturelle de l'Est de notre ville. Les vallées de Gouët et du Gouédic délimitent un plateau assez éventé, d'une altitude variant entre 82 m et 107 m., où les sources abondent, en donnant naissance à plusieurs ruisseaux qui s'écoulent vers un vallon, traversé jadis par une ancienne chaussée. Derrière cet obstacle, un étang s'est formé, avec ses abords marécageux.

Un petit monastère avait été fondé tout à côté, en un lieu tranquille. Quelques habitations se sont regroupées à l'ombre de la chapelle abbatiale. Puis l'étang et les marécages furent remblayés pour édifier d'autres maisons, toutes en bois et torchis, blotties les unes contre les autres. Ainsi Saint-Brieuc s'est formé peu à peu autour de l'emplacement actuel de notre cathédrale. C'était un ensemble de rues et ruelles étroites et sombres, bordées de modestes demeures, avec leurs étals...

Longtemps après, la ville est devenue le siège d'un évêché. Mais l'habitat est resté modeste. Il a fallu des siècles, pour que l'on construise quelques hôtels particuliers en pierres dans le centre ville, au milieu des nombreuses maisons en charpente et torchis. Les plus connus étaient l'hôtel Le Mintier, son voisin l'hôtel de Rohan, puis l'évêché, l'hôtel de Trégomar (emplacement de la Mairie) celui du Parc (l'Équipement), et la Maison commune (jadis dans la cour de l'actuelle préfecture), qu'on appelait parfois « le Palais royal ».

Mais ruisseaux et humidité naturelle de notre cité, édiflée sur un ancien marécage, ont toujours posé des problèmes d'écoulement au centre-ville et contribué à entretenir des maladies endémiques. Dès qu'il pleuvait, nos rues se transformaient en ruisseaux, parfois en véritables torrents, avant que l'Allée Menault, un canal étroit, emporte une partie des eaux et des égouts mélangés vers la Grille, située place de la Grille, près de l'Amuzoire. La Grille déversait le tout dans un vallon (emplacement de l'actuelle rue des Trois-frères-Le Goff, puis la Côte de Gouët), pour aboutir beaucoup plus bas dans la rivière le Gouët.

Saint-Brieuc était traversé par le Grand chemin, qui reliait jadis Rennes à Brest. Voie publique d'importance, sa chaussée était pourtant étroite et les nids de poule mettaient à rude épreuve la suspension des voitures tirées par les chevaux. Ces véhicules soulevaient des nuages de poussière à la belle saison, tandis qu'ils roulaient sur des portions de route inondées à d'autres périodes de l'année.



Au premier plan, le pont de Bellisle, puis le pont de Gouédic au fond le viaduc du train

Le Grand chemin venant de Rennes abordait Saint-Brieuc en traversant le Plateau cessonais. Puis une pente très accentuée et des courbes, précédaient le petit pont qui franchissait le Gouédic. Ensuite, il fallait gravir le coteau opposé, dont la pente était aussi raide, avant de parvenir à la porte Saint-Guillaume, qui marquait l'entrée de notre ville.

Le pont sur le Gouédic, fut reconstruit solidement en 1744, avec des pierres de taille provenant des carrières de la Méaugon et des moëllons des carrières de Gouédic. L'on fit un nouvel ouvrage plus élevé que ceux qui l'avaient précédé, afin de limiter les pentes des accès. Toujours en service, ce pont fut élargi en 1929. La ville a réalisé depuis, un terre-plein sur le côté amont.

Longtemps notre ville a constitué une sorte de « verrou » sur le Grand chemin de Rennes à Brest. Venant de Rennes, l'on franchissait le poste de garde de la Porte Saint-Guillaume, près la collégiale du même nom. La traversée de la cité empruntait la rue Saint-Guillaume, la rue de la Charbonnerie, la Grand'rue ès Marchands, l'Amuzoire, la rue Quintaine (Quinquaine), la rue du Milieu, puis le Grand chemin de Brest... Venant du Légué on parvenait à l'Amuzoire, par la rue de Gouët. Enfin, si l'on venait du sud, on empruntait la rue de Quintin, puis la rue Saint-Pierre.. Quelques sentiers sinueux permettaient d'atteindre la ville à travers taillis, ronciers et ruisseaux... Mais il fallait vraiment les connaître, car les renards y passaient plus facilement que les hommes.

Les formations géologiques sur lesquelles coule le Gouédic

Elles sont principalement au nombre de deux :

la granodiorite de Saint-Brieuc

les migmatites de Ploufragan

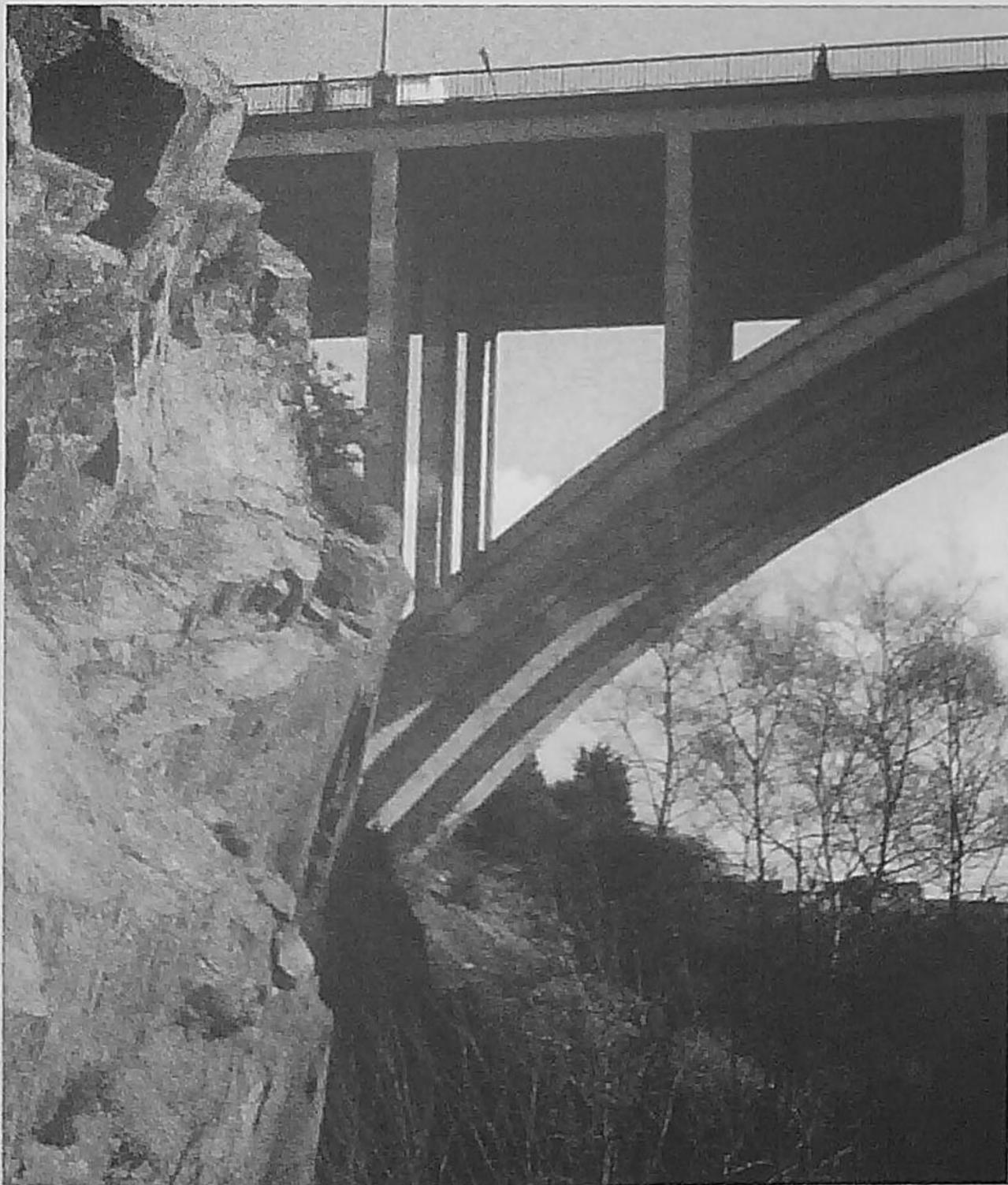
Ce sont « deux formations intrusives recoupant des structures cadomiennes majeures » dit la carte géologique au 1/50.000 de Saint-Brieuc. Cela veut dire qu'elles se sont mises en place vers la fin de la formation d'une chaîne de montagne très ancienne, la première des deux chaînes de montagnes ayant affecté la région et que l'on appelle la chaîne cadomienne. Un âge de 533 millions d'années a été obtenu en étudiant les zircons présents dans la granodiorite. Cet âge serait celui de la cristallisation du magma dont est issue la roche actuelle. La composition chimique du dit magma (à l'origine donc de la granodiorite) était intermédiaire entre celle d'un granite (roche riche en silice et donc en minéraux de couleur claire) et celle d'un gabbro (roche provenant d'un magma basaltique pauvre en silice et riche en minéraux ferro-magnésiens, ce qui donne à la roche une couleur sombre).

La granodiorite de Saint-Brieuc

Comme les granites, notre granodiorite briochine est une roche grenue, c'est à dire formée de grains visibles à l'œil nu. Ces grains sont en fait des cristaux ; ceux-ci sont étroitement emboîtés les uns dans les autres, ce qui donne à la roche une grande résistance, une aptitude à la taille et au polissage. C'est la raison pour laquelle la roche a été autrefois très utilisée. La texture est en effet homogène, assez régulière. Les minéraux sont de deux types :
des minéraux siliceux clairs correspondant principalement à du quartz et à des feldspaths plagioclases
des minéraux ferro-magnésiens sombres qui sont du mica noir et surtout des amphiboles (hornblende en particulier). C'est l'abondance de la hornblende qui donne à la cassure fraîche cet aspect un peu verdâtre (vert très sombre) qui permet de la distinguer d'un granite et de la reconnaître dans les anciennes maisons et monument de la ville de Saint-Brieuc et des communes environnantes. Cette intrusion dioritique a un aspect

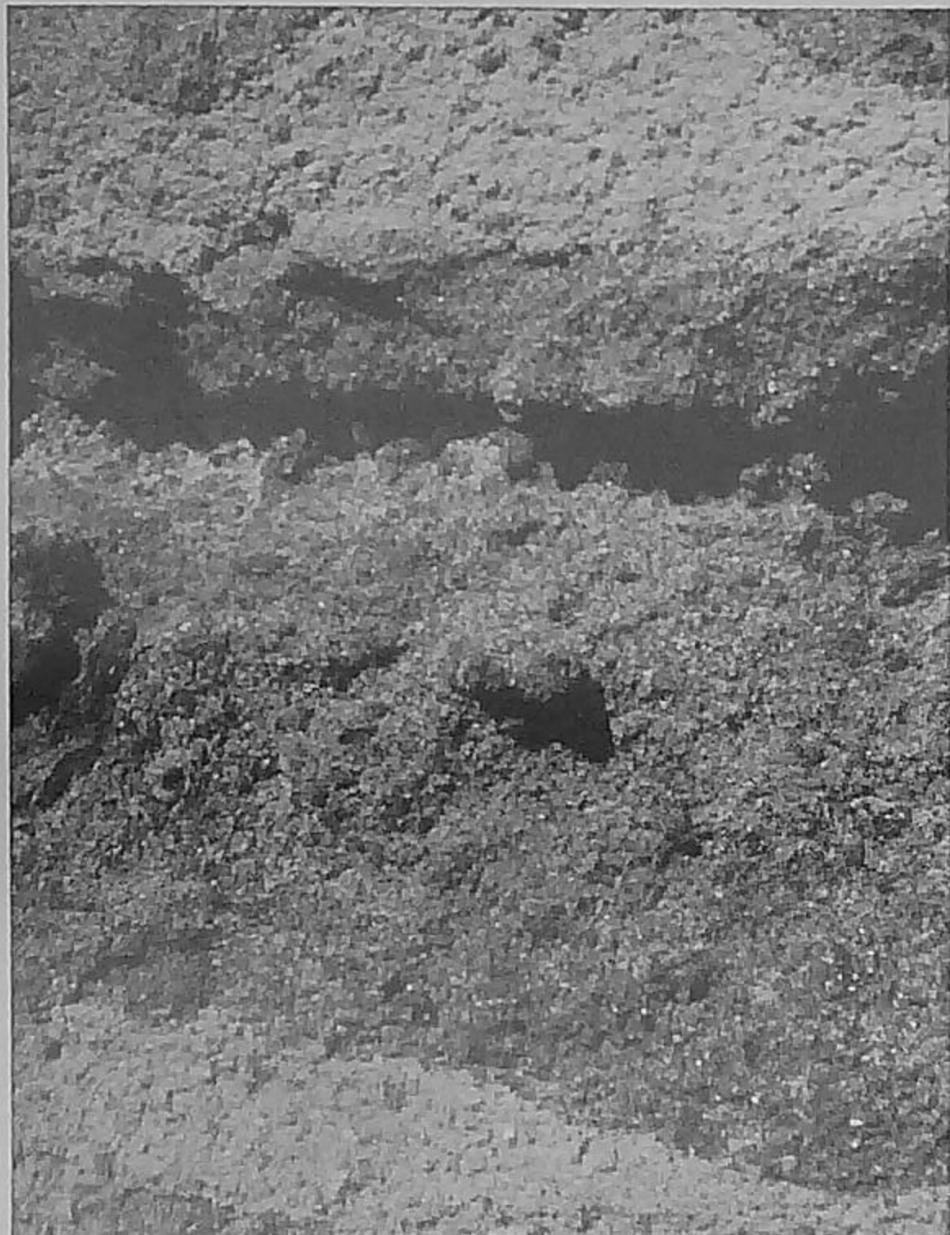
allongé et arqué et s'étend depuis la zone du plateau à l'est de Saint-Brieuc jusque La Méaugon en passant par le centre ville, Saint-Jouan, les Villages... A Saint-Brieuc, c'est dans les anciennes carrières de la vallée du Gouédic qu'elle est toujours bien visible (et vers La Méaugon, c'est sur les rives du barrage que l'on peut toujours la rencontrer). Ailleurs elle est généralement très altérée donnant une arène riche en oxydes de fer (teinte rouille soutenue).

Les spécialistes indiquent que la composition de l'intrusion varie depuis la bordure externe (au nord donc) où la roche est une diorite quartzifère jusqu'à une composition de véritable granodiorite sur la bordure interne (au sud) en passant au centre par des tonalites. Il existe par endroits des enclaves sur-micasées (tâches encore plus sombres que le reste de la roche) : c'est une caractéristique que l'on retrouve en abondance dans la formation suivante, ce qui fait penser qu'elles ont quelque chose en commun.



Les migmatites de Ploufragan

Regardez par exemple ci-contre les murs de la cathédrale de Saint-Brieuc : à côté de la granodiorite à l'aspect de granite sombre, vous apercevez des roches à grain plus fin avec des amas en de nombreux endroits (ou encore des traînées noirâtres) de biotite et parfois un certain



rubanement. Cette seconde roche est souvent aussi passablement altérée (aspect jaunâtre bien marqué). Cela indique que les constructeurs de l'époque l'ont prise au voisinage de la surface. Les endroits où elle affleure naturellement (Brézillet, sud de Robien, Villes Moisan, Tréfois...) sont en effet sur les versants de vallées affluentes du Gouédic mais moins profondes que cette dernière. Parfois la roche est franchement rubannée avec des alternances de minéraux sombres (biotite principalement) qui forment ce que les géologues appellent le mélanosome et de minéraux clairs (quartz et feldspaths), formant le leucosome. C'est cela qui lui a valu ce nom de « migmatite » (roche ayant subi une fusion partielle par anatexie). Des faciès plus grenus s'observent aussi ce qui fait que les spécialistes parlent parfois des « granitoïdes de Ploufragan ». Des rognons de quartz gris-clair, de taille pluri-centimétrique à décimétrique se rencontrent également et parfois on tombe sur de vastes enclaves de gneiss fins et de leptynites.



Les migmatites de Ploufragan couvrent une région beaucoup plus vaste que la granodiorite à la fois vers l'ouest et vers le sud, où elles ne sont interrompues que par le vaste massif granitique de Quintin (beaucoup plus jeune puisque d'âge hercynien, époque de la formation de la seconde chaîne de montagne dans la région, vers 300 millions d'années).

Les migmatites elles ont approximativement le même âge que la granodiorite, soit 533 millions d'années environ.

Le passage entre les deux formations d'ailleurs n'est pas tranché : il y a des interpénétrations réciproques. Elles sont donc intimement liées.

Les carrières de la vallée du Gouédic

Longtemps exploitée, la granodiorite de Saint-Brieuc est à l'origine de nombreuses carrières dont les plus importantes se voient encore entre la rue de Gouédic et le pont de Toupin. Un article de Louis Chauris dans le bulletin de la Société d'Emulation de Saint-Brieuc (année 1999) énumère cinq de ces carrières ouvertes en 1900 et relate une multitude d'accidents (rapportés dans des documents d'archives) entre 1866 et 1936.

L'auteur s'attache surtout ensuite à énumérer l'emploi de cette pierre dans nombre d'édifices religieux (en plus de la cathédrale signalons l'église Saint-Michel, Notre-Dame de Cesson, Sainte Thérèse...). Autour de Saint-Brieuc il y a aussi les églises de Langueux, Ploufragan, Trégueux, Saint-René... qui ont bénéficié de notre célèbre roche locale.

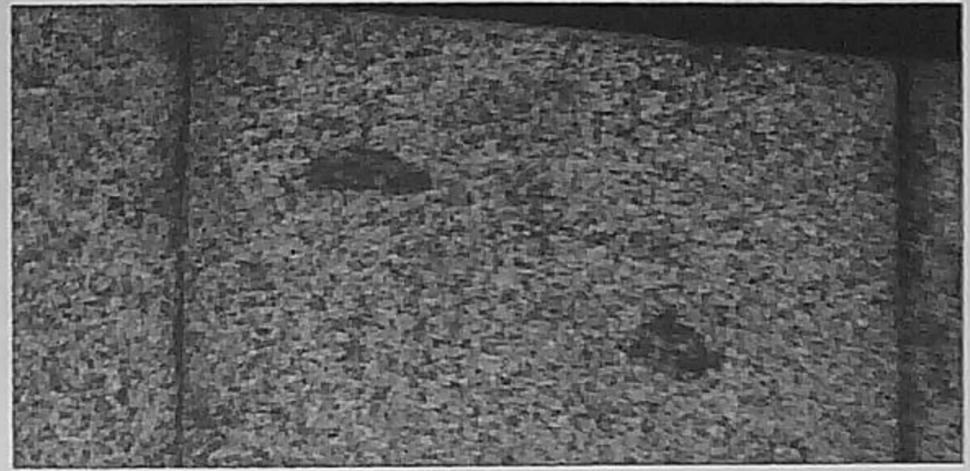
Parmi les édifices publics, c'est la Palais de Justice (base des murs et surtout escalier intérieur central), le collège Anatole Le Braz (et ses deux annexes : chapelle et bibliothèque) qui retiennent surtout l'attention de l'auteur. Cependant celui-ci indique bien que si les soubassements de beaucoup de ces édifices sont en granodiorite, les parties supérieures des murs sont en granite de l'île Grande (arrivant par bateaux au Légué), ce qui montre que la concurrence se faisaient sentir dans les années 1850.

Nombre d'infrastructures maritimes et ferroviaires (ouvrages de la voie ferrée Paris-Brest) et beaucoup de monuments aux morts (après les guerres de 1870 et de 14-18) sont en granodiorite ainsi que des tombes de cette époque.



En 1860, les carrières occupaient près de cinq cents ouvriers. En 1926, ils n'étaient plus que trente cinq. Après la Grande guerre, cette industrie, très prospère se trouve dans une situation critique, compte tenu de la difficulté de trouver des tailleurs de pierres et du prix de revient élevé du granit, qui en rendait l'emploi trop onéreux.

Même si la végétation (naturelle ou plantée), et parfois des constructions, masquent en partie les trouées dues à ces anciennes carrières, celles-ci donnent encore à notre vallée briochine un aspect bien caractéristique.



Les deux plus importantes carrières étaient encore exploitées dans les années trente. La première forme un cirque, toujours visible, sous la place de la Liberté ; elle abritait après 1945, un élevage de poulets; une belle résidence y a été édifiée. La seconde carrière est maintenant dominée par la tour d'Armor.

Le spectacle des carrières reste dans les mémoires : le son de la trompe annonçant l'explosion d'une mine, puis le fracas des grosses roches se détachant de la paroi, l'adresse des carriers qui, à l'aide de longues barres, dégageaient les blocs de granit pour les amener à l'endroit où marteaux et burins allaient donner forme aux pierres.

Habasque croyait que les Briochins ignoraient l'existence du granite de Gouédic, jusqu'à Monseigneur de Bellescize, à la fin du XVIIIe siècle. Il s'agit là d'une légende.

La reconstruction du pont de Gouédic, et ses aménagements ultérieurs, nous permettent de bien connaître les usages de l'époque.

Au début du XVIIIe siècle, les entrepreneurs briochins utilisaient deux sortes de pierres de taille :

La première, « tirée dans des carrières à une lieue ou environ », fournissant « la meilleure, la plus fine, la plus pleine sans fils tranchants sur les lits, ni moyes ». Cette pierre, à 17 sous le pied cube, était réservée aux éléments de grande dimension.

La seconde provenait de blocs de pierre fendus et débités, le long du vallon de Gouédic. Elle ne coûtait que 11 sous le pied cube, mais la forme des blocs la réservait aux pierres de dimensions moindres.

Il faut croire que ces blocs de granite ne manquaient pas dans la vallée de Gouédic. Avant la construction de la ville, celle-ci avait peut-être un petit air de Chaos du Gouët.

Quant aux moellons, ils provenaient des carrières exploitées au dessus de la vallée de Gouédic.

La reconstruction du pont de Douvenant (sur la route de Saint-Brieuc à Rennes) en 1731, puis celle du pont de Gouédic, entre 1742 et 1745, amenèrent l'ouverture de nouvelles carrières « tant pour pierre de taille que moellons » sur les terres de la Ville-Doré Chesnin (sur le coteau dominant le Gouédic, à proximité du pont de Gouédic), et de la Ville-Bougault (peut-être du côté du Moulin Neuf, près de l'actuel pont d'Armor). La paroisse de Cesson avait encore d'autres carrières, dont l'une, sur les terres de la Ville-Bernard, fournissait un pavé plus facile à exploiter que celui des carrières de la Fontaine à Loup.

Ces dernières, les seules mentionnées côté briochin, produisaient en 1768 un pavé très dur déjà employé pour les rues de la ville.

Les petites vallées qui forment le Gouédic

Quatre vallées forment le ruisseau, celles des Villes Moisans, de Ploufragan - Tréfois, de la vallée de la Ville Jouha et du Gué Lambert.

Les ruisseaux de Tréfois et de Ploufragan sont les plus importants. Le petit ruisseau de la Ville Jouha rejoint celui de Ploufragan et les deux réunis s'unissent très vite au ruisseau de Tréfois : leur jonction est maintenant masquée par le périphérique. Les trois ruisseaux forment ce que l'on pourrait appeler le ruisseau de Brézillet et celui-ci reçoit au niveau de la rue de Trégueux l'appoint du ruisseau du Gué Lambert pour former la vallée du Gouédic.

1° La vallée des Villes Moisans - Tréfois - Elle est restée à l'état naturel entre les Villes Moisans, d'un côté, et Tréfois de l'autre. Par endroits, elle est boisée ; ailleurs elle est en friche. Les sentiers qui la longent sont rares.

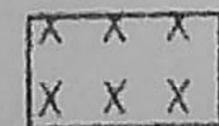
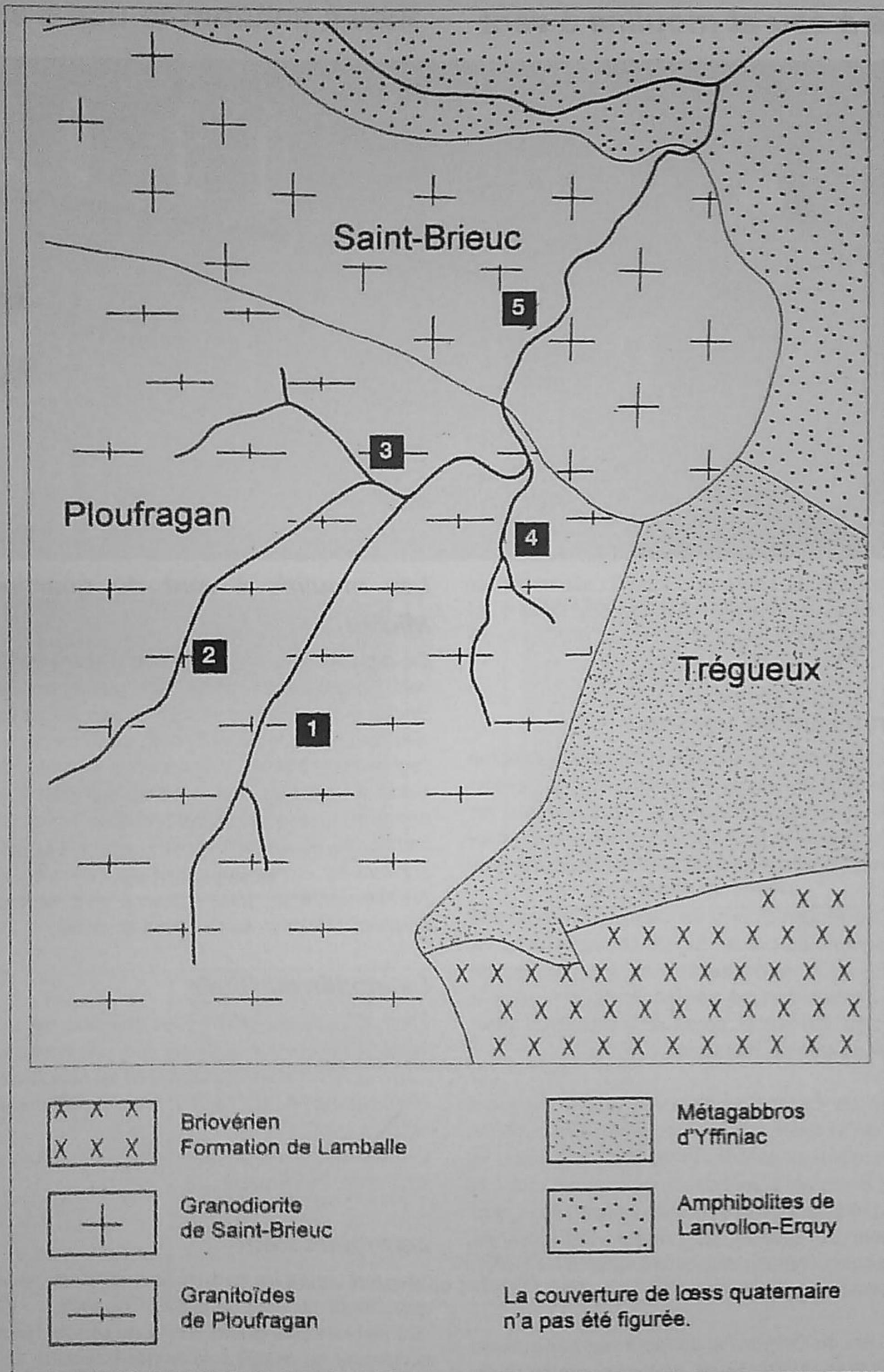
2° La vallée de Ploufragan-Les Chatelets - Passant à l'arrière du magasin Leclerc au départ, elle traverse ensuite Ploufragan. Dans ce secteur, elle est bien aménagée et très fréquentée : des sentiers bien entretenus contrastent avec des zones naturelles à l'état de friches. Elle rejoint finalement l'étang des Chatelets.

3° La vallée de la Ville Jouha - On ne la voit presque pas car dès son point de départ elle est soit inaccessible, soit busée et comblée par les remblais de Sambre et Meuse. A son point de départ entre la Ville Jouha et la voie de chemin de fer, elle est occupée par un bassin de décantation et des friches.

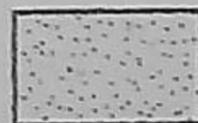
4° La vallée du Gué Lambert - Elle part de la rue de Trégueux pour remonter vers le manoir du Gué Lambert. Elle a aussi été détournée et busée par les nouveaux axes routiers : un bassin de retenue démesuré y a été construit.

Toutes ces vallées sont installées sur une formation géologique appelée « granitoïdes de Ploufragan » sur la carte IGN au 1/50 000 de Saint-Brieuc cependant que la vallée du Gouédic elle-même est creusée dans la « granodiorite de Saint-Brieuc ». Au contact de ces deux formations se trouve ce que l'on appelait autrefois la « fontaine des eaux minérales ».

Le Gouédic serpente dans la large vallée et rejoint le Gouët, dans le port du Légué. Des sentiers reliaient autrefois les deux versants de la vallée. Le plus connu de ces sentiers reliait le quartier Saint-Michel et Cesson en passant par le moulin Toupin. De nombreux gués, ou parfois des petits ponts de pierre permettaient de franchir la rivière.



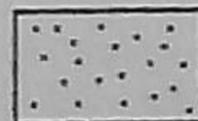
Briovérien
Formation de Lamballe



Métagabbros
d'Yffiniac



Granodiorite
de Saint-Brieuc



Amphibolites de
Lanvollon-Erquy



Granitoïdes
de Ploufragan

La couverture de loess quaternaire
n'a pas été figurée.

Moulins à eau et moulins à vent



Malgré sa brièveté, le cours du Gouédic alimentait six moulins. La vallée de Gouédic eut même l'honneur d'accueillir des moulins à vent, parmi les premiers de Bretagne.

Le moulin à vent de Cesson

Situé sur l'ancienne butte accueillant aujourd'hui l'école maternelle de la Croix-Rouge, le moulin à vent de Cesson est l'un des plus anciens moulins tours attestés en Bretagne. La date de sa construction, 1402, est à rapprocher de la première mention de la tour de Cesson, janvier 1400.

L'érection d'un moulin à vent en pierre à Cesson doit avoir été programmée par le duc de Bretagne Jean IV, dans le cadre de la reconstruction de son château de Cesson. Ce dernier, occupé par les Penthievre dans le dernier quart du XIV^e siècle, paraît avoir été détruit avant d'être restitué au duc de Bretagne.

La châtelainie de Cesson ne disposait que d'une toute petite partie de la vallée de Gouédic, entre le moulin de Touplin et la confluence avec le Gouët. Bien visible depuis Saint-Brieuc, le moulin à vent de Cesson devait tout à la fois jouer son rôle de moulin seigneurial et participer, tout comme la tour de Cesson, au prestige des ducs de Bretagne. L'ancien château disposait peut-être déjà d'un moulin au même emplacement.

Le moulin à vent de Cesson ne survécut pas aux guerres de la Ligue, à la fin du XVI^e siècle. Il était encore en ruine, en 1645, lorsque le seigneur de la Ville-Bougault obtint l'autorisation de le relever.

Les moulins à vent du quartier Saint-Michel

On a pu écrire que Saint-Brieuc n'avait pas de moulin à vent jusqu'au XVIII^e siècle. Non seulement les Ducs de Bretagne avaient leur moulin à vent à Cesson, mais la ville de Saint-Brieuc avait, elle aussi, un moulin près de l'église Saint-Michel, mentionné à la fin du XVI^e siècle. Selon les auteurs des *Anciens Evéchés*, il y en aurait même eu un second, appartenant aussi au chapitre de la cathédrale, au dessus de la Fontaine-à-Loup. Les deux auraient été en ruine au début du XVIII^e siècle.

Au XIX^e siècle, un autre moulin à vent, situé au bout du boulevard Pasteur, surplombait la vallée.

Le moulin au Chaix

C'est le plus en amont des moulins de la vallée du Gouédic. Bien que situé en aval du pont de Gouédic. Avant la Révolution, il appartenait au chapitre collégial de Saint-Guillaume, en Saint-Brieuc. Il est mentionné dès 1501.

L'immeuble qui abritait le moulin est toujours en place. (voir photo ci-dessus)

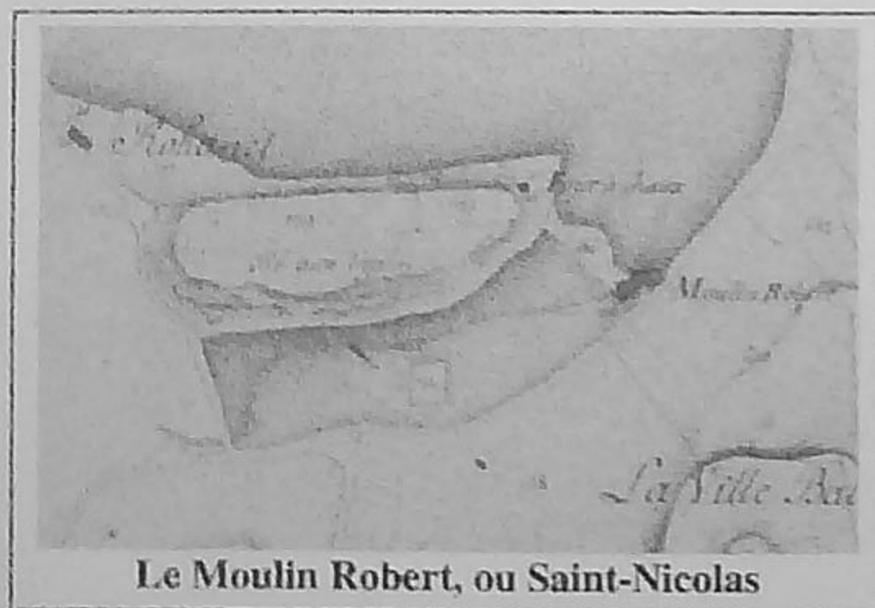
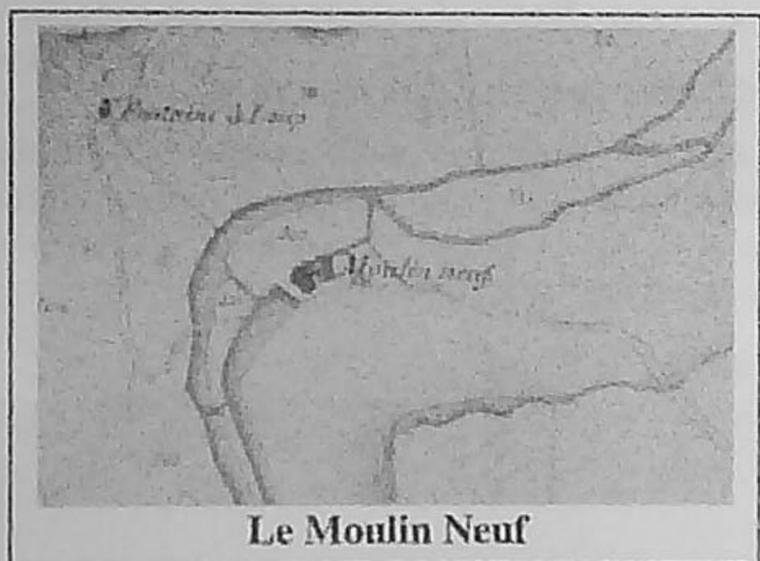
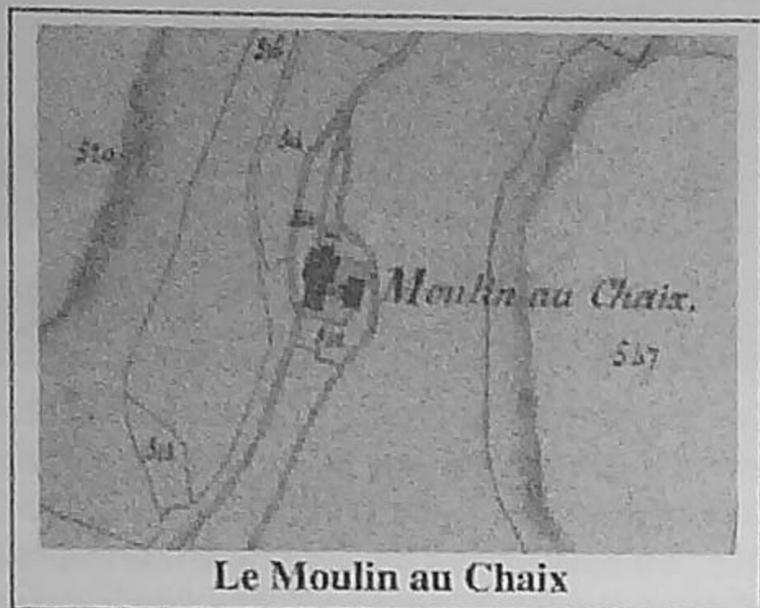
Le moulin Neuf

Situé en amont de l'actuel pont d'Armor, le moulin neuf appartenait au sieur de la Ville-Bougault.

S'il ne reste plus grand chose du Moulin Neuf, ni même du manoir ou château de la Ville Bougault, le colombier, entouré de sa douve, évoque encore la puissance de la plus importante seigneurie du Haut-Cesson.

Moulins à eau et moulins à vent

Les moulins de la vallée de Gouédic



Les moulins de la vallée de Gouédic, sur les plans cadastraux de 1814

Moulins à eau et moulins à vent

Le moulin du Chapitre ou moulin de Gouédic

Le moulin du Chapitre, connu depuis le XIX^e siècle comme le moulin de Gouédic, était situé en aval du pont de Gouédic. Avant la Révolution, il appartenait au chapitre de la cathédrale. Les auteurs des *Anciens Evêchés* mentionnent un second moulin sur la rive briochine du Gouédic : le moulin Alaire, situé un peu en amont du pont de Gouédic, sur le même bief, et qui aurait aussi appartenu au chapitre de la cathédrale.

Le moulin de Toupin

Des documents anciens situent ce moulin sur la paroisse de Cesson ; sur le plan cadastral de 1814, ce moulin est briochin. Le moulin a-t-il été déplacé, ou faut-il croire qu'un violent orage a déplacé le cours du ruisseau ?

En 1599, le moulin *Toupin* est la propriété de Noble et puissant René Eder, seigneur de Beaumanoir, la Haye, la Ville Doré, ... demeurant au lieu de la Ville Doré, près de la ville de Saint-Brieuc.

Pendant la décennie précédente, son fils, le trop célèbre Guy Eder de Beaumanoir, dit *La Fontenelle*, avait profité des guerres de la Ligue pour dévaster, avec sa nom-



breuse troupe, la Trégor et la Cornouaille. Dans un premier temps, amnistié en 1598, il fut condamné pour haute trahison, en 1602, à être roué vif sur la place de Grève ; Le parc de la Ville Doré-Beaumanoir, racheté par la ville, est devenu la parc de Ty-Coat.

Les moulins économiques de Saint-Nicolas, ou moulin Robert

En aval du moulin de Toupin, la vallée de Gouédic changeait une nouvelle fois de nom : la vallée de Toupin deve-



Les moulins à eau

nait la vallée de Rohan. Ici la rive cessonnaise ne faisait plus partie des régaires de l'évêque de Saint-Brieuc, mais de la châtellenie de Cesson, naguère au duc de Bretagne, puis au roi de France.

C'est ici que se trouvait le seul moulin à eau de cette châtellerie, « les moulins économiques » de Saint-Nicolas. Construit dans la seconde moitié du XVIII^e siècle par le sieur Robert de Granville, le « Moulin Robert », comme on l'appela plus tard, fut le premier « moulin économique » de Bretagne.

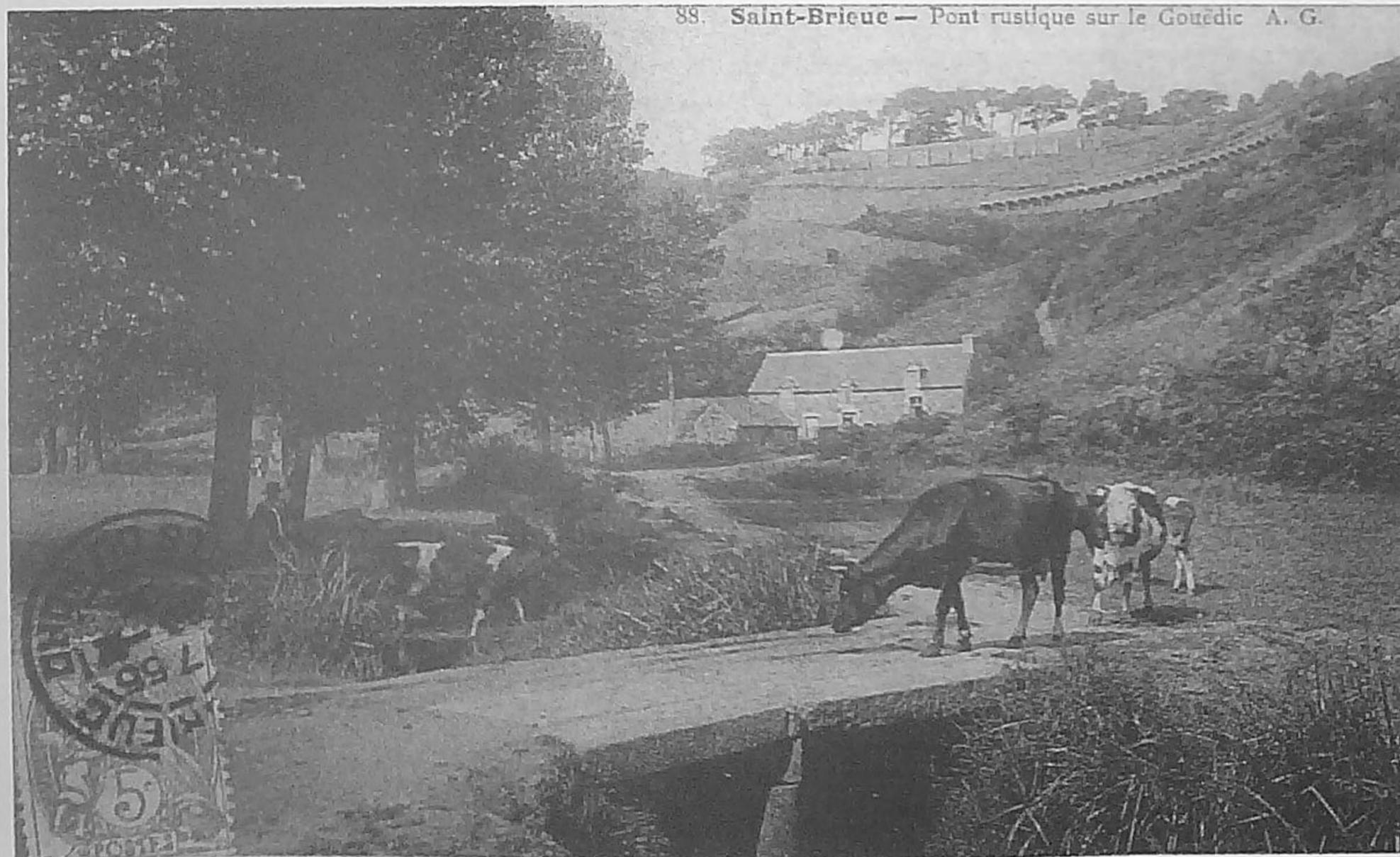
Jusqu'au XVIII^e siècle, le pont Saint-Nicolas marquait la limite entre le ruisseau de Gouédic et le bras de mer. La construction d'une digue, fermant la vallée du Gouédic entre la pointe de Rohannet (ou pointe du Petit Rohan), à l'extrême Nord de la paroisse Saint-Michel, et le bas des Ligneriers, allait permettre la création de l'étang de Saint-Nicolas servant de réserve au nouveau moulin.

Les « moulins économiques », qui commencèrent à se répandre dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, produisaient une farine plus abondante que celle des moulins traditionnels, et de bien meilleure qualité.

L'ouverture d'une brèche dans la pointe de Rohannet, entre le pont Saint-Nicolas et le port, juste en aval de l'ancien manoir de Rohannet (en bas du nouveau chemin menant à la villa de Rohannec'h), transforma cette pointe en « île aux Lapins ». Le Gouédic y fut dévié, entraînant

un problème frontalier entre la paroisse Saint-Michel et celle de Cesson : puisque la limite entre les paroisses était le Gouédic, de quelle paroisse allaient dépendre les maisons situées comprises entre l'ancien et le nouveau cours du Gouédic ?

L'étang Saint-Nicolas a laissé la place à d'autres bassins moins romantiques, ceux de l'usine de traitement des eaux usées de Saint-Brieuc.



88. Saint-Brieuc — Pont rustique sur le Gouédic A. G.

Un univers végétal et animal

La ville de Saint-Brieuc possède avec la vallée de Gouédic une coulée verte qui s'étend sur environ quatre kilomètres. En partant d'une pièce d'eau, l'étang de Robien, en limite sud, elle aboutit au Nord, Nord-Est au port du Légué.

Lorsque les frondaisons surplombent dès le printemps et en été le sinueux petit cours d'eau c'est une énorme quantité de chlorophylle contenue dans l'immense masse végétale qui joue le rôle de poumons pour assainir l'atmosphère des Briochins.

En remontant dans le temps - La vie de saint Brieuc affirme qu'à l'emplacement occupé par la ville actuelle au commencement du V^e siècle l'on ne voyait qu'une épaisse forêt. Pénétrer dans ce couvert - peuplé d'une infinité de bestes sauvages de diverses espèces - (dit le chanoine La Devision) ce devait être une aventure ayant pour seul but la chasse du gibier. La légende qu'auroient Bricc et ses moines nous le présente spassant des loups nombreux dans les parages ; la petite « Fontaine à loups » nous incite volontiers à agréer cette légende.

Pour accéder dans la vallée - Dieu merci l'accès est plus facile de nos jours, malgré quelques entraves végétales, l'on peut rejoindre les bords du « goidy » en choisissant l'un ou l'autre des dix-sept accès recensés et les sentiers qui serpentent sur les versants à forte déclivité. Le seul accès véritablement carrossable étant le chemin de Belle-Isle qui conduit tout droit au cœur de la vallée.



Division de l'espace - Parcourir cette vallée réserve bien des surprises. Une variété très importante de végétaux encadre, en partant de l'étang dit de

Robien ou « Epiverz », le terrain de camping, le stade équestre et un petit secteur paysager, celui des Eaux Minérales et du Moulin au Chaix. Tout au long des versants jusqu'au port et rue de Gouédic l'espace n'est en fait qu'une mosaïque de petits clos, jardins et constructions diverses.

Emprunter un petit passage souterrain permet ensuite d'accéder à un tronçon fort étendu que l'on serait tenté d'appeler la « vraie vallée » et dont la limite voisine avec les pieux du port de Toupin. Les premières sentinelles, ce sont quelques grands peupliers qui s'arrachent à chatouiller le dessous des arcs de la toiture d'art, le port d'Armor réalisé en 1962. Dans cet espace le plus fréquenté car le plus accessible, les versants

sont en maints endroits quasi impenétrables. Ils offrent aux promeneurs et à tous ceux qui pratiquent sur le plateau leurs sports ou loisirs favoris, la possibilité de découvrir un vaste univers végétal. La vallée se poursuit néanmoins, mi rustique, mi sauvage, en direction Nord jusqu'au port du Légué ; sa largeur était impressionnante avant la réalisation à flanc de coteau du boulevard de la



Mer. Elle s'élevait jusqu'au Plateau de Rohannech et son petit château. En amont, des jardins familiaux descendent en cascades vers des prairies que surplombent un élégant viaduc et l'avenue Georges Pompidou. Après une échappée vers la petite vallée de la Brèche aux Cornes elle s'achève absorbée par une récente extension de la station d'épuration.

Nature des lieux - Toute cette vallée est classée aux plans et documents d'urbanisme comme zone inconstructible (zone de richesse naturelle qui nécessite d'être protégée). L'ensemble peut être considéré comme un espace naturel aménagé et comme un espace à caractère rustique permettant un bon développement de la flore et de la faune sauvage.

L'univers végétal - Aurions-nous l'envie de réaliser une étude exhaustive que seul un survol aérien serait à même de fournir les premières bases de données et qu'il faudrait ensuite quadriller l'espace et recenser ce qui mériterait de l'être.

Nous emprunterons au travail de deux jeunes étudiants quelques éléments des mémoires qu'ils rédigèrent au cours d'un stage effectué au service Espaces verts de la ville de St-Brieuc (Préparation d'un BAC Technologique STAE option Technologies des Aménagements). Tous deux s'accordent pour considérer qu'en bordure du ruisseau endigué on trouve essentiellement des aulnes, des saules, des érables, des frênes et encore quelques peupliers ayant échappé à la violence des tempêtes.

Des tempêtes, il y en eut deux particulièrement meurtrières : celle de 1987 qui détruisit une quantité considérable d'arbres, 1400 à 1500 arrachés, cassés, déracinés, principalement des résineux sur le versant ouest, puis celle de décembre 1999 qui en mis à terre encore une bonne quarantaine, notamment des chênes et des peupliers.

Devant l'ampleur de ce désastre, une association briochine les « Kivanis » décida de venir en aide à la ville et se mit à collecter

Un univers végétal et animal

des fonds auprès de ses antennes européennes ; c'est ainsi que l'on put replanter quelques 11000 plants de bouleaux, érables, chênes, merisiers, charmes, mais aussi des résineux : pins de Corse et mélèzes. Le constat avec quelques années de recul est plus que satisfaisant : 70 % de réussite et il faudra certainement éclaircir bientôt la forêt.

A ces dégâts spectaculaires provoqués par les phénomènes atmosphériques s'en ajoutent quelques autres : la prolifération tout au long de la rivière d'une plante qui épuise le sol et étouffe la végétation environnante : la renouée du Japon (*Fallopia japonica*). Ce sont d'énormes touffes vertes coiffées de fleurs blanches qu'il faut couper régulièrement. Sont également dangereuses certaines plantes toxiques : la ciguë aquatique et la grande ciguë, sans oublier les digitales pourpres (*Digitalis purpurea*) qu'il convient de faire connaître aux enfants pour éviter des accidents. Sans vouloir assombrir le décor il y a lieu de rappeler que les ormes, ici comme ail-



leurs en Bretagne ont pratiquement disparu, touchés par la graphiose, un horrible champignon, quand

aux châtaigniers c'est une maladie cryptogamique « le chancre » qui causa de gros dégâts et ne laissa le plus souvent place qu'à des pousses de rejet. Peut-on vraiment faire découvrir la composition d'ensemble du patrimoine à dominante de feuillus ! Au mieux fournir quelques repères. Sur le versant Sud-Est nous trouvons un vallon de mélèzes communs. En dessous de la Tour d'Armor, près des anciennes carrières, une dominante de lobels et des acacias blancs. En bas de la vallée, des arbres plantés en alignements : des tilleuls et facilement reconnaissables des charmes, des hêtres, des chênes qui se sont installés avec ou sans autorisation et même quelques chênes verts et au moins un chêne-liège.

Tout au long des sentiers et aux abords de petites clairières poussent à loisir des genêts, des noisetiers nombreux en lisière du Plateau Balzac, des ajoncs éclatants d'or au printemps et des ronces couvertes de mûres en été. Le lierre, comme les fougères, est particulièrement abondant sur toute l'étendue des versants ; ces espèces ombrophiles forment un couvert végétal et se développent rapidement lorsque les arbres n'ont plus beaucoup de feuilles.

A l'automne la vallée se colore ici et là : des liquidambars aux feuilles semblables à celles des érables prennent une couleur écarlate ; quelques tulipiers (*Liriodendron*) aux jolies feuilles jaunes d'or ajoutent sur la palette quelques touches



du plus bel effet. Les cèdres (*Cedrus atlantica* f. *glauca*) que l'on trouve ici et là ont été introduits vers 1865. La vallée a des mélanges d'essences naturelles et rapportées et sa diversité la rend très attractive. Un dernier coup d'œil pour découvrir avant le pont de Toupin une petite mare, petit bassin artificiel. Il y pousse une végétation de marais avec des Carex, roseaux...Et quelques saules pleureurs ou tortueux.

L'univers animal - Quelques poissons paraît-il se cachent à nouveau sous les berges de la rivière et de l'étang de Robien. Quelques grenouilles s'ébattent aussi dans la mare au printemps. Des lapins peuvent être aperçus de bonne heure le matin, batifolant sur les pentes verdoyantes qui remontent vers Gernugan. Un écureuil, au moins un, audacieux, s'aventure Place d'Als Dorf et grimpe décortiquer quelques pommes de pin et repart rapide comme l'éclair se cacher sous les taillis. Des renards circulent d'un bout à l'autre de la vallée. Des vipères vivent en colonie, heureuses de l'état sauvage de ces lieux. Tout un petit monde souterrain, sans oublier les moustiques et libellules. Les animaux les plus nombreux, ou tout au moins les plus visibles, ce sont bien entendu les oiseaux. Des merles et des pies nichent dans les grands arbres, les passereaux dans le taillis. Ils se nourrissent l'hiver de fruits de lierre grimpant sur les troncs d'arbre. Les pics-verts apprécient de trouver sur des arbres morts une nourriture d'insectes et de larves à leur convenance. Il faudrait recenser tout ce petit monde pour s'apercevoir comme il est important. Il va, il vient, il tournoie au-dessus de cette vallée. Il regarde passer le matin des escadrilles de mouettes et goélands et se méfie des pigeons qui vivent en colonies sur le haut des piles et sous le tablier des grands viaducs.

Telle est cette vallée : trente-six hectares de verdure : ce n'est pas rien. Combien d'arbres et d'arbrisseaux, des milliers bien entendu. Combien de passereaux, combien de chênes et de roseaux !

Il va de soi qu'un tel patrimoine suscite l'attention des collectivités : la ville de Saint-Brieuc au tout premier chef. Dans l'application de sa politique elle souhaite développer l'atout nature par préservation de l'environnement et charge son service des espaces verts d'y veiller en permanence. Quant à la CABRI (Communauté d'agglomération), elle a mis en place le Plan vert et bleu qui se définit comme un plan cohérent de protection et de mise en valeur des sites intéressants sur toute l'étendue de son territoire : la vallée de Gouédic à tout à y gagner.

La vie dans la vallée

La vallée de Gouédic, fut longtemps un lieu de passage faisant la jonction entre le bourg de Cesson et la ville de Saint-Brieuc par la grève. Le chemin passait sur un petit pont près du bief du moulin de Toupin, pour remonter vers l'ancienne église Saint-Michel, ou pour accéder aux Promenades par le chemin de la Fontaine-à-Loup (d'où le nom de la rue des Hillionnais).

Les lavandières de Gouédic – Autrefois, les ménagères et les laveuses qui travaillaient pour les maisons bourgeoises descendaient dans la vallée avec une brouettée de linge ou un grand sac porté à dos.

Jusqu'en 1930, en aval du moulin de Gouédic, il y avait donc un vaste lavoir couvert alimenté par une prise en amont sur le Gouédic, il abritait deux bassins pour le lavage et le rinçage. L'édifice a été détruit par un fameux orage en septembre 1930.

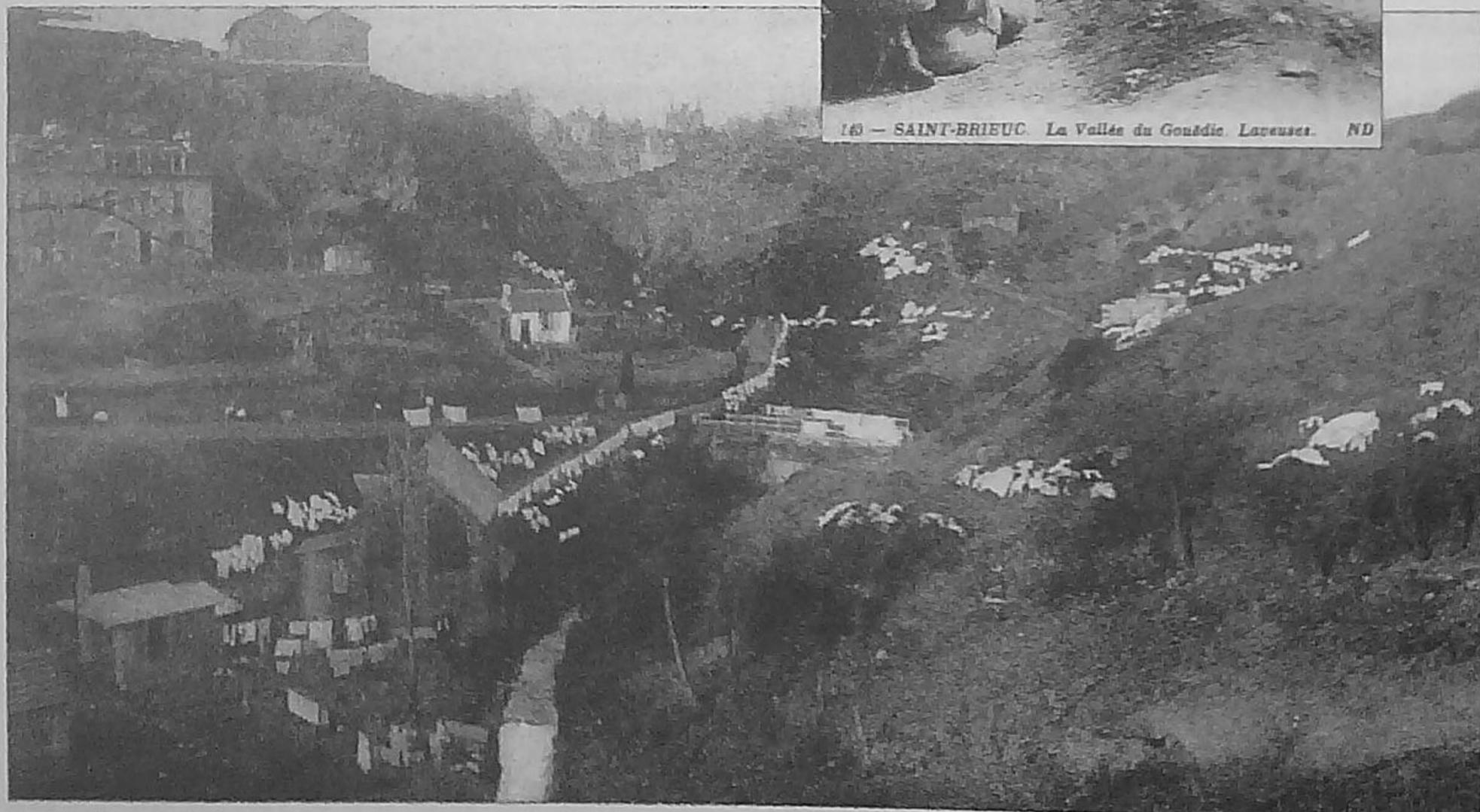
Près de la Fontaine sucrée, sous la buanderie Landry, existait également un lavoir fréquenté par quelques ménagères du coin, et, près du pont de Bellisle, un lavoir creusé au pied des maisons. Egalement, sous une maison, à proximité du moulin de Gouédic, un lavoir privé où exerçait une lavandière de profession.

La disparition du lavoir couvert entraîna la multiplication de « pierres à laver » sur le bord du ruisseau. Les femmes s'agenouillaient, derrière leur pierre, dans des boîtes en bois garnies de chiffons ou de paille. Après le lavage, le linge était remonté jusqu'à la maison et mis dans une grande lessiveuse remplie d'eau et de cristaux, pour être bouilli. Le lendemain, retour au Gouédic

pour un rinçage, puis l'étendage sur les broussailles ou à même l'herbe sur le flanc du Tertre aux lièvres. Elle est loin, et même ignorée, la corvée, l'image du linge



140 - SAINT-BRIEUC. La Vallée du Gouédic. Laveuses. ND



Le linge sèche autour du pont de Bellisle

La vie dans la vallée



trempé dans le Gouédic et garnissant les pentes de la vallée.

C'est dire que le travail n'était pas de tout repos et que les machines à laver apportèrent un bien inimaginable à l'époque.

Un lieu de promenade et de détente

Longtemps furent soigneusement entretenus des jardins potagers sur les pentes de la vallée. Il en subsiste toujours sur le flanc de la colline de Rohanet et aux abords du pont de Toupin.

Quant au versant Ouest de la vallée, sous ce qui est devenu le boulevard Sévigné, il a été transformé notamment par le travail des prisonniers allemands en 1914/18.

L'aménagement répondait au vœu exprimé par le testament de l'ancien maire Gabriel Hérault, qui avait légué tous ses biens et sa fortune à la Ville, en octobre 1872.

Les familles briochines fréquentaient la vallée avec leurs enfants qui pouvaient y jouer. Pendant que les mamans tricotaient ou reprisaient, les gamins s'ébattaient dans le ruisseau, construisaient des barrages, faisaient flotter dans le courant des bateaux en papier ou de simples morceaux de bois. Les plus grands s'évertuaient à recueillir sous les pierres des sangsues qu'ils enfermaient dans une boîte ou un bocal : livrées chez le pharmacien les sangsues rapporteraient quelques sous ;

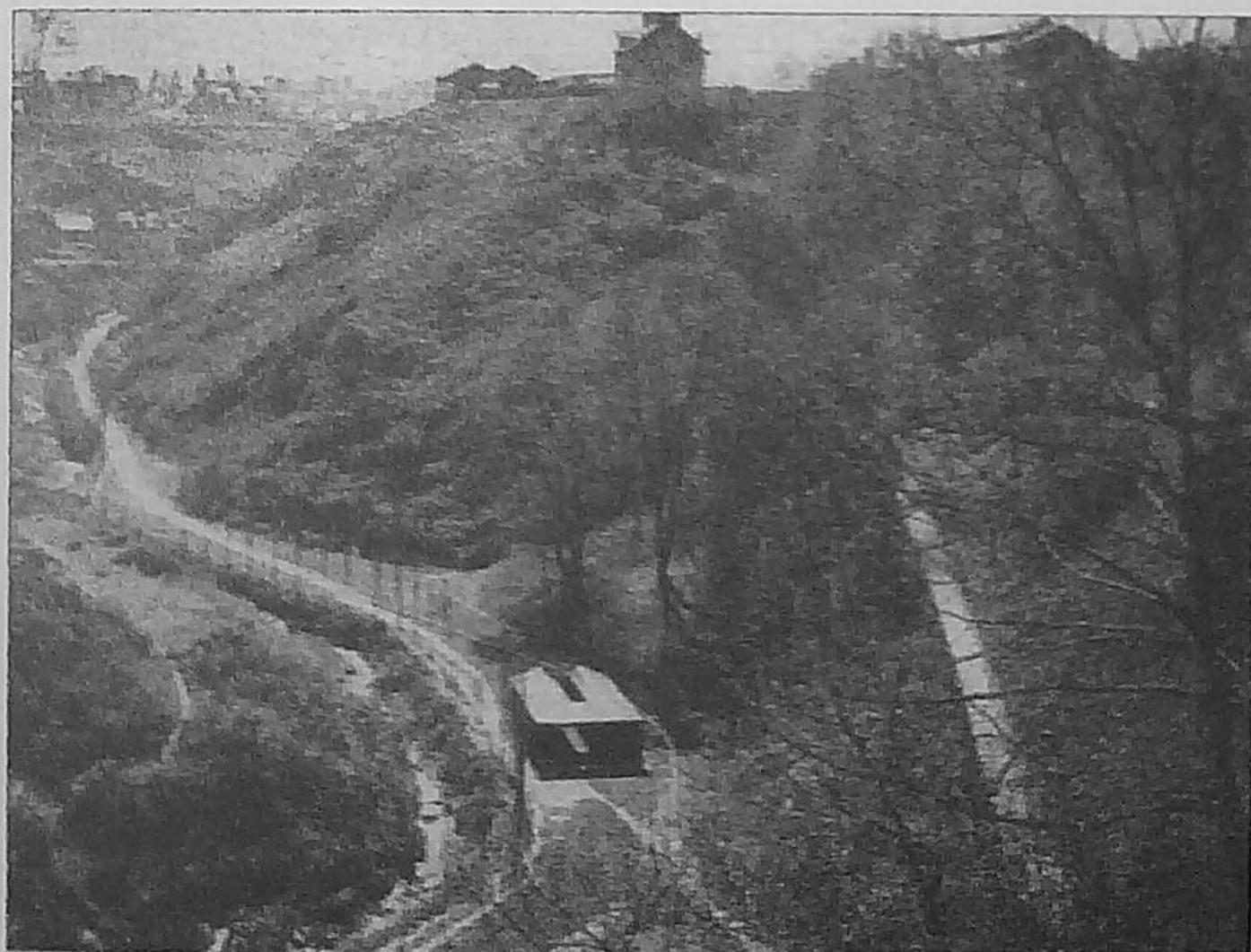
d'autres guettaient le passage d'un lochet, voire d'une anguille ; les vrais pêcheurs préféraient exercer leur art dans l'étang de la Vacherie, mare profonde peuplée de carpes, à l'emplacement de la carrière de la Pironnière, où s'étend aujourd'hui la place de la Liberté.

Les militaires du 71^{ème} Régiment d'infanterie fréquentaient la vallée pour des marches ou des séances de tir. Parfois, ils tendaient des cordes entre deux peupliers pour y pendre leurs couvertures et les battre, sous un nuage de poussière.

Que de richesses dans la vallée. Au bord du ruisseau poussaient de jeunes peupliers et des saules, dont les fines tiges, facilement taillées, groupées par dizaine en paquets, que l'on appelait « buchettes » servaient pour les leçons de calcul. Avant Noël, c'est sur les talus de la vallée qu'on trouvait la mousse pour la confection des crèches. Au printemps, on cueillait des violettes, des primévères ou des boutons d'or. Dans la partie marécageuse près du bief de Toupin, se dressaient des iris d'eau, et poussait du cresson.

En mai, les gamins chassaient les hannetons qui, en fin de journée, se portaient en ronflant d'une haie d'aubépine fleurie aux basses branches d'un hêtre. Les gros, à l'abdomen noir rayé de blanc, pouvaient vrombir au bout d'un fil. Un jeu subtil consistait à tremper la queue de ces pauvres bestioles dans l'encrier, à les faire marcher sur une feuille de cahier et les guider pour obtenir des dessins surprenants.

A l'automne, la vallée offrait alors bien des coins à mûres.



La vie dans la vallée

Muni d'un flacon qu'on remplissait de mûres, on utilisait un bâton pour obtenir du jus qu'on buvait à pleine bouche.

On avait inventé un jeu extraordinaire, apparenté à la luge ou plutôt au bobsleigh. Il consistait à se précipiter du haut du Tertre aux lièvres à bord d'un vieux garde-boue d'automobile. L'engin, occupé par deux ou trois gamins, dévalait sur l'herbe pour venir s'encaster dans les massifs de ronces qui le freinaient et l'arrêtaient. Peu à peu s'ouvrait une véritable tranchée dans les broussailles, ce qui rendait difficile la sortie des passagers. Le garde-boue finissait par céder et l'on se rendait chez le carrossier Le Bars,



implanté à l'entrée du chemin de l'usine mais qui se déplaça rue de la Tullaye, : c'était loin. On eut l'idée d'avoir recours à des caisses de carton ; on les utilisa d'abord le long de l'escalier de la rue du Combat des

Trente, puis sur la pente qui partait de la gare du « petit train », un vrai tapis garni d'ail sauvage, d'où s'exhalait une désagréable odeur. Ce fut autrement mieux avec la belle découverte du bois de pins, près de la maison du jardinier de la ville. Quelles prouesses !. Le carton glissait à toute allure sur l'épaisseur des aiguilles de pins, et c'était d'autant plus enivrant qu'il fallait slalomer entre les troncs d'arbres.

Deux événements marquaient l'année dans la vallée : le feu de la Saint-Jean et la procession des Rogations.

Ah, ce feu de la Saint-Jean. Pendant deux jours, dès le retour de l'école, on se mettait en quête de tout ce qui pouvait brûler : ajoncs et genêts secs, bois mort, souches, ronces... Au milieu du cirque formé par la carrière se dressait un énorme tas. Le soir venu, les gens du quartier se rassemblaient pour jouir de la grande flambée et goûter la joie des enfants qui faisaient la ronde en chantant « la dérobee... »

Autre date : les Rogations. Les fidèles de l'Eglise Saint-Guillaume venaient couper de grandes branches feuillues sur les pentes de la vallée, puis ils formaient une procession conduite par l'Abbé Arnaud, remontant la rue de Gouédic, en murmurant une prière afin que le Ciel protège cultures et moissons. Les gamins imitaient la procession et défilaient dans la vallée en chantant.

Au début du XXème, les réalisations du petit train, le percement des nouveaux boulevards, l'attractivité de la gare centrale et des ouvrages d'art d'une rare élégance, ont contribué à ce que la vallée de Gouédic devienne le lieu privilégié de promenades familiales.



La vie dans la vallée



La vallée de Toupin et Louis Guilloux

« J'avais l'habitude d'aller me promener dans la vallée de Toupin, encore à moitié sauvage dans sa partie au-delà du petit pont qui la traverse. Elle n'allait plus le rester longtemps. On occupait les prisonniers allemands à défricher l'un de ses flancs. Les prisonniers allemands ouvraient à travers les broussailles de jolis chemins qui seraient bordés de buis, comme il en existait déjà dans la première partie de la vallée. J'entendais le raclement de leurs pelles. On aurait dit des jardiniers préparant des routes pour les promenades des amoureux et celles des familles le dimanche. Tout au fond de la vallée existait encore la petite bâtisse qui servait de stand à la société de tir dont mon père avait fait partie, et à deux cents mètres, le mur sur lequel on installait les cibles ».

« Ce n'était partout que broussailles, sentiers étroits, rocaillieux, grottes et cachettes, arceaux feuillus ; le ruisseau bordé de peupliers ne produisait qu'un léger murmure. C'était partout un enchantement de solitude et de silence. On n'y entendait jamais que le remuement des insectes, le frémissement de la brise dans les feuillages, le pépiement des oiseaux, parfois le tintement d'une clochette attachée au cou de quelque bête ».

« C'était ma vallée, j'en connaissais chaque repli, j'y avais mes habitudes, mes lieux favoris. Je ne me lassais pas de la parcourir, d'admirer les courbes de ses pentes. J'allais m'étendre dans l'herbe et je restais là des heures à regarder le ciel. Ici et là broutaient des vaches, paissaient des moutons que ne gardaient pas même un chien. Des peupliers droits comme des lances, des saules échevelés le long du ruisseau... ».

(L'herbe d'oubli, p 231 et 232 - édition Gallimard 1984)

Quelques visages parmi d'autres et quelques rappels de l'existant - L'ancienne bâtisse du moulin de Gouédic, aménagée, logeait principalement des cheminots avec

leur famille. Bien après l'arrêt du fonctionnement du moulin, une odeur de farine persistait dès l'escalier. Le bief à sec était une cour de récréation pour les enfants jusqu'au jour où il fut transformé en jardin potager.

Elle y passa des années de labeur, perclue de rhumatismes ; au premier étage, son appartement et au-dessus le séchage du linge, avec des pignons ajourés. Son mari, le père Rouxel, était carrier, un homme solide, toujours souriant sous sa belle moustache et ses sourcils en broussaille ; c'est lui qui soufflait dans sa trompe pour annoncer les coups de mine.

Au dessus de la rue de Belle-Isle, dans la grande maison, appelée « maison Strauss », on entendait vibrer le tour à bois de M. Le Bon, spécialiste de la fabrication des boules, les plus appréciées en bois de gaïac. Sa soeur Jeanne se maria à Charles Le Méhauté, tous deux coiffeurs.

Au bas de la rue de Belle Isle, exerçait une fameuse rebouteuse, Marguerite. On avait recours à ses mains noueuses pour guérir entorses, foulures, lumbagos, des-



centes d'estomac... Elle fabriquait ses baumes. Elle mettait fin au « pipi au lit » des enfants. Elle ne réclamait rien en paiement, chacun lui donnait une pièce. Marguerite Le Roux est décédée en janvier 1948, à l'âge de 78 ans. Andrée, l'épouse de son petit-fils Jean Le Roux se rappelle que de nombreux médecins lui adressaient des clients même pour réduire des fractures ; sa maison, proche du pont de Bellisle a été détruite.

Enfin, Auguste Chambrin, le « maire de Gouédic », arborait une cocarde tricolore avec l'écharpe agrémentée de glands. Il était très populaire et faisait office d'homme sandwich, promenant lentement deux panneaux, devant et derrière sa personne, en parcourant la ville.

Nous pourrions ainsi citer des noms pittoresques : Jean des Chats, Jacques de Trignon..

Bien des Briochins, sans doute, ont encore en mémoire ces personnages qui marquaient la vie de Gouédic et de

La vie dans la vallée



sa vallée ; mais la ville comptait bien sur d'autres figures plus étonnantes, plus marquantes ou pittoresques l'une que l'autre. C'était une époque.

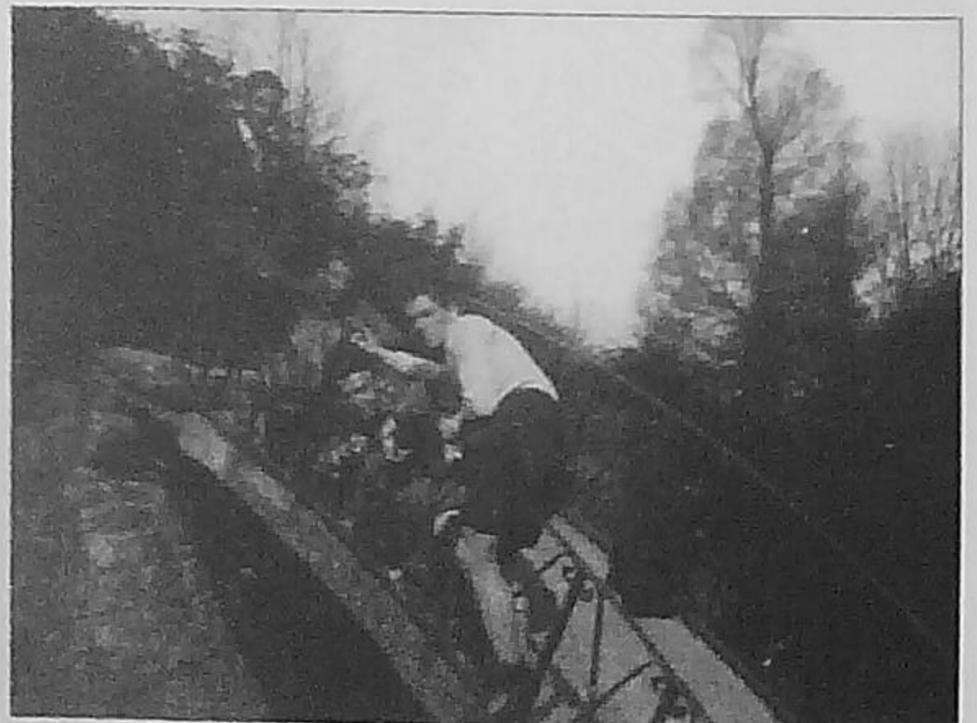
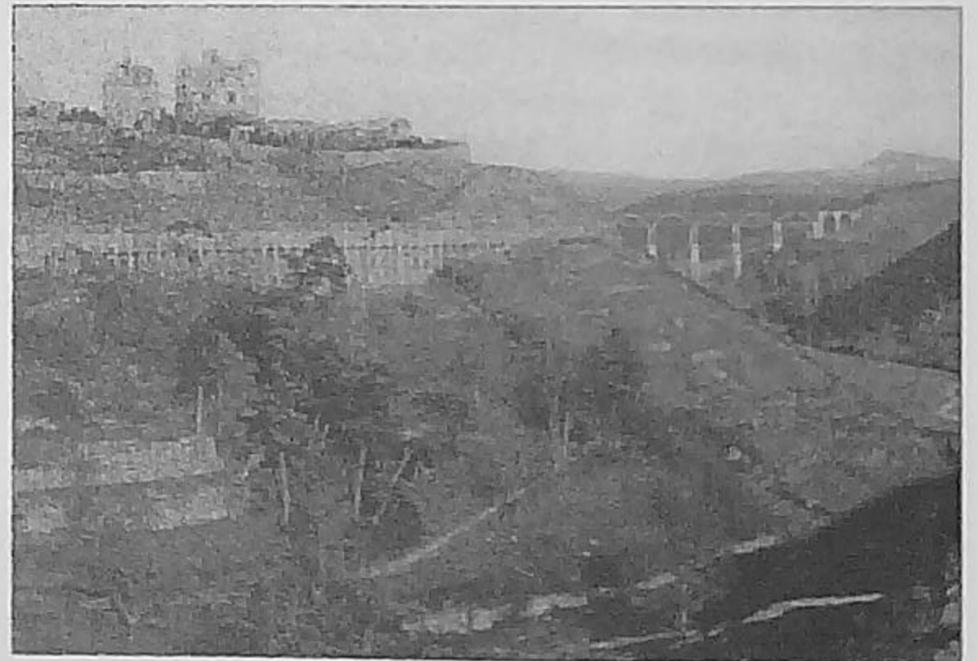
Quelques découvertes archéologiques

En 1872, M Hena, rédacteur du journal Les Côtes-du-Nord, fouillant dans les environs de la ville, découvre des instruments et des objets anciens. Sur les carrières du Plateau central, ce sont des ossements et des pierres polies. Lorsqu'il en prend connaissance, M Pocard-Kerviller, ingénieur des Ponts et Chaussées, entreprend également des fouilles ; il découvre une enceinte ovoïdale creusée, en forme de V, dans la couche supérieure du granit.

Fin janvier 1893, des ouvriers carriers mirent à nu l'ouverture d'une caverne ou souterrain, partant du Tertre-aux-lièvres, dans la direction des Villes Dorées, ainsi que l'indiquait une maçonnerie de moellons déjà dégagée, sur

une longueur de huit mètres ; des poteries diverses furent trouvées dans cet endroit paraissant avoir servi de refuge.

La destruction du site en interdit, malheureusement la datation.



L'évolution

Avant 1900, la rue de Gouédic, ancienne « voie de Paris » permettait à la circulation routière de franchir la vallée. La mise en place des voies ferrées départementales – on dit actuellement le petit train – a permis la réalisation de boulevards périphériques, aménagés dans la partie haute rive gauche de la vallée et la construction de plusieurs ouvrages d'art. Harel de la Noë a considérablement modifié l'urbanisme de la ville.

La prospérité des carrières de granit a contribué également à la modification de la vallée : plus de cultures, mais des déblais et des friches.

Le versant éventré par le petit train s'est alors boisé. Des sentiers de promenades furent tracés. La partie haute fut construite peu à peu, tandis que la partie basse a retrouvé un visage plaisant.

Ensuite, des remblais ont permis l'aménagement d'un terrain de sport et d'une grande surface engazonnée, remplaçant les prairies humides et les zones marécageuses situées en amont de Toupin.

Des sentiers furent ouverts sur le versant Est, dont la végétation était restée naturelle, contrastant avec celle du

versant Ouest, entièrement artificielle.

Faisons un constat simple de la situation actuelle : aux abords de Brézillet et de l'étang de Robien, l'espace artificialisé impose un entretien permanent, aux abords des anciennes sources d'eaux minérales, des remblais et un espace vert agréable, mais banal, améliore l'aspect d'une urbanisation qui a complètement envahi cette portion de la vallée,

La densification se développe jusqu'aux abords de la rue de Gouédic,

Ensuite, à partir du pont d'Armor et jusqu'au port du Légué, le vallon aménagé est fragile et nécessite un entretien constant important.

Une végétation trop abondante masque la vue le long du boulevard Sévigné.

A l'Est, divers quartiers se sont développés : les Villes Dorées, le Plateau central, et la Ville Ginglin, sur l'ancienne commune de Cesson.

3 SAINT-BRIEUC — Vallée de Gouédic

Edition Armor



Collection F. Thomas

Les préoccupations

La ville s'est développée entre deux vallées au cours du 18^{ème} siècle : la vallée du Gouédic, modeste ruisseau et celle du Gouët. Les deux se rejoignent dans le port du Légué.

Le relief tourmenté imposé par la vallée du Gouédic pose des problèmes lors des études des liaisons. Tout d'abord la route ou « Grand chemin » de Rennes et de Morlaix, ensuite la voie ferrée de Paris à Brest, puis les voies ferrées d'intérêt local.

La route nationale 12, la pénétrante Est,

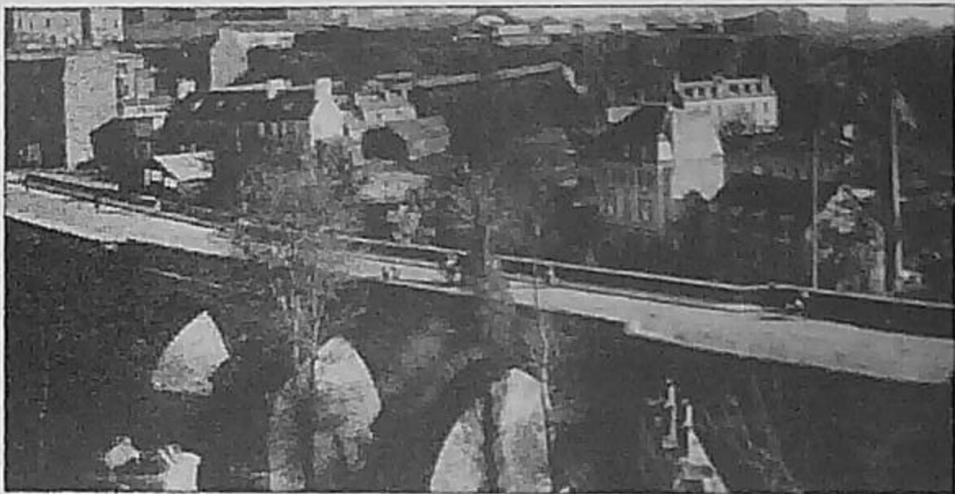
La liaison routière entre Paris et Brest est très ancienne. Dans un rapport du 7 avril 1812, le Directeur général des Ponts et Chaussées fait état de plaintes sur l'état de dégradation de la route n° 13 de Broons à Saint-Brieuc : « Saint-Brieuc Lamballe est à peine praticable, les ornières sont si profondes et si rapprochées qu'on ne peut éviter d'y jeter les voitures ».

Les chaussées empierrées sont si rapidement impraticables qu'il devient indispensable de construire des chaussées en pavés, notamment dans les villes.

Il faut attendre l'année 1922 pour que les revêtements goudronnés soient utilisés et rendent les transports terrestres plus confortables.

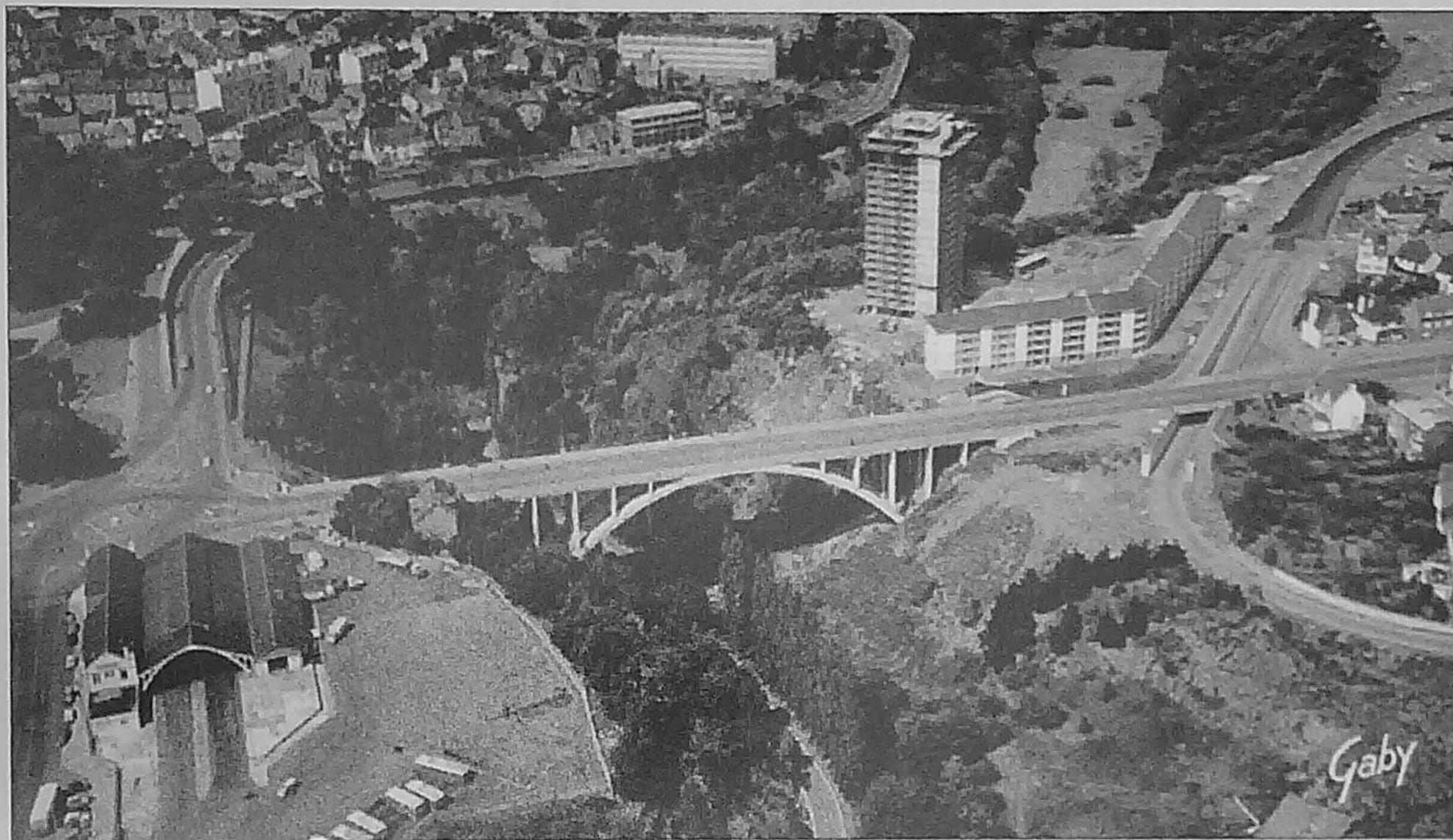
Par lettre du 12 décembre 1926, le Préfet informe le Maire de Saint-Brieuc qu'il a pris un arrêté imposant au sieur Richer, négociant, de construire un contre-mur le long d'une pile de l' arche du milieu du pont de Gouédic,

qui sert de soutènement au bief du moulin de Gouédic. La circulation sature la rue de Gouédic (pointe de circulation de 18 000 véhicules en 1961) et c'est avec soulagement que la rocade Est est ouverte le 14 juillet 1962. Il s'agit d'une double voie de Languieux à l'avenue Corneille qui emprunte le pont d'Armor pour rejoindre le boulevard Sévigné.



B - Les obstacles créés par la vallée

Les préoccupations



La déviation Nord

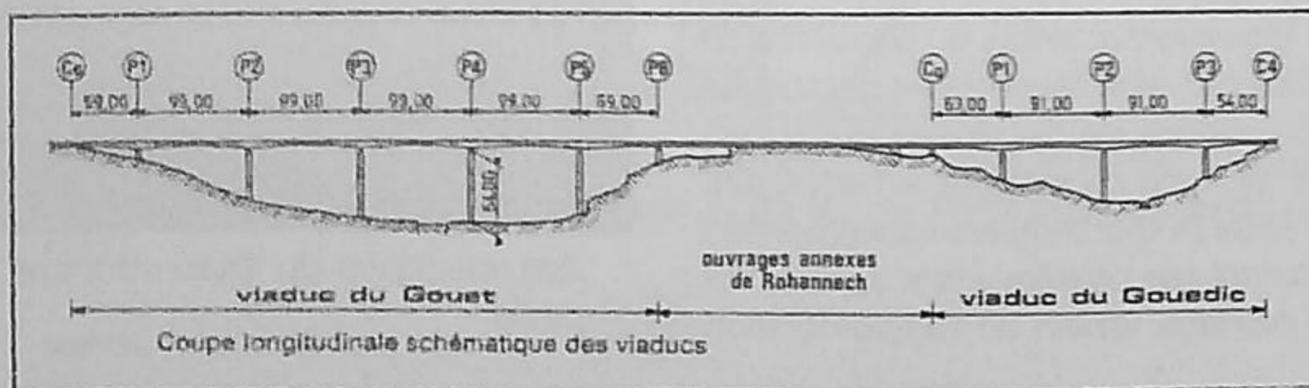
Malgré les progrès observés suite à la mise en service de cette Rociade Est, l'évolution du trafic constatée à la fin des années 60 et au début des années 70

(plus de 40 000 véhicules /jours lors des pointes estivales à l'entrée Est de la ville) et les projections établies par les experts pour les décennies à venir ont rendu inévitable et urgente la réalisation d'un contournement de l'agglomération briochine. A titre anecdotique on peut ici rappeler que ces projections, très vivement contestées par certains élus de l'agglomération qui les taxaient d'exagération , se révéleront très inférieures à la réalité constatée au début des années 2000 .

Le choix d'un contournement par le Nord a conclu les différentes réflexions développées au début des années 70. Non sans mal car, outre la prise de conscience des difficultés inhérentes à la traversée de la zone urbanisée Est (Ginglin) il a fallu convaincre élus et populations des com-

munes situées sur le plateau au Nord de la vallée du Gouët .

Ces derniers ne subissaient pas les perturbations et nuisances liées au trafic Est-Ouest traversant la ville de Saint-Brieuc et ne voyaient pas d'un bon œil leur territoire découpé par cette nouvelle infrastructure avec toutes les gênes qui s'y rattacheraient! Néanmoins le choix de ce contournement Nord fut entériné au prix d'un certain nombre de concessions acceptées par l'Etat, maître d'ouvrage, pour atténuer les nuisances évoquées et notamment l'effet de coupure. C'est ainsi notamment que le projet initial fut complété par l'ajout de pistes cyclables sur les viaducs du Gouët, la pose d'écrans acoustiques dans la section Est (au niveau du pôle universitaire Mazier) et la réalisation d'un passage à bestiaux au niveau de la commune de Pordic pour relier le siège d'une exploitation à ses terres cultivées et pâturages .



B - Les obstacles créés par la vallée

Les préoccupations

La prise en compte de l'environnement

Le début des années 70 a connu une phase de montée en puissance des préoccupations environnementales, phase qui s'est notamment traduite par la mise en œuvre de la loi dite Bouchardeau imposant aux maîtres d'ouvrage de décliner, dès l'enquête d'utilité publique, les mesures envisagées pour réduire les nuisances résultant de la réalisation des grands ouvrages.

Force est de constater que cette déviation de Saint-Brieuc qui a tenu compte de cette nouvelle législation a

surtout été envisagée sous l'angle des nuisances aux populations et au trafic urbain plus qu'à l'aspect naturel et architectural, notamment pour les franchissements des deux vallées du Gouët



et du Gouédic. Si des protections phoniques ont été réalisées au droit de l'entrée Est de la déviation, si un habillage architectural des ouvrages a été ajouté à posteriori nous n'en étions pas encore à l'ère du dialogue préalable entre l'Ingénieur, l'Architecte et le Paysagiste pour la conception de l'Ouvrage et de ses différentes composantes, dialogue qui s'imposera comme une règle quelques années plus tard !

La technique d'abord ...en ces temps là !

Et ce n'était pas une mince affaire que de traverser une zone fortement urbanisée au sol occupé par de nombreux réseaux d'alimentation et de distribution d'énergie (Edf, Gaz, PTI, Eau potable) et encore d'évacuation des eaux usées !

Pas facile non plus de concevoir le franchissement de deux grandes vallées profondes de plus de 50 m et larges de 300 et 500 m avec, pour la plus importante outre la rivière, la présence de nombreux immeubles d'habitation et locaux d'entreprises !

Réaliser le meilleur compromis entre la performance technique, le plus juste coût et le respect des délais était au centre des préoccupations de l'ingénieur qui n'avait pas encore suffisamment pris en compte le nécessaire souci de l'esthétique et de l'intégration environnementale des ouvrages. Pour autant ces ouvrages font aujourd'hui partie intégrante du paysage urbain de l'agglomération

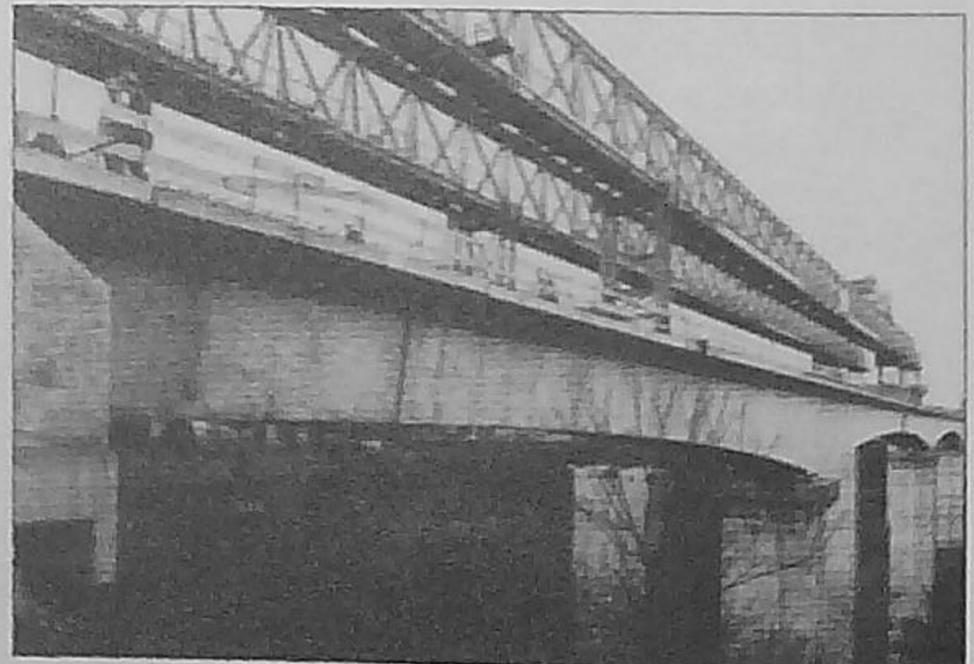
briochine et, s'il est nécessairement possible de penser que l'on pouvait mieux faire, on peut aussi admettre que le challenge a été réussi et pour un résultat esthétique acceptable !

Les viaducs

Les viaducs du Gouët et du Gouédic sont aujourd'hui témoins d'une phase d'évolution des concepts de la technologie moderne qui conduira plus tard à des chefs d'œuvre, prouesses techniques, comme les viaducs de Normandie et le viaduc de Millau !

Par les difficultés rencontrées et surmontées à leur époque, ils ont apporté leur pierre à l'édifice et modifié les conditions de conception de ce type d'ouvrage utilisant des techniques avancées telles que la précontrainte, les bétons à haute performance et la technique de pose par poutre de lancement.

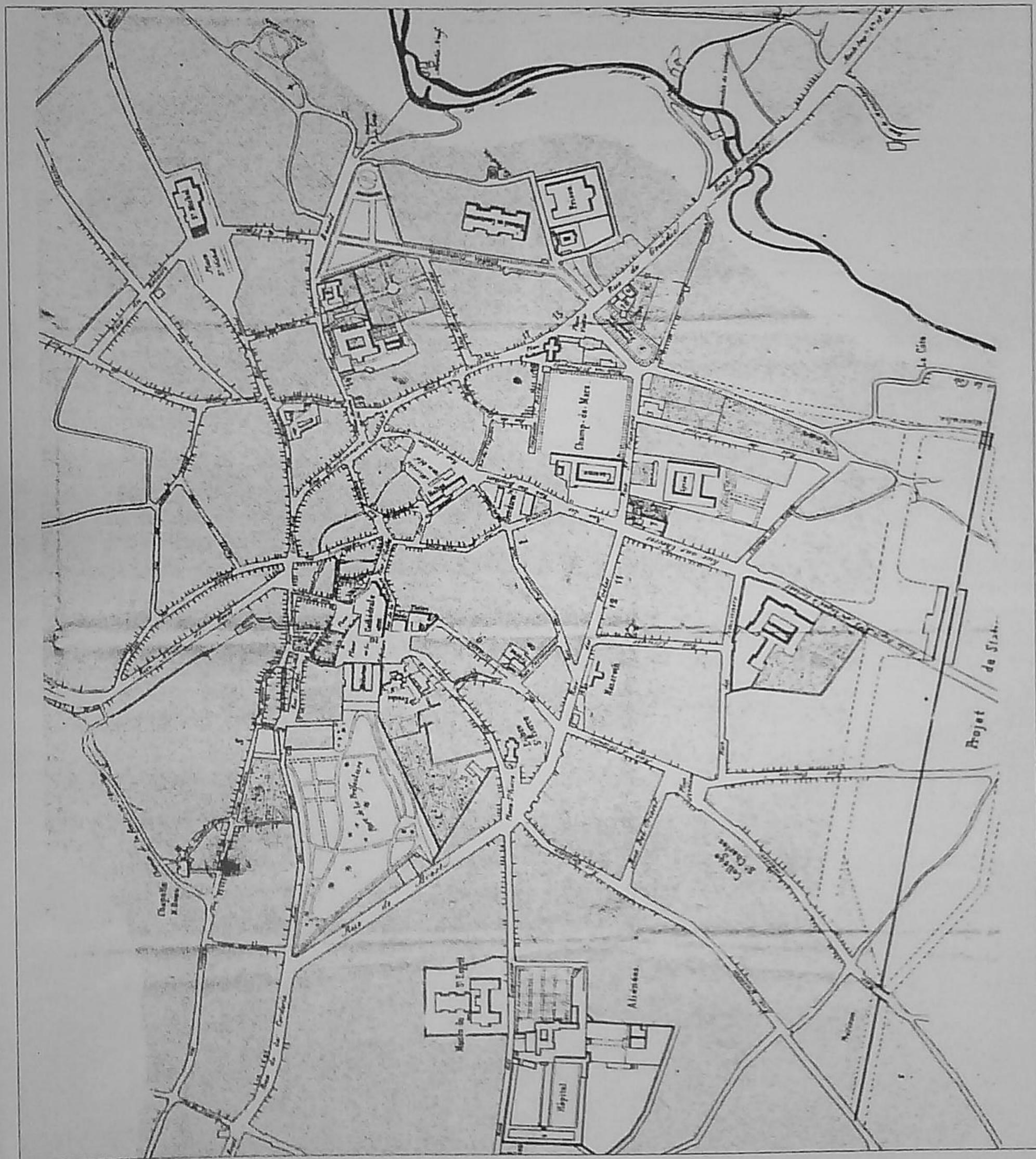
Ils n'étaient pas les premiers mais ils ont apporté leur lot d'enseignements et permis de faire évoluer la notion de sécurité dans la réalisation des grands viaducs.



Les voussoirs du fléau sont sur le cintre de pose.

B - Les obstacles créés par la vallée

Les préoccupations



Plan de la Ville - Sur ce plan figurent la rue de Gouédic, la Prison, le Palais de Justice, le champ de Mars et le projet de tracé de la ligne de chemin de fer de Paris à Brest, avec l'implantation de la station en 1860.

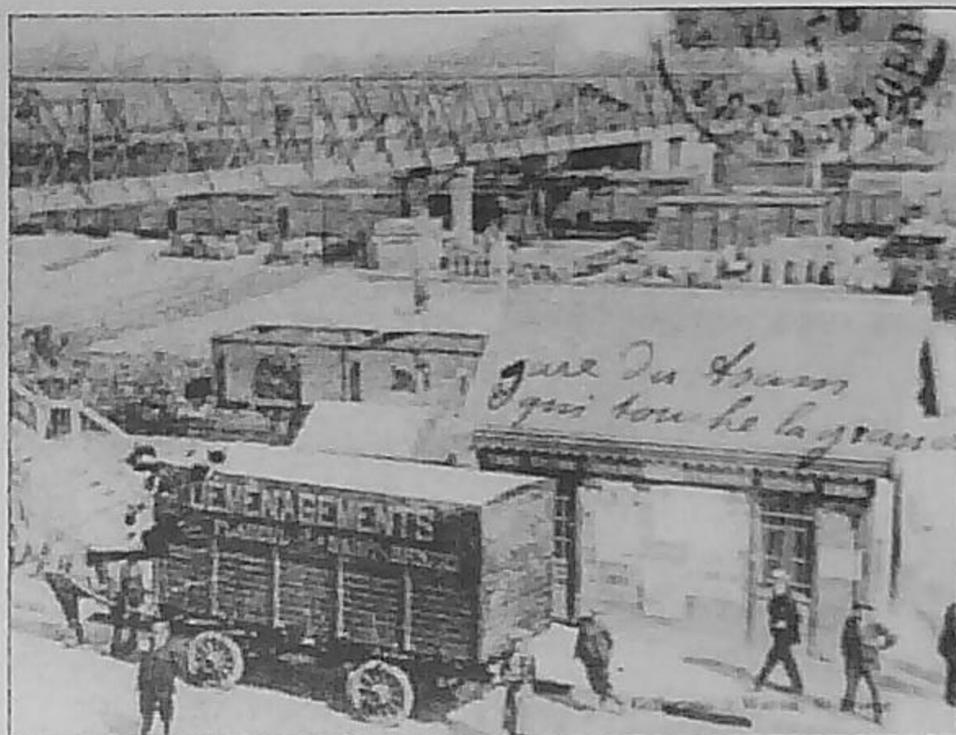
B - Les obstacles créés par la vallée

Les préoccupations

Le train de Paris

La loi du 11 juin 1842 fixe les traits principaux du réseau général ferroviaire français. L'Etat se charge de toutes les infrastructures et confie les superstructures à six grandes compagnies. La Compagnie de l'Ouest, fondée le 7 avril 1855, se voit confier la concession de la ligne Paris Brest, par la loi du 11 juin 1859.

Les premiers tracés, élaborés dès 1843, prévoient le passage par le Centre-Bretagne; la gare principale est envisagée à Loudéac.



La Chambre de Commerce de Saint-Brieuc, le 28 septembre 1844, prend connaissance de deux tracés, l'un traversant les montagnes d'Arrées, l'autre suivant le canal de Nantes à Brest, par Landerneau. Elle demande « qu'après Lamballe, le train soit dirigé vers la côte Nord de la Bretagne et approche les villes où le commerce développe son activité ».



72 bis

L'arrive à Saint-Brieuc

BON SOUVENIR

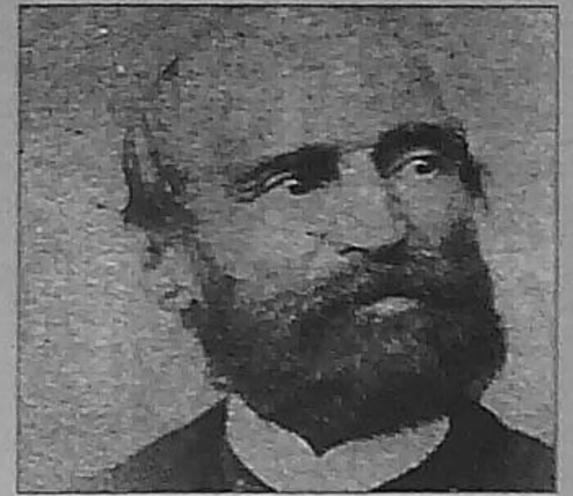
B - Les obstacles créés par la vallée

Les préoccupations

Alexandre Glais-Bizoin est né à Quintin le 11 mars 1800. Il est élu Député en 1831.

Il est Conseiller municipal de Saint-Brieuc de 1855 à sa mort en 1877. Il est Ministre dans le gouvernement de Défense Nationale en 1870.

Après avoir obtenu, les crédits il fut un ardent défenseur de la ligne de chemin de fer de Paris à Brest, puis de la ligne de desserte du port du Légué (Rappelons son long engagement pour la réforme postale qui devait aboutir à la péréquation des tarifs et à la naissance en France du timbre-poste, en 1849).



La loi du 2 mai 1855 concède la ligne à la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, qui est chargée des études. Le tracé passe par Quintin.

Le passage par Saint-Brieuc est argumenté par des avantages stratégiques, agricoles et commerciaux. Une étude de 1857 passe par le Chef-lieu.

La visite de Napoléon III à Saint-Brieuc, les 17 et 18 août 1858, permet de prendre position pour une gare à Saint-Brieuc. Le 17 mai 1859, c'est le projet Nord, passant par le Chef-lieu, qui est retenu.

L'emplacement choisi pour l'implantation de la gare est un plateau situé près du séminaire (caserne Guébriant), l'établissement des Sourds-muets et la rue Cordière.

L'enquête est ouverte du 30 janvier au 6 février 1860. Les travaux du viaduc sur le Gouédic commencent en septembre 1860 et s'achèvent au cours de l'été 1862.

Le train de Paris arrive à Saint-Brieuc le 7 septembre 1863, puis à Brest le 12 avril 1865. Trois trains par jour dans chaque sens; la durée du voyage est de 17 heures de Paris à Brest. La ligne ne comporte qu'une seule voie entre Rennes et Guingamp jusqu'en 1898.

Glais-Bizoin vient d'être élu député à Saint-Brieuc : il pourra prendre le train et gagner Paris en partant la matin à 7 h 45, il sera dans la capitale à 22 h 05. Plus besoin d'atteler, plus besoin de monter dans une diligence pour un trajet d'une semaine dans des routes difficiles.

La Compagnie de l'Ouest réalise quelques lignes, dont Saint-Brieuc - Quintin et à Pontivy et Saint-Brieuc au port du Légué.

Aux alentours de la gare, sont réalisés plusieurs boulevards, celui qui est parallèle à la gare, le boulevard Charner, prolongé par le boulevard National (devenu Clémenceau en 1918), permettant l'accès à la Croix Guibour (place Duguesclin).



Les préoccupations

Les voies ferrées d'intérêt local

La loi du 12 juillet 1865 permet aux départements de réaliser leurs propres réseaux, mais il faut attendre le début du XX^{ème} siècle pour que soient créés les premières lignes de voies ferrées des Côtes-du-Nord.

donné par le Conseil municipal le 22 juillet 1932, plusieurs mois après le décès de l'ingénieur le 28 octobre 1931).

La ligne de Saint-Brieuc à Moncontour est ouverte le 1^{er} mai 1905. Puis, la ligne de Saint-Brieuc à Plouha et



Le premier réseau est autorisé en mars 1900, il comprend dix lignes d'une longueur totale de 209 km.

Les études sont laborieuses et plusieurs projets sont proposés. Celui du département partant de la gare et empruntant la rue Nationale (actuel boulevard Clémenceau) avec une gare départementale édifiée place Duguesclin. Le Conseil municipal de Saint-Brieuc propose un tracé vers Robien, empruntant la vallée de Gouëdic.

Le nouvel ingénieur en chef nommé le 1^{er} décembre 1901, Louis Harel de la Noë, propose une solution satisfaisante pour tous, en établissant un boulevard périphérique à flanc de coteau le long de la vallée de Gouëdic, appelé « boulevard suspendu ».

Dans un rapport du 22 juillet 1903, l'ingénieur briochin écrit « l'abandon de la place Duguesclin n'est regrettable à aucun point de vue ».

Le train emprunte donc les boulevards Charner, Waldeck Rousseau, Sévigné et enfin Harel de la Noë (ce nom est

Guingamp, le 20 juin 1905.

De nombreux ouvrages d'art sont conçus et édifiés par Harel de la Noë.

Le pont sur la rue de Gouëdic, au dessus de la route nationale 12, constituait la porte d'entrée de la ville, par



Les préoccupations



ses piles en briques bicolores supportant un tablier en béton armé et en briques. Il a été démoli en 1997, entraînant avec lui la petite échoppe de cordonnier arrimée à ses pieds

La Gare centrale, implantée à proximité de l'ancienne prison, est très majestueuse, avec huit arcs paraboliques. Le bâtiment, après avoir servi de gare routière, abrite actuellement le restaurant universitaire. Le pont de Rohannec'h était un pont biais, comportant trois anneaux. Il a été détruit en 1975.

Le viaduc de Souzain, d'une conception originale, en maçonnerie, béton armé et briques surplombait la vallée du Gouët. Il a été détruit en 1995.

Le viaduc de Toupin, sur la vallée de Gouëdic, comporte sept arches métalliques et 6 arches en maçonnerie. Il a été renforcé avant sa remise à la Ville et dessert toujours le secteur cessonais.

Le pont des Courses, qui se faufile sous une arche du viaduc de la ligne SNCF du port du Légué, est un pont biais très original.

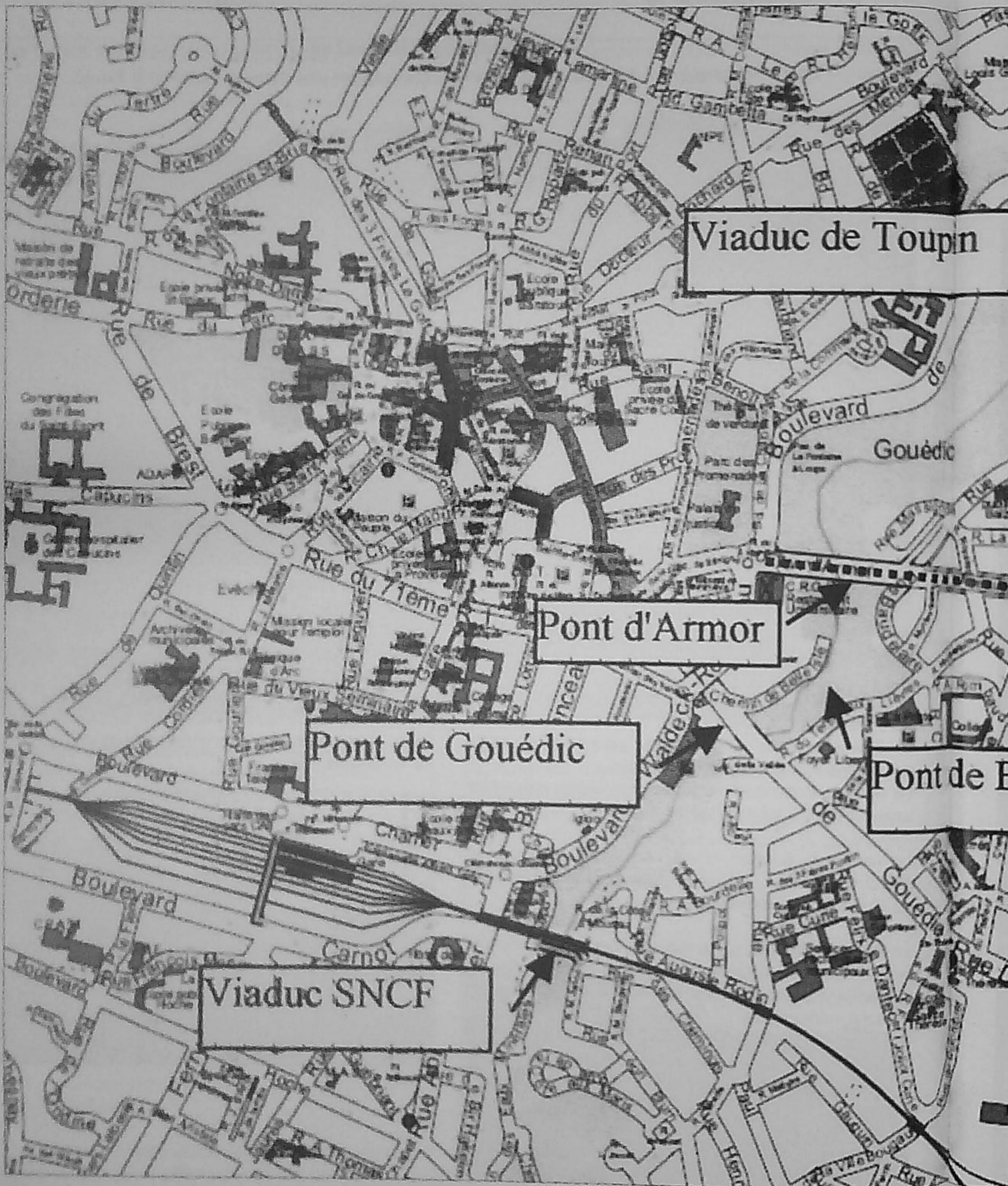
Le viaduc de Douvenant, est un magnifique ouvrage courbe en maçonnerie, très harmonieux, qui nous conduit vers les grèves de Langueux.

Le second réseau n'est autorisé qu'en mars 1912. Il comporte neuf lignes d'une longueur totale de 228 km. Du fait de la guerre, la mise en service des lignes est retardée, Erquy est desservi en 1922, Matignon en 1926, Saint-Briac en 1929.

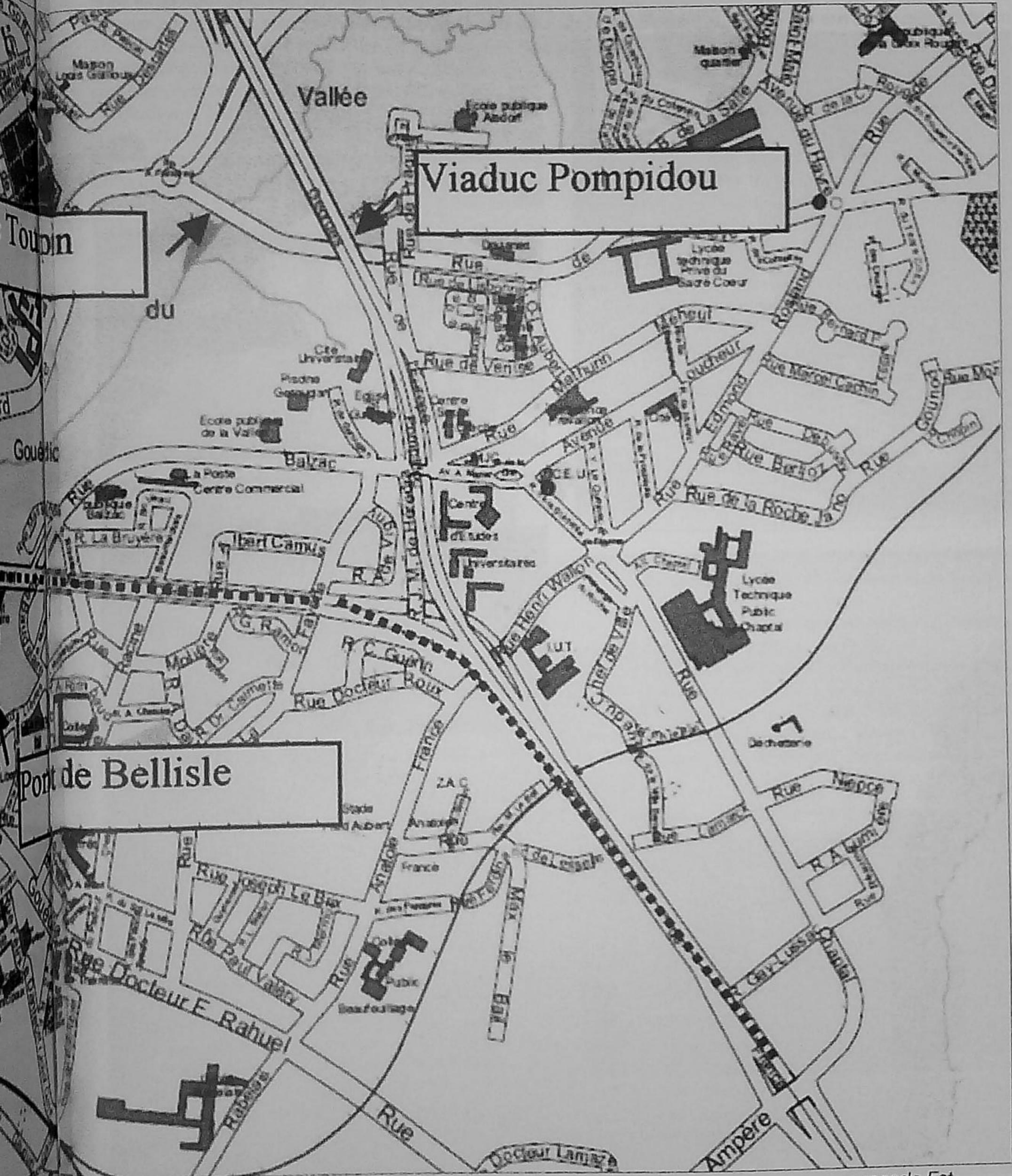
Harel de la Noë conçoit et réalise des ouvrages en béton armé, dont les principaux sont les viaducs de Caroual et de Port-Nieux.



C - Les aménagements et les constructions



C - Les aménagements et les constructions



Ville de St-Brieuc - Pôle espace public

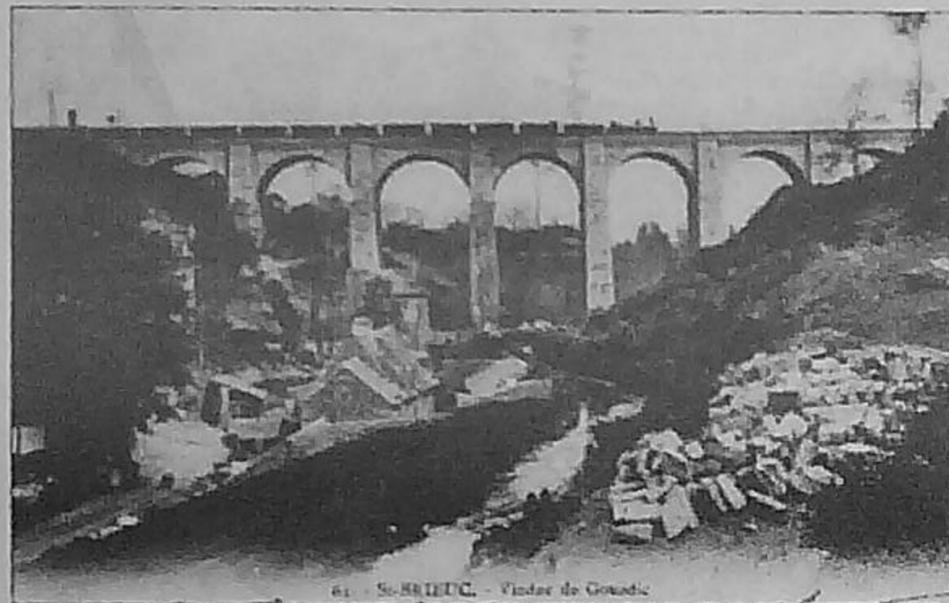
... rocade Est

C - Les aménagements et les constructions

C'est très progressivement sur une durée de plusieurs siècles que furent réalisés de nombreux aménagements étalés de la rue de Trégueux jusqu'au port du Légué. Examinons les principales réalisations suivant l'ordre géographique, en descendant la vallée du Gouédic.

Le viaduc sous la voie ferrée

Le plateau sur lequel est implantée la gare impose le niveau des voies et conduit à franchir la vallée de Gouédic par un viaduc. Il est envisagé un viaduc métallique, mais le parti d'un viaduc en maçonnerie s'impose



rapidement, compte tenu de la hauteur disponible sous la voie et de la présence de carrières à proximité.

Le projet du viaduc est approuvé le 26 janvier 1860.

L'adjudication concernant les travaux à exécuter pour la construction de la partie du chemin de fer entre Yffiniac et Saint-Brieuc, sur 7 350 m, a lieu le 14 juillet 1860. Les travaux comprennent : les terrassements, les déviations et les ouvrages d'art. L'ensemble est évalué à 1,520 Millions de francs.



Les entreprises Perrichont, Le Cardeur et Radenac consentent un rabais de 14 % et sont déclarées adjudicataires.



Le viaduc est réalisé en pierres de taille de granit, extraites dans une carrière située à proximité de l'emplacement du viaduc.

Caractéristiques :

7 arches plein cintre de 15 m de portée,
Longueur de 130 m
Largeur de 8,60 m hors tout,
Hauteur de 38 m

Les piles sont massives. La pile n° 3 située près du ruisseau, mesure en base 3,50 m x 15 m. Les piles présentent un fruit (c'est l'inclinaison par rapport à la verticale) important, de 0,08 m par m en parement et de 0,025 latéralement. La distance entre axes des piles est de 18,70 m.

Il est ménagé des niches au droit de chaque pile.

Un élargissement est réalisé en béton armé.

Le viaduc sous la voie ferrée

En 1965, une passerelle est édifée le long du viaduc, scellée en amont sur les piles. Elle est constituée d'une ossature métallique, avec des profilés métalliques IPN longitudinaux 580 x 300, distants d'un mètre, surmontée d'une dalle en béton armé de 0,10 m d'épaisseur et de 1,76 m de largeur hors tout. Elle permet une liaison aisée entre les deux rives de la vallée, pour les piétons et les cyclistes, sur 1,50 m de largeur, protégée par des garde-corps de 1,20 m. Les travaux sont dirigés par la SNCF, qui confie un marché à la Société Métallurgique de Bretagne, suivant un devis du 24 novembre 1965. L'éclairage est confié à l'entreprise Le Du, suivant un devis de septembre 1966. La dépense totale est de l'ordre de 150 000 f. La maîtrise d'œuvre est assurée par la ville de Saint-Brieuc.



2461. - SAINT-BRIEUC. - Le Viaduc du Gouëdic - Passage d'un Rapide



Le dépôt et les ateliers des VFIL (voies ferrées d'intérêt local)

En contrebas du boulevard Waldeck Rousseau, entre la gare Etat et la Gare Centrale, en amont du pont de Gouédic, un petit dépôt de machines est aménagé, comprenant trois halles de deux travées chacune. Les rails sont montés sur des potelets pour faciliter l'entretien, à hauteur d'homme, des parties mécaniques basses des locomotives (embiellage, suspensions), des foyers et des chaudières.

Il est accessible par une seule voie, accédant à une plaque tournante (la maçonnerie en demi-lune est visible dans l'entrée de l'immeuble collectif réalisé en 2005). La mise en service de locomotives Corpet, plus longues, impose la suppression de la plaque tournante et son remplacement par deux chariots roulants.

L'étroitesse de l'entrée nécessite l'ouverture d'échancures dans les portes, à hauteur des tampons des nouvelles locomotives.



Près des ateliers, l'école de couture Jouhéo forma de très nombreuses couturières.

En 1957, les bâtiments sont utilisés par les apprentis de la Chambre des Métiers ; ils sont démolis en 1973.

A l'origine, les ateliers servaient pour le petit entretien courant des locomotives. Des ateliers étaient équipés dans la gare centrale.



La locomotive 36, réhabilitée par Henri Dupuis, la R 34 détruite lors de l'accident de Port-Nieux

C - Les aménagements et les constructions

Le dépôt et les ateliers des VFIL (voies ferrées d'intérêt local)



Précisons que le département adopte un projet du 24 décembre 1927 pour la construction des ateliers de Cesson. Les travaux sont adjugés le 15 mars 1928. Ces bâtiments, très importants, de 60 x 54 m, ont été cédés à la ville de Saint-Brieuc le 16 novembre 1956. Aujourd'hui,

ils ont fait place à une implantation commerciale, moyenne surface, Super U.



C - Les aménagements et les constructions

Les usines de Gouédic - l'épicerie en gros

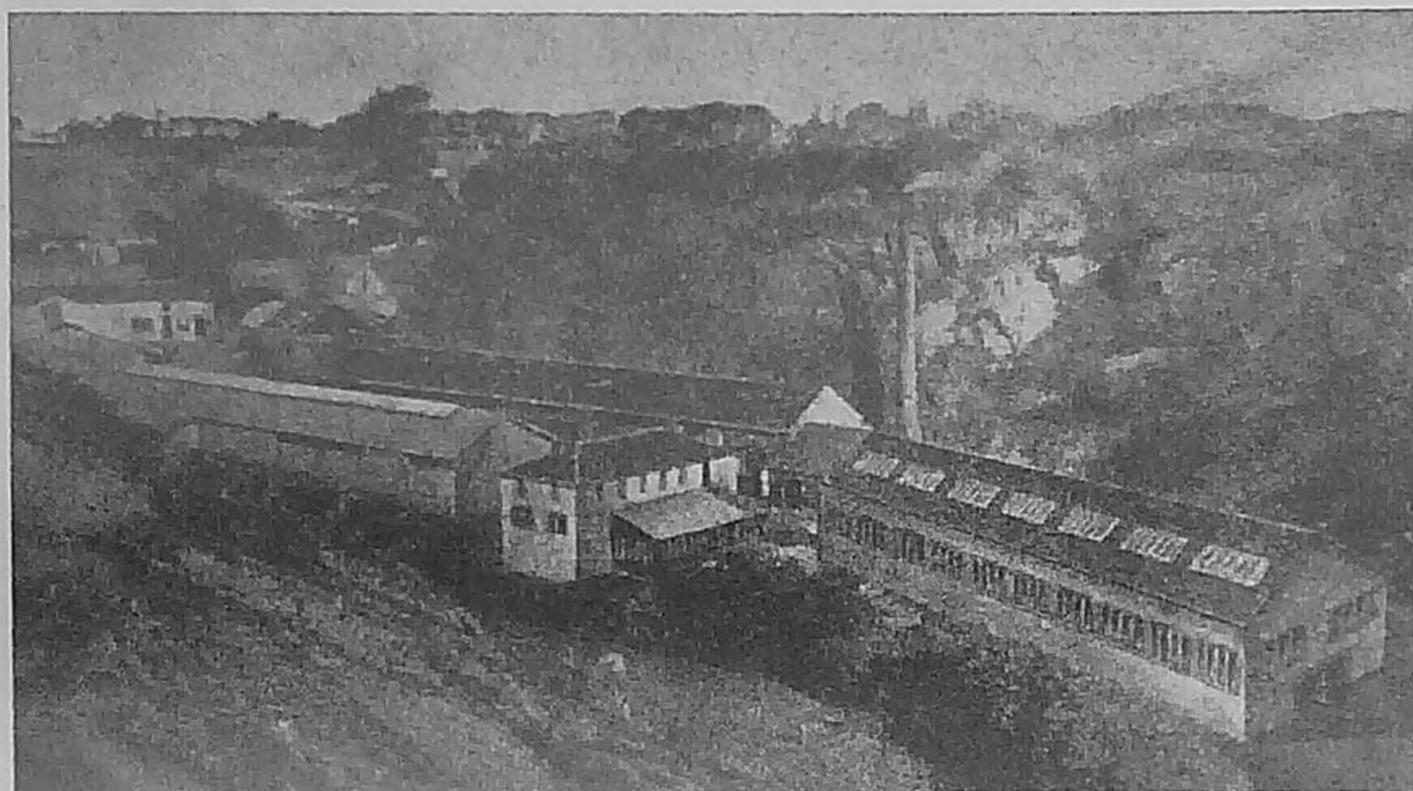
En amont du pont de Gouédic, en avril 1900, Louis Nomy crée un premier atelier, en succédant à MM Lecat et Helbert, constructeurs de minoterie. Il fabrique principalement des charrues, herses, houes...

De 1914 à 1918, pendant la Grande Guerre, l'usine travaille presque exclusivement pour les Services de l'Intendance.

En 1919, M Perron en devient propriétaire et le Conseil

L'écrivain Louis Guilloux, responsable du mouvement « le Secours rouge » obtint de la Préfecture l'autorisation de venir en aides à ces pauvres gens.

Un jugement du 26 avril 1938 ordonne la vente par adjudication des immeubles. M Constant Bessèche est déclaré adjudicataire, malgré la concurrence de la compagnie Lebon, distributeur d'énergie. L'épicerie en gros Bessèche est installée à l'actuel n° 4 de la rue de



Machines Agricoles et Industriel

Usines du Gouédic

Société Anonyme au Capital de 1.500.000 Francs

SAINT-BRIEUC

(C.-du-N.)

Chèque Postal : 65-55 RENNE

Téléphone 3.13

R. C. Saint-Brieuc 4605

de Direction décide de se consacrer uniquement aux machines agricoles. Un programme d'agrandissement, d'équipement et de modernisation est engagé. Le Directeur M Leroy, ingénieur des Arts et Métiers habite à proximité. La sirène scandait la vie du quartier aux heures d'embauche et d'arrêt du travail : 8, 12, 14 et 18 heures pendant six jours.

La Société des Usines de Gouédic est déclarée en état de faillite le 23 novembre 1934 : la sirène se tut, un drame pour le personnel.

Les bâtiments sont abandonnés ; en septembre 1937, ils sont réquisitionnés pour recevoir de nombreux réfugiés espagnols, républicains chassés de leur pays pendant la guerre civile, par l'avancée des troupes franquistes. Les malheureux débarquent, exténués, mal vêtus, souvent pieds nus. Dans des conditions d'hygiène déplorables, plus de trois cents réfugiés sont installés dans les hangars,

aux murs en planches, couverts de toiles d'araignées, avec un toit non étanche. Sur des planches posées sur des tréteaux, sont étalées des paillasses, d'autres sont posées à même le sol.

Gouédic, et sa torréfaction (le café des Fines Bouches), un peu plus bas, en dessous de l'ancien pont du petit train, dans un ancien dancing, appartenant à M Barillet.



A l'étroit dans ses locaux, il transfère ses activités dans les bâtiments de l'ancienne usine, aux premiers jours de la guerre.

Les usines de Gouédic – l'épicerie en gros

Le terrain comporte des parcelles de chaque côté des rives du Gouédic.

Sur la rive droite, la Société Bessèche aménage des bureaux et des entrepôts de marchandises. En forte expansion, elle agrandit plusieurs fois ses locaux, notamment quand elle s'adjoint l'activité vins (Vika). Au décès de son père, en 1959, Alain Bessèche lui succède. La Société Bessèche participe à la création de Promodès et lui confie la gérance de son fonds. L'entrepôt d'épicerie et des vins est transféré dans la zone industrielle, en 1962. Une activité de produits ménagers et de jouets en gros (Chaumertex) est poursuivie jusqu'en 1987.

Les bâtiments sont détruits et le terrain est actuellement un espace de verdure.

Sur la rive gauche, la Société rétrocède les terrains à la ville qui réalise des jardins ouvriers, avant la construction du parking qui surplombe de huit niveaux la vallée aménagée depuis en espace vert. Un ensemble immobilier s'y est installé. Rappelons que la station service « Caltex », servait les automobilistes en carburants et effectuait de petites réparations.



USINES DU GOUÉDIC — Les Bâtiments : Ateliers, Magasins et Bureaux



C - Les aménagements et les constructions

Le parking

Les difficultés de stationnement étant de plus en plus évidentes, il fut envisagé la construction d'un important parking.

La délibération du 1er décembre 1971 du Conseil municipal prévoit la construction d'un parking dans la vallée. La Commune décide la passation d'une convention avec ETCO et AUTOSILO le 12 mars 1972. Le 13 février 1973 sont désignés les adjudicataires des 17 lots.

Les travaux de terrassements sont confiés à l'entreprise Rohou de Carhaix et le gros œuvre à la CMA et Ducasson de Lorient. La dépense totale est de l'ordre de 20 millions de francs.

Le parking a une longueur de 127,50 m et une largeur utile de 32 m pour les niveaux 6 à 8, du fait de la présence de rocher, et de 48 m pour les niveaux supérieurs 1 à 5.

La surface totale de 3 400 m² peut accueillir 1 200 véhicules.

L'accès principal est aménagé boulevard Waldeck Rousseau. La chaussée de 6,50 m est remplacée par deux voies, avec deux trottoirs de 2 m. Le boulevard créé en 1905, pour le petit train et une voie charretière est insuffisant ; la municipalité désire le transformer en voie à grande circulation à deux files. Un second accès est réalisé rue de Gouédic.

Dans la vallée, le ruisseau est busé sur toute la longueur, par une buse métallique Armco, du parking jusqu'au pont de Gouédic.

Le parking est ouvert le 1er avril 1975, il rend d'importants services.



La chapelle Notre Dame de Gouédic et l'Hôpital,

d'après Arnaud Le Méhauté

Par Arnaud Le Méhauté, d'après les anciens Evêchés de Bretagne « Au XIIIème siècle, il se forma une congrégation ayant pour objet la construction et l'entretien des ponts. Près de chaque pont, les frères pontifes élevaient un hôpital ou hostellerie et un petit oratoire. Ces caractères étaient réunis à la fondation de Gouédic, près du passage de cette petite rivière, sur la communication principale, entre Rennes et Saint-Brieuc. Ils étaient situés au bord du sentier que l'on voit à gauche immédiatement après le pont de Gouédic, et qui même aux carrières et au Tertre-aux-lièvres.

C'est sous le siège de Raoul de la Flèche (qui occupa le siège de Saint-Brieuc de 1329 à 1335) que fut construit la jolie chapelle, la maison, dite l'hôpital, y joignante au bout du couchant.

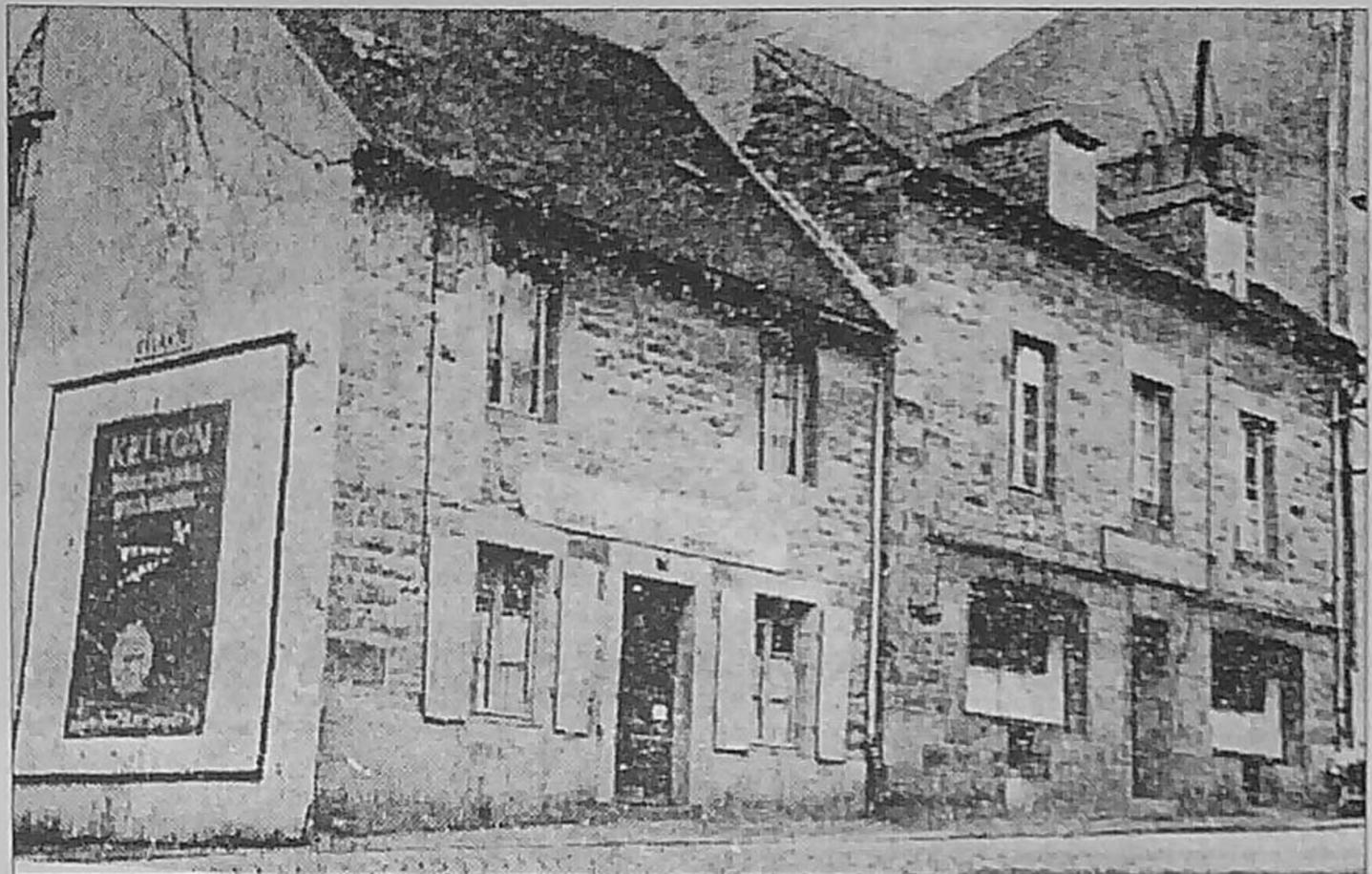
Le Directoire du département ordonne la fermeture de la Chapelle, le 13 janvier 1792. Elle est adjugée à Jean-François Chrétien, maître de Poste le 28 Prairial an 6 (16 juin 1798). Telle fut la fin de cette chapelle. Quant au petit hôpital, il fut supprimé au commencement du 16ème siècle. »

On attribue, au XIVème siècle, l'établissement d'un oratoire et d'un petit hôpital à l'angle du chemin du Tertre aux lièvres. Vers 1330, l'Evêque Raoul de la Flèche remplace l'oratoire par une chapelle ; est également construit un petit pont sur le Gouédic. L'hôpital est fermé vers 1615, il est rattaché à l'hôpital de la Madeleine.

Le 7 décembre 1791, le Directoire du District de Saint-Brieuc décide la suppression de la chapelle, qui est vendue au citoyen François Chrétien et transformée en maison d'habitation.

La Vieille Poste

La Malle Poste était construite à l'emplacement de l'hôpital ; une porte ancienne accédait à une arrière salle voûtée, des escaliers permettaient de descendre dans les caves, qui menaient disait-on, à un sou-



terrain jusqu'au bas de la vallée. Les caves abritaient des tonneaux à vin, près des écuries pour les chevaux.

La Malle-Poste devint un relai lorsque fut établi, en 1776, un transport régulier par l'Administration des Postes. C'était en fait un café-auberge, appelé plus tard la Vieille Poste. Il était situé juste avant la petite route accédant au pont de Bellisle, puis à l'entrée sud du pont de Gouédic. Les voituriers déposaient clients et colis, puis se restauraient. Les chevaux étaient mis au repos dans les écuries. Mme Marie-Louise Trottet acheta le fonds à Mme Fégar le 1er avril 1919. Elle ferma, en 1966, après 47 ans d'activités.



Le pont de Gouédic

Au début du XVIII^e siècle, le pont de Gouédic a de quoi étonner avec ses deux arches surmontées d'une haute muraille, de 35 pieds de haut, soit près de 12 mètres, portant à son sommet la route de Paris à Brest. L'arche principale, enjambant le Gouédic, date de 1612, tandis que, du côté de la ville, la petite arche enjambant le bief du moulin du Chapitre a été reconstruite entre 1642 et 1645.

Le samedi 21 septembre 1731, tout une partie du pont s'effondre, le reste menace de tomber. Après l'écroulement d'une section du mur en maçonnerie surmontant la voûte, il ne subsiste plus qu'un étroit passage par lequel un cheval a bien de la peine à passer, en prenant beaucoup de risques, par contre aucune voiture ne peut s'engager.

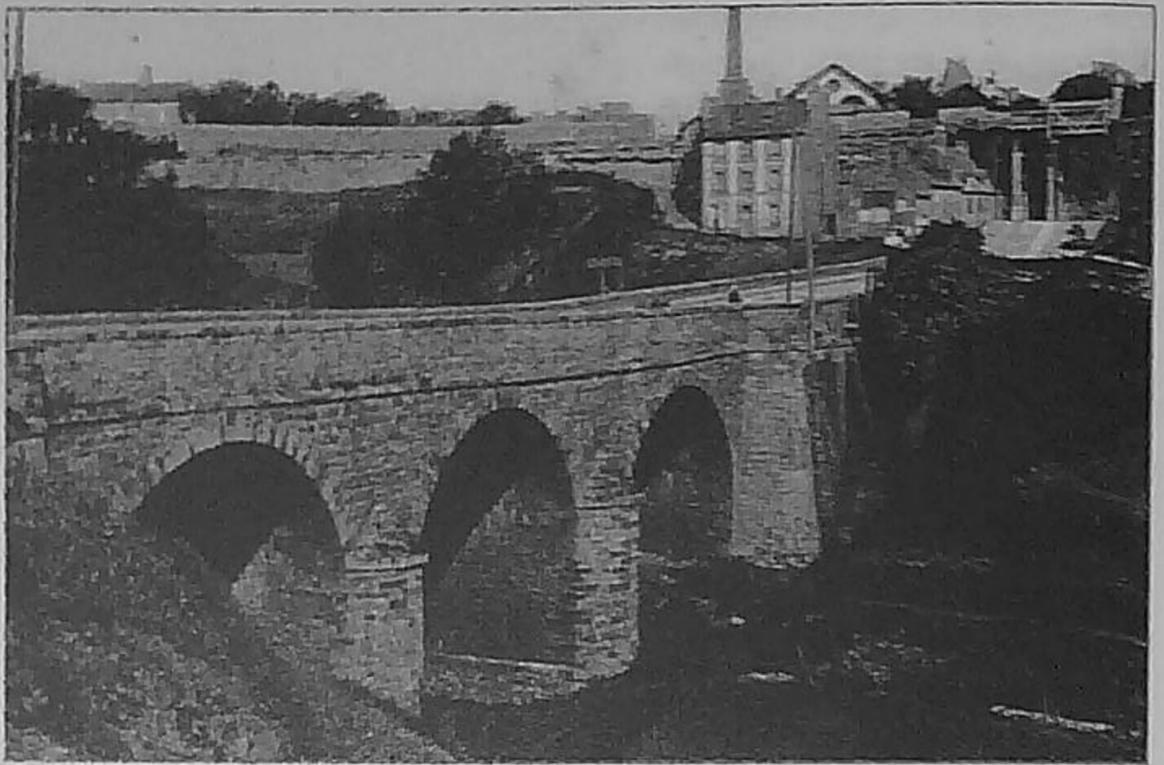
Des réparations sont entreprises en 1732, pour une somme de 7 000 livres. Leur efficacité est de courte durée puisque, dès le 16 décembre 1734, les eaux de pluie tombant des versants de la colline, provoquent un nouvel effondrement du parapet et de la muraille, côté ville, sur une longueur de neuf toises et sur quatre toises et demi de haut, sans compter le talus emporté. Une estimation rapide des travaux urgents s'élève à mille livres.

G Serres, ingénieur de la province de Bretagne, dresse un devis détaillé des travaux, le 26 octobre 1735.

Finalement, en 1742, il est décidé de procéder à la reconstruction complète du pont.

Le Sieur Loiseleur présente un projet, le 10 mai 1742. Dès le 31 mai 1742, les travaux sont adjugés pour 16 400 livres à l'entrepreneur François Fortin.

Le comte de Queien ayant fait, début août, un rapport alarmant à la commission des États de Bretagne, celle-ci



Collection P. Thomas

envoya sur place Daniel Chocat de Grand Maison, pour savoir si le vice observé provenait du travail de l'entrepreneur ou du projet de Loiseleur. Chocat, dans son rapport du 21 août, propose d'abandonner le projet Loiseleur et de démolir le pont en construction.

Chocat de Grand Maison, inspecteur chargé de la régie des édifices publics de la ville de Rennes, établit un nouveau projet, qui est adjugé le 27 novembre 1742 à Fortin, associé à deux entrepreneurs. Le coût total atteint 60 000 livres.

Les grandes pierres de taille proviennent d'une carrière de La Méaugon, les autres sont extraits sur place.

Le nouveau pont ne manquerait pas d'allure, avec ses trois grandes arches en plein cintre « chacune de trente-six pieds (11,70 m) d'ouverture, dix-huit pieds (5,85 m) de flèche et vingt-sept pieds (8,77 m) de longueur d'une tête à l'autre ».

Il est formé de deux arches plein cintre de 11,50 m d'ouverture et d'une arche de 10,70 m. Précisons que le projet comportait trois arches identiques, mais l'entrepreneur a commis une erreur d'implantation. La chaussée a six mètres de largeur, encadrée par deux trottoirs d'un mètre de largeur. Les parapets, en maçonnerie, font 0,50 m de largeur.

Caractéristiques :

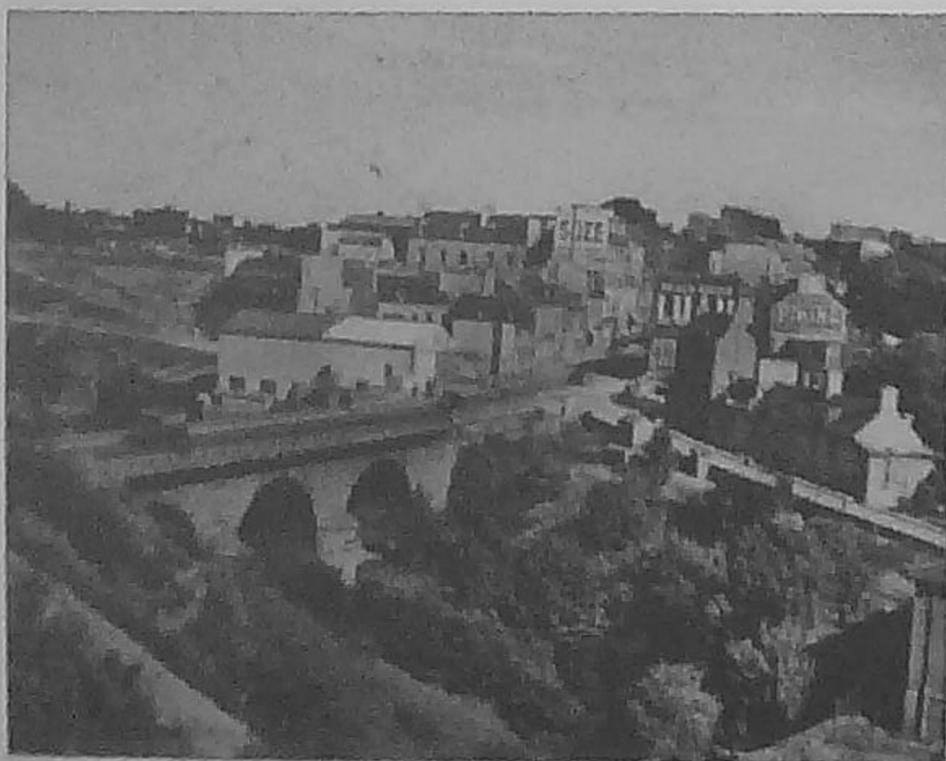
Longueur 152,50 m,

Largeur 8 m,

Hauteur environ 20 m.

Le nouveau pont est réceptionné le 3 août 1745 par le comte de Beaujours, commissaire des États de Bretagne et Chocat de Grand Maison, inspecteur général des Ponts et Chaussées de la province.

Le 29 novembre 1765, Perroud, ingénieur, visite et exa-



Le pont de Gouédic

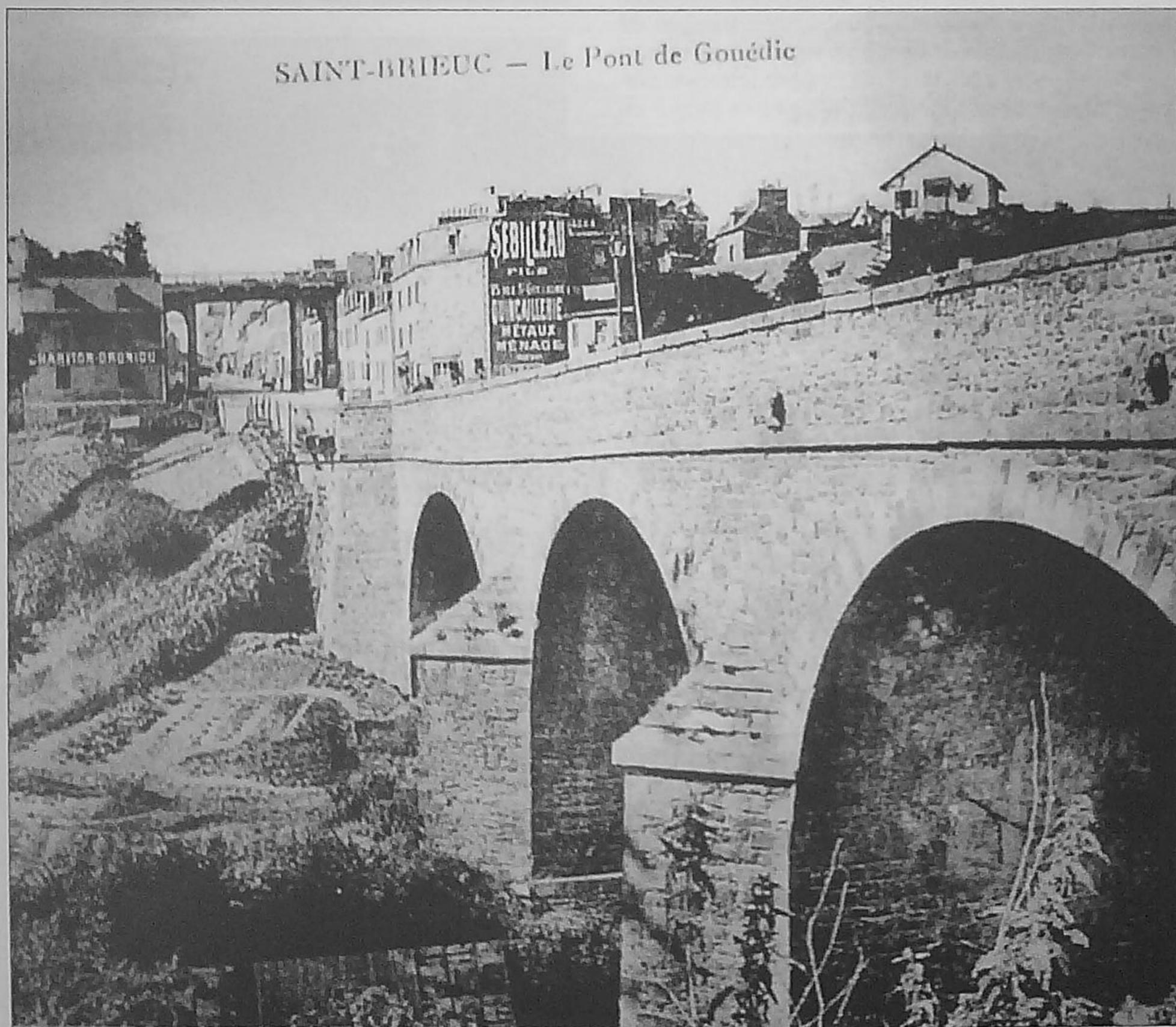
mine le pont, suite à un rapport des commissaires des Etats indiquant que le pont menaçait ruine. S'il le trouve en bon état, il s'inquiète cependant de trouver le pavé si près des voûtes. Il estime nécessaire et urgent de rehausser la chaussée et le parapet, et d'en profiter pour donner aux chemins arrivant au pont des pentes plus adaptées. Ce chantier n'est pas sans conséquences, puisque les maisons qui bordent la route, côté Cesson, se trouvent en partie enterrées.

Le rôle du pont de Gouédic est essentiel dans le développement urbain de Saint-Brieuc aux XVIII^e et XIX^e siècles. Après l'annexion de la commune de Cesson par celle de Saint-Brieuc en septembre 1792, le faubourg cesson nais de Gouédic devient rapidement un nouveau quartier briochin, entraînant l'urbanisation progressive des Villes-

Doré et de Beauvallon. On s'en rend bien compte lorsque la paroisse de Cesson, supprimée avec la commune de Cesson en 1792, fut rétablie, au niveau religieux, en 1820 : les nouveaux habitants de Gouédic pétitionnèrent, en vain, pour rester rattachés au centre-ville.

Des travaux de réparation sont entrepris en 1826. Un élargissement est réalisé en 1929.

Au XIX^e siècle, le pont de Gouédic est considéré comme le plus beau pont de la route de Paris à Brest. Il est en effet très harmonieux, avec une maçonnerie très soignée. Malheureusement, le busage du ruisseau et son remblaiement, après la construction du parking, ont enterré pratiquement deux voûtes entières et une partie de l'arche côté centre-ville.



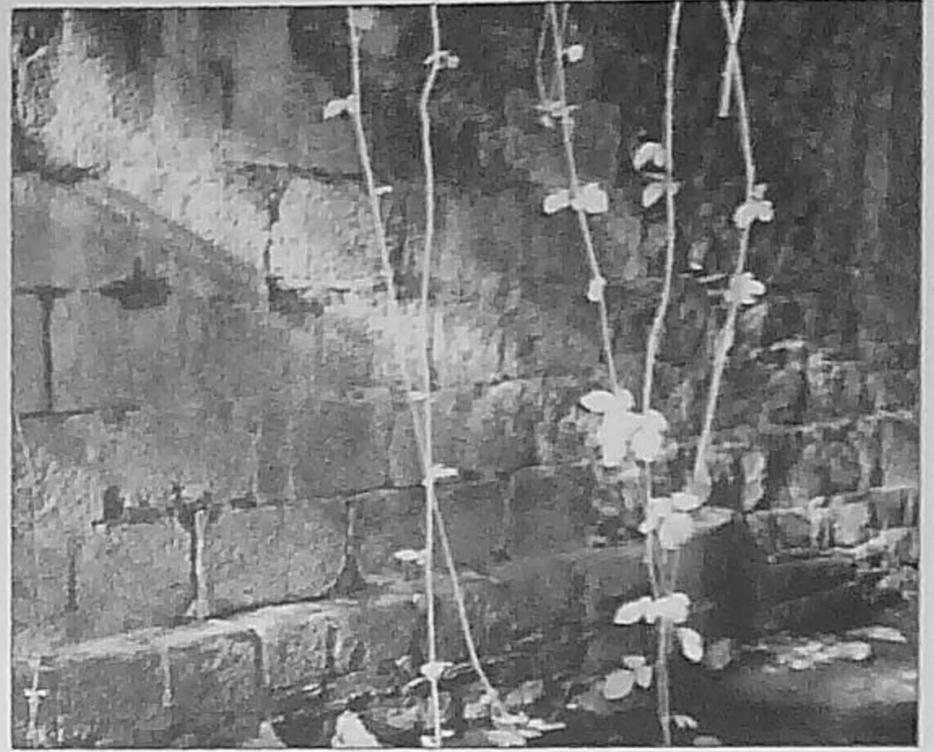
SAINT-BRIEUC — Le Pont de Gouédic

Le pont de Bellisle

Ce très vieux pont permettait le franchissement du ruisseau du Gouédic, avant la construction du pont faisant l'objet du chapitre précédent.

Ce pont, toujours en place, est très simple. Il comporte une arche plein cintre de 2,00 m de rayon et de 3,60 m de hauteur, surmontée d'un mur en maçonnerie agrémenté par un bandeau en légère saillie. Le parapet est en maçonnerie de pierres, surmonté d'un couronnement, en pierres taillées, très élégant. Sa longueur est de dix mètres, sa largeur totale de 5,10 m, assurant un passage de 4,10 m. Il est prolongé par quatre petits murs en aile, qui encadrent le chemin de roulement.

La visite sous la voûte permet de remarquer que le pont avait initialement une largeur de 3,00 m, en base, maçonné en pierres de taille (assurant un passage de 2,00 m de largeur seulement, pour les voitures à cheval) ; il a été élargi de 2,00 m, en maçonnerie ordinaire, portant la largeur totale à cinq mètres (soit une largeur de



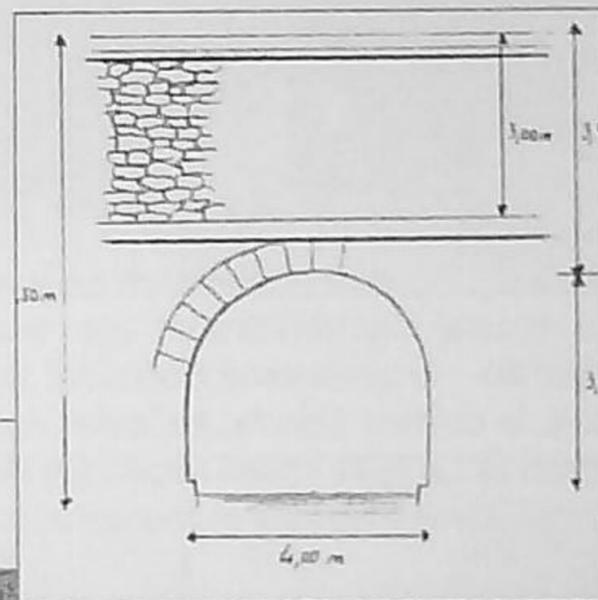
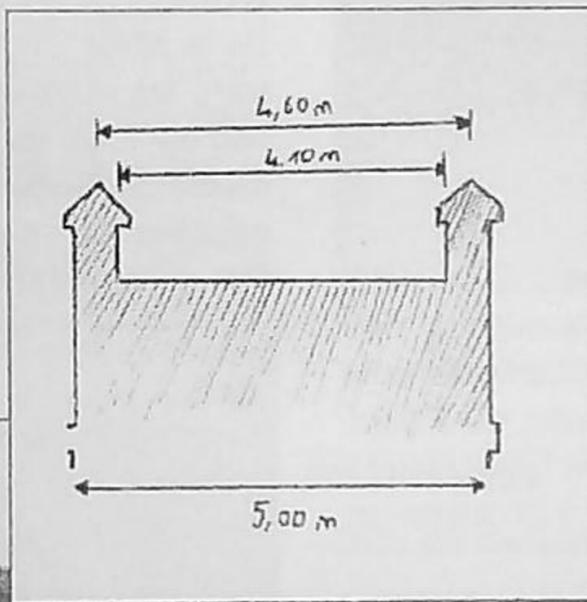
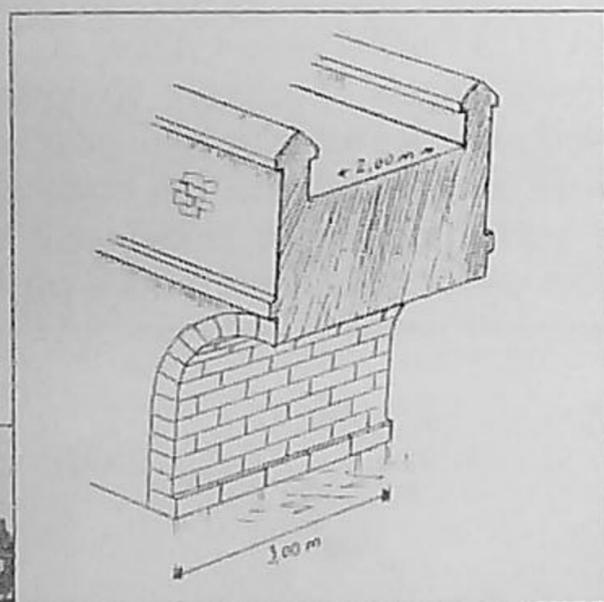
C - Les aménagements et les constructions

Le pont de Bellisle

chemin de 4,00 m, assurant le croisement de deux voitures à cheval).

Il est maintenu en état; le 24 mai 1837, le Préfet accorde 300 f au Maire de Saint-Brieuc pour réparer ce pont « qui dessert la carrière ». Actuellement, il permet l'accès à quelques maisons et à une résidence.

Sur place, actuellement, on imagine très facilement les voitures à cheval qui descendaient le petit chemin, très pentu, bien aménagé pour les randonneurs, franchissant le pont, et remontant par l'actuelle rue de Belle Isle, qui est une voie urbaine, goudronnée. L'hypothèse émise par les auteurs des Anciens évêchés, rappelée ci-dessus, n'est pas historiquement attestée, mais elle est séduisante.



La rue de Gouédic, très commerçante

Madame Marie Michel, âgée de 95 ans, certainement l'une des doyennes des lieux, a tenu, avec sa famille, un café rue de Gouédic. Elle se rappelle la liste des commerces : les boucheries Nayl (permis de construire accordé en 1934) et Merrien, le garage Neumager (1920), le cordonnier Boutier (1928) et sa fille Jeanne Marie marchande de linge, Mme Clément, marchande de galettes, les cafés Michel, Prual (1932), Trottet, les épiceries Champannet (1934) Giret, Guérin, Hillion, Lépine, Nourry, Rannou, Tigeon, la bijouterie Belleret...



Mme Nicole Camelin-Brunel cite ses souvenirs des années 30 : la graineterie Boquého, les établissements Brunel, le coiffeur Loncle, les cafés Auguste, du Palais, Saintilan et Le Bon, l'hôtel restaurant de la Croix Rouge tenu par Mme Marseille et Monsieur, tué à la guerre en 1940.

Ouest-France du 20 janvier 1997 relate la démolition du pont sur la rue de Gouédic :

Sous le titre **14 bistrots**, figure ce témoignage de Jean Lucas :

« A une époque, il y avait 14 bistrots de l'église Saint-Guillaume à Sainte-Thérèse. Tous du même côté, le côté impair. C'est justement le côté que je desservais en tant que facteur. Mon collègue qui faisait le côté pair, lui n'avait aucun bistrot. Mais, à la vérité, ça lui arrivait de traverser la rue... »



René Huguen, qui a grandi dans le quartier, complète cette liste, en énumérant, côté Rennes : le garage Simon, la boulangerie, le sabotier Paly, la maréchal ferrand Hillion, le café Catros, la pharmacie Trochu, la boulangerie Gomet, le magasin Le Chanu, à l'emplacement du café la Boule d'Or, vendu en 1970 par Pellan, l'armurerie Hains, et côté Brest : le magasin de literie-décor Brunel, les galettes de Mme Le Meur, l'atelier de cycles Pédron, la boucherie Le Coq, les cafés Auguste Chevê, du Palais (Pincemin), La Tour d'Argent (Le Potier, puis Saintilan) le café tabac Le Bon, la graineterie Lemaitre, l'Economique de Rennes tenu par Simon, l'épicerie Martin, la repasseuse Mme Le Breton, Maré le dépositaire d'Ouest Eclair, puis d'Ouest France, les cafés Le Boudec, Le Normand, Barillé, Boutier, l'atelier de charpenterie Boutier, la tailleur Le Bihan...

A l'angle de la rue de Gouédic et de la venelle à proximité de la place Duguesclin (à l'emplacement actuel du Tiki Bar), les établissements Presles occupaient 80 personnes en 1901. Ils préparaient des soies de porc pour permettre la réalisation de certains pinceaux. Les nuisances causées par cette activité industrielle (notamment les odeurs nauséabondes des poils de porcs brûlés par du



souffre), imposèrent la construction d'une cheminée d'évacuation des fumées.

Les établissements Presles cessèrent leur activité dans les années 50.

L'octroi, installé au n° 65, est supprimé pendant la guerre.

Les propriétés sont anciennes et très morcelées. Mais des constructions neuves sont réalisées.

Du côté pair, la falaise a été dégagée pour permettre la construction de grands immeubles et la maison de M Le Roy, qui a laissé place au laboratoire d'analyses Kerlab, tenu par H Banctel.

La pharmacie de Gouédic implantée à l'angle de la rue Paul Bert est acquise, en 1946, par M. Le Garzic. Il s'ins-

La rue de Gouédic, très commerçante

talle le 1er janvier 1952 dans une pharmacie neuve qu'il fait construire 61 rue de Gouédic. Puis en juin 1966 il fait démolir la vieille porte et les deux épiceries qui l'encadrent pour ouvrir une nouvelle pharmacie, toujours en place.

Jean Charles Le Nagard a maintenu un salon de coiffure mixte crée par Mme et Mr Le Méhauté de 1933 à 1950.

Le Dancing

M Le Barillet obtient un permis de construire un dancing, le 16 novembre 1932, juste au dessous du pont surplombant la rue de Gouédic, au n° 16, pour y faire passer le petit train. Le projet, dressé par Paul Rolland architecte, prévoit une grande salle de danse de 16,45 m de longueur et de 9,55 m de largeur, côté rue, avec un bar, un vestiaire et des sanitaires. Une sortie est prévue sur la venelle aboutissant à la rue du Combat des Trente.

Le dancing est mal fréquenté. Après un incendie, il ferme. Le bâtiment est loué à M Bessèche pour y installer l'atelier de torréfaction du café « les Fines Bouches », jusqu'en 1939.

La Société Coopérative des Pharmaciens de la Bretagne Nord achète l'immeuble et procède à des travaux importants, suivant un permis de construire délivré le 20 janvier 1959. Des témoins se souviennent encore



Collection F. Thomas

de très nombreux vélos qui permettaient à divers employés de pharmaciens de prendre livraison de médicaments.

La façade est transformée en 1970/71. La SCPBN change de dénomination sociale, elle devient la CERP et se transfère rue Chaptal en mars 1968.

La Bretagne Pittoresque

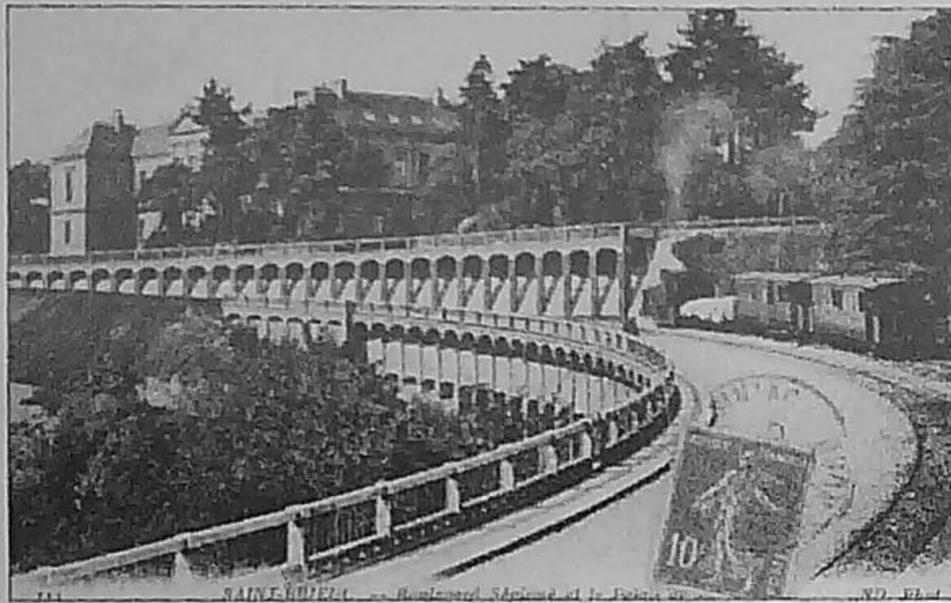
2108. - St-BRIEUC. - Rue de Gouédic



C - Les aménagements et les constructions

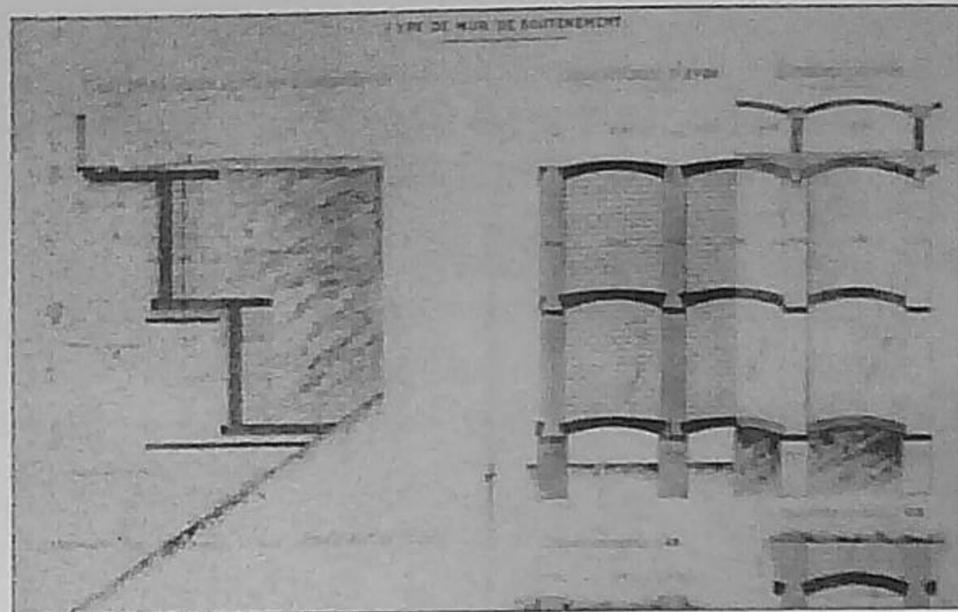
Les boulevards suspendus

L'avant-projet du 9 décembre 1898 prévoit une ligne de voie ferrée partant de la gare de l'Ouest, descendant le boulevard Charner, puis empruntant le boulevard National (actuellement boulevard Clémenceau), avec une gare place Duguesclin. Le Conseil municipal de Saint-Brieuc est contre ce projet qui perturberait le centre-ville. Il propose un tracé de ligne partant de la gare de marchandises, par le boulevard Carnot et empruntant la vallée de Gouëdic. Le Conseil général refuse cette solution



en janvier 1901.

Le Conseil municipal de Saint-Brieuc dans sa délibération du 25 octobre 1901 exprime vigoureusement son opinion : « On sait dans quelles conditions déplorables il traverse la ville s'emparant du boulevard National, supprimant les trois quarts de la place Duguesclin, mutilant



l'entrée des Promenades et sacrifiant une partie du jardin public. La ville de Saint-Brieuc n'a qu'un droit, celui de souffrir ce que veut le département et de subir la loi du plus fort ».

La nomination, le 1er décembre 1901, de Louis Harel de la Noë, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, relance les études. Il écrit le 31 janvier 1902 « **il s'agit de traverser, sans commettre d'acte de vandalisme, les promenades magnifiques qui constituent l'originalité de la ville. Nous y apporterons les dispositions conciliantes d'un homme qui, ignorant toutes les autres ambitions, n'en a conservé qu'une : celle de conserver à sa ville et au département où il est né, l'expérience acquise ailleurs et d'y bien servir les intérêts régionaux** ».

Il propose la réalisation de boulevards conçus en partie



C - Les aménagements et les constructions

Les boulevards suspendus

haute de la vallée de Gouédic, à la satisfaction de tous. Il s'adresse à la Municipalité en décembre 1903 : « il s'agit de doter Saint-Brieuc d'une œuvre unique, d'une promenade incomparable dans un site merveilleux, il s'agit de l'embellir définitivement, non pas dans l'intérieur, où une telle tâche est impossible, mais dans sa périphérie ». Les « boulevards suspendus » sont nés.

La longueur totale des boulevards périphériques est de l'ordre de 1 400 mètres, il est impensable de réaliser des murs de soutènement en maçonnerie classique, pour des raisons financières évidentes. Harel de la Noë conçoit une solution originale suivant « un premier système : il se compose de grands murs à redans, perpendiculaires à l'axe de la voie ferrée et n'ayant que 0,50 m d'épaisseur. Ils sont équidistants de 3,00 m d'axe en axe. Ces murs portent un plancher horizontal à plusieurs étages formés de voûtelles très frustes de 0,12 m d'épaisseur, en moellons ordinaires hourdés avec mortier de ciment. Il en est de même avec les parois verticales qui reposent sur les voûtelles horizontales. Les murs sont chargés de terre qui leur donnent un moment suffisant contre le renversement ». Les ouvriers en régie édifient une dentelle de maçonnerie très élégante qui, un siècle après, remplit toujours parfaitement son office.

Le trottoir du boulevard Sévigné, d'une largeur de 1,50 m, est en partie édifié par encorbellement, toujours pour des raisons d'économies.

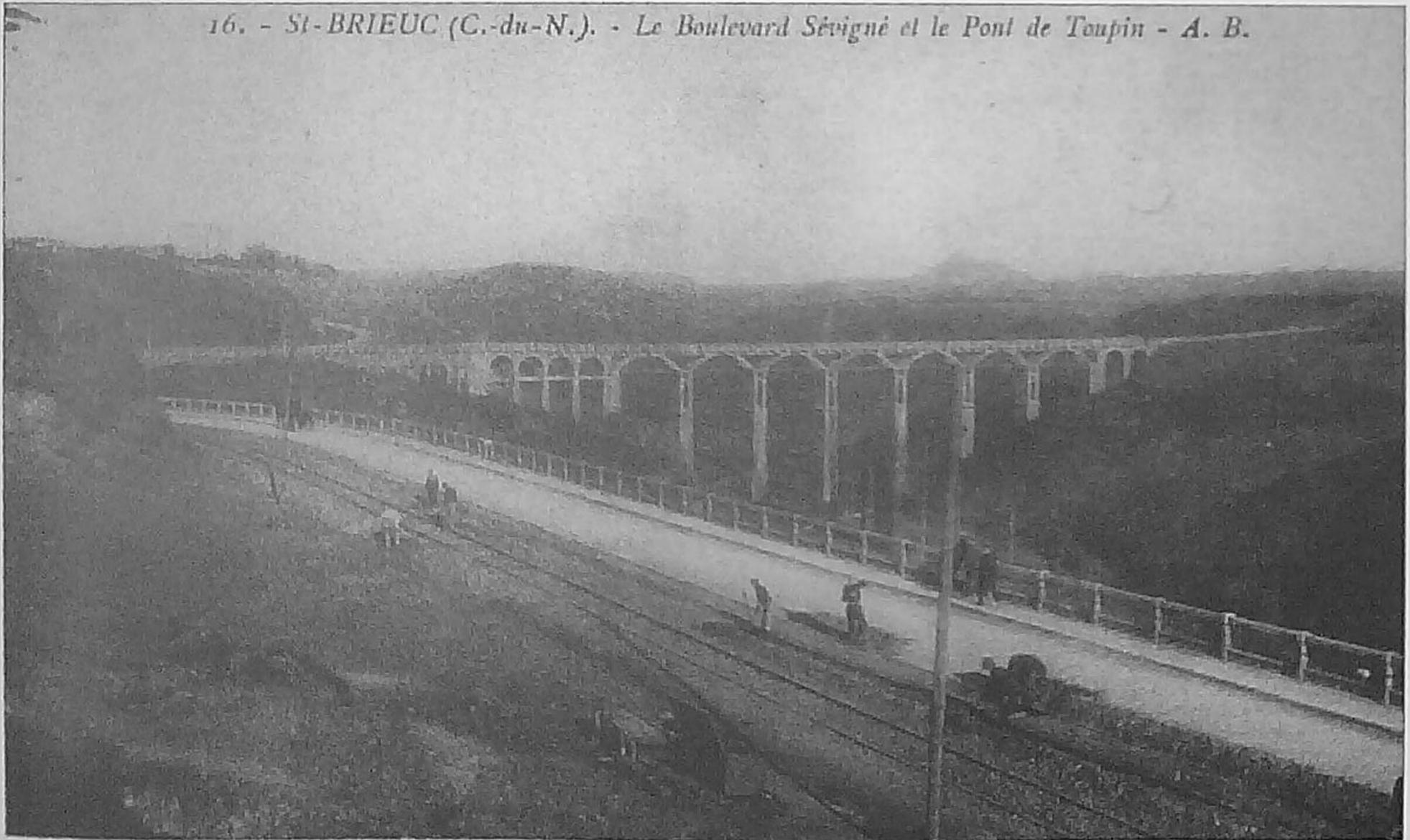
Les boulevards Waldeck Rousseau, de Sévigné et Harel de la Noë constituent une innovation urbanistique exceptionnelle pour le développement de la ville.

Au début du XX^{ème} siècle, ce sont des boulevards périphériques utilisés principalement par des piétons, comme promenades, entre le jardin des Promenades et la vallée. Plus d'un siècle après, ce sont des voies urbaines de desserte routière, avec des trottoirs insuffisants.



Le train passe devant le Palais de Justice, à gauche : la prison

16. - St-BRIEUC (C.-du-N.). - Le Boulevard Sévigné et le Pont de Toupin - A. B.

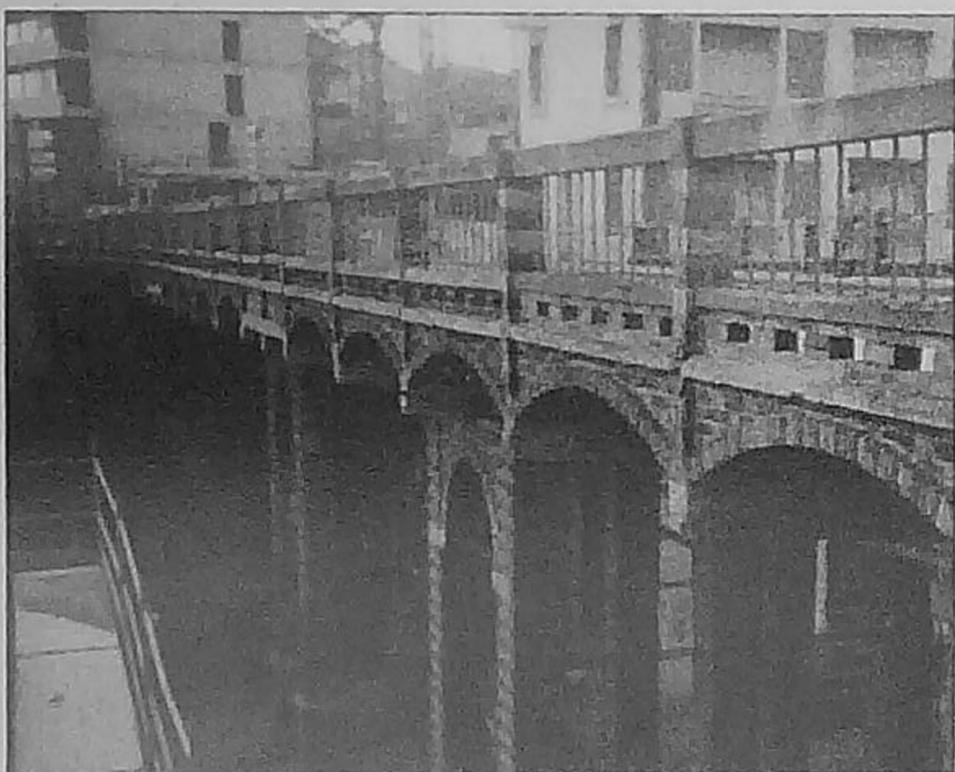


Collection F. Thomet

C - Les aménagements et les constructions

Le pont de la voie ferrée d'intérêt local (VFIL), au-dessus de la rue de Gouédic

La ligne de voie ferrée surplombe la rue de Gouédic, qui est l'entrée principale de la ville, sur la R N 12. Harel de la Noë conçoit un ouvrage très original et très élégant. Il comporte quatre piles en profil en long, composées chacune de trois piles transversales, soit un total de douze piles. Ces piles réservent trois travées, deux latérales pour les trottoirs, et une centrale pour la chaussée. Elles sont constituées d'une maçonnerie de granit, surmontée d'un couronnement, puis d'une longue colonne en béton armé, ornementée de briques bicolores de parement. Les piles encadrant les trottoirs sont reliées entre elles par un arc plein cintre avec des parements en briques.



Ces piles supportent un tablier en béton armé comportant trois poutres longitudinales et trois chevêtres. Des poutres transversales en encorbellement supportent des arcs en maçonnerie de briques recevant les trottoirs. En extrémité, deux culées assurent la liaison avec la ligne.

Il s'agit donc d'un pont à poutres continues en béton armé, reposant sur deux culées et quatre piles. Le projet de ce pont date de 1903, alors que le Ministère des Travaux Publics n'autorisera l'emploi de cette technique nouvelle qu'en octobre 1906. Harel de la Noë confirme ses qualités de novateur. Certes, le « sidéro-ciment » (terme employé par l'ingénieur briochin) est bien différent du béton armé actuellement utilisé. Il n'hésite pas à noyer des rails dans le béton, les étriers et les



cadres de tenue des fers ne sont pas connus, les études de granulométrie des agrégats ne sont pas encore au point, la vibration est inconnue... Il serait injuste de reprocher à un novateur de ne pas appliquer des règles et des techniques qui ne seront connues que des très nombreuses années après que de nombreux techniciens aient eu l'audace d'innover.

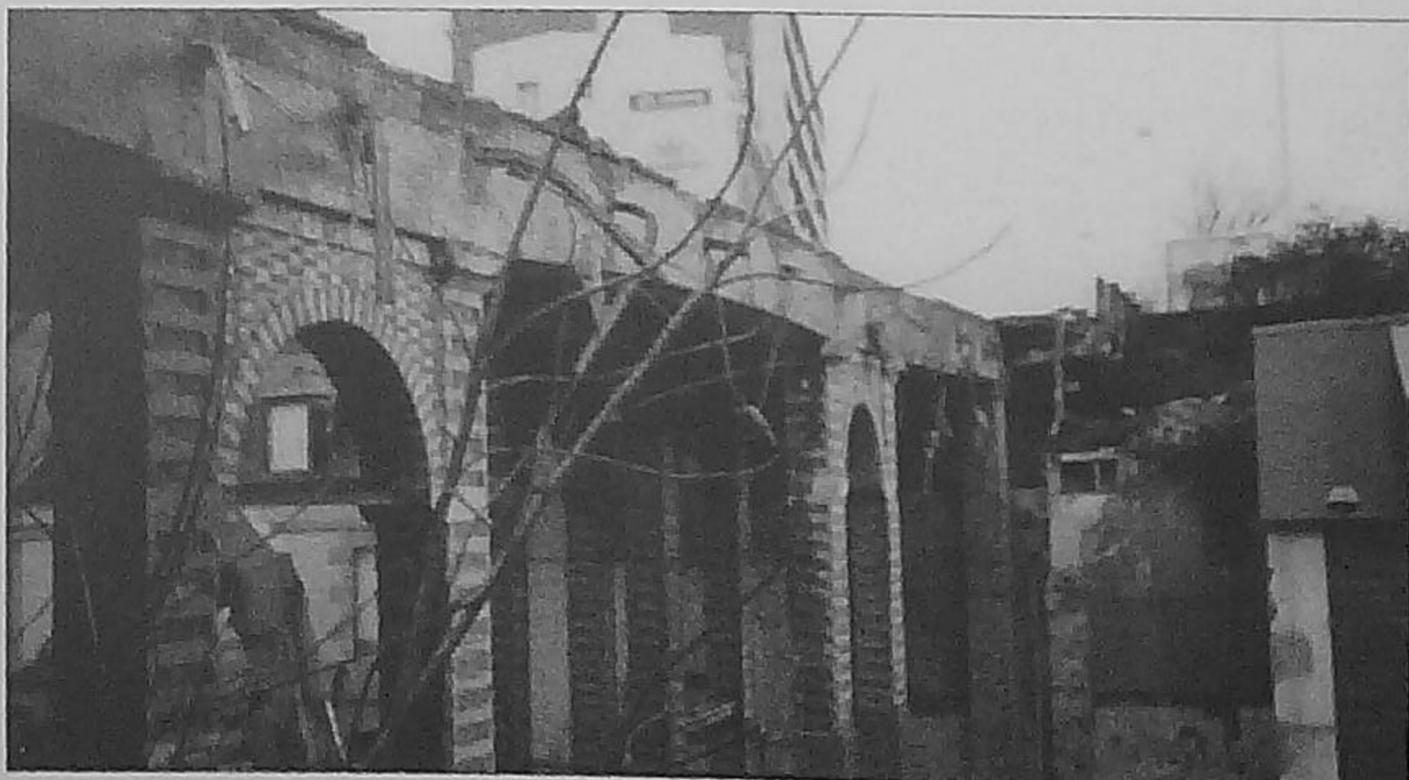
Lors de la séance du Conseil général du 21 août 1902, après avoir subi de vives critiques, Harel de la Noë, ingénieur en chef déclare « *ma tranquillité voudrait que je me contente de chausser tout simplement les vieilles bottes des ingénieurs et que je suive les anciennes méthodes.* »

Caractéristiques :

Longueur : 42,86 m

Largeur : 9,80 m

Hauteur : 11,20 m



C - Les aménagements et les constructions

Le pont de la voie ferrée d'intérêt local (VFIL), au-dessus de la rue de Gouédic

Le Publicateur des Côtes-du-Nord du 15 janvier 1905

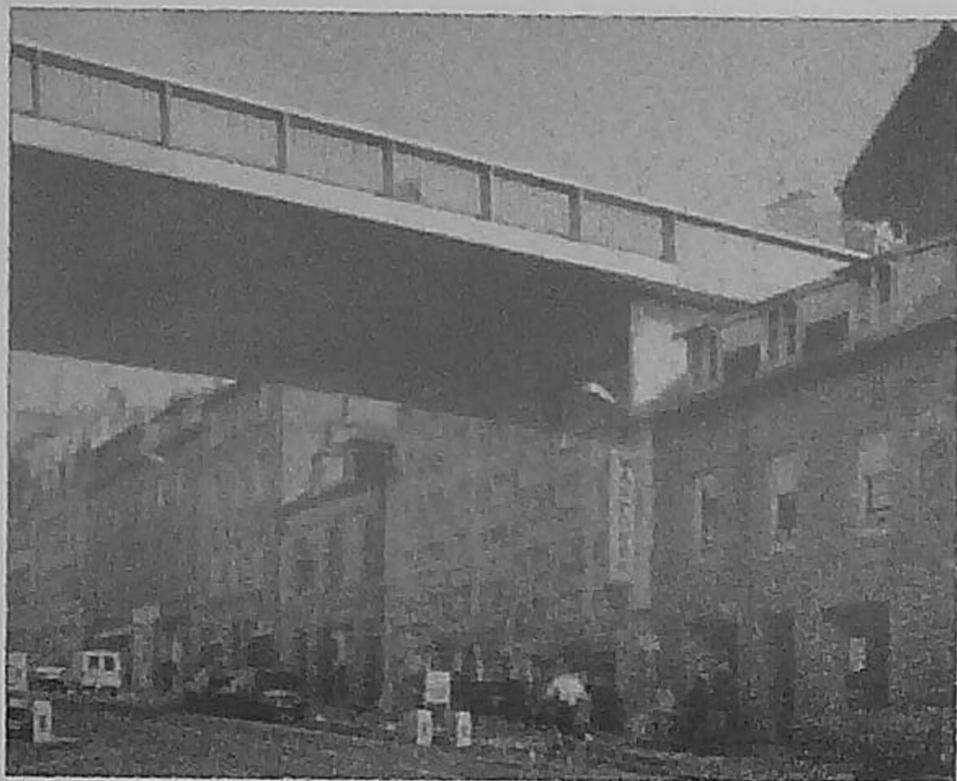
« Le boulevard, long de 150 mètres et large de 10 m se déroule à droite du hall de la gare et aboutit à la passerelle jetée sur la rue de Gouédic. Les essais de résistance de ce ponceau, haut de 12 mètres tout en briques et en ciment armé, ont eu lieu jeudi. Nous avons eu la bonne fortune d'y assister. La commission avait préféré substituer au classique fardeau dormant le va-et-vient d'un train lourdement chargé, expérience plus concluante quant à la solidité et aux effets des trépidations. Le pont admirablement construit ne s'est pas senti du traitement un peu rude qu'on lui a fait subir. Dans quelques jours, la passerelle débarrassée enfin de son échafaudage de cintres et d'appuis provisoires, apparaîtra dans toute sa coquetterie. »

Le pont fait l'objet de trois épreuves sous charges roulantes, avec deux locomotives de 20 tonnes et d'une voiture à voyageurs, le 30 mai 1905, alors que la première ligne part de Saint-Brieuc le 1er mai 1905.



Pont Waldeck Rousseau

Le Conseil municipal décide la démolition de l'ancien pont, « **suite à sa dégradation exponentielle** ». Pour sa reconstruction, il est décidé le lancement d'un concours de maîtrise d'œuvre, par délibération du 20 septembre 1995.



Le concours est lancé le 20 novembre. Par délibération du 3 mai 1996, le groupe Alto (bureau d'étude spécialisé en charpente métallique, dirigé par Marc Malinosky) et l'architecte briochin Guervilly sont retenus.

La ville limite la fermeture de la circulation rue de

Gouédic à une journée, seule une solution de préfabrication est possible.

Alors que l'ancien pont, avec ses piles en forme de cadre, formait, en 1905, **la porte d'entrée de la ville**, l'option prise, presque un siècle après, est, face aux données urbaines de la ville, de continuer l'entité commerciale de la rue, en créant une boutique sous chaque pilier. Les limites perceptibles de l'ouvrage sont ramenées à la vraie largeur de la rue.

Le projet consiste en un tablier caisson en forme de demi-coussin en acier inoxydable, de 14 m de largeur et de 18 m de portée.

Le tablier a une épaisseur maximum de 1,40 m ; il comprend une tôle basse de 8 mm d'épaisseur et une semelle haute reprenant les éléments du tablier avec des IPN soudés, reliés par des membrures.

C'est l'entreprise de construction navale de Saint-Malo, du groupe Leroux et Lotz, qui réalise le tablier métallique.

Les deux culées en béton armé sont habitables ; des commerces y seront installées, sur 500 m² de surface sur trois niveaux. Le coût total de l'ouvrage est de 7,6 Millions de francs TTC.

L'ordre de service est notifié le 16 décembre 1996. L'ancien pont est détruit entre le 19 et le 22 janvier 1997. Les deux éléments métalliques arrivent par la route et sont mis en place, puis soudés, sur le chantier en une nuit.



Pont Waldeck Rousseau

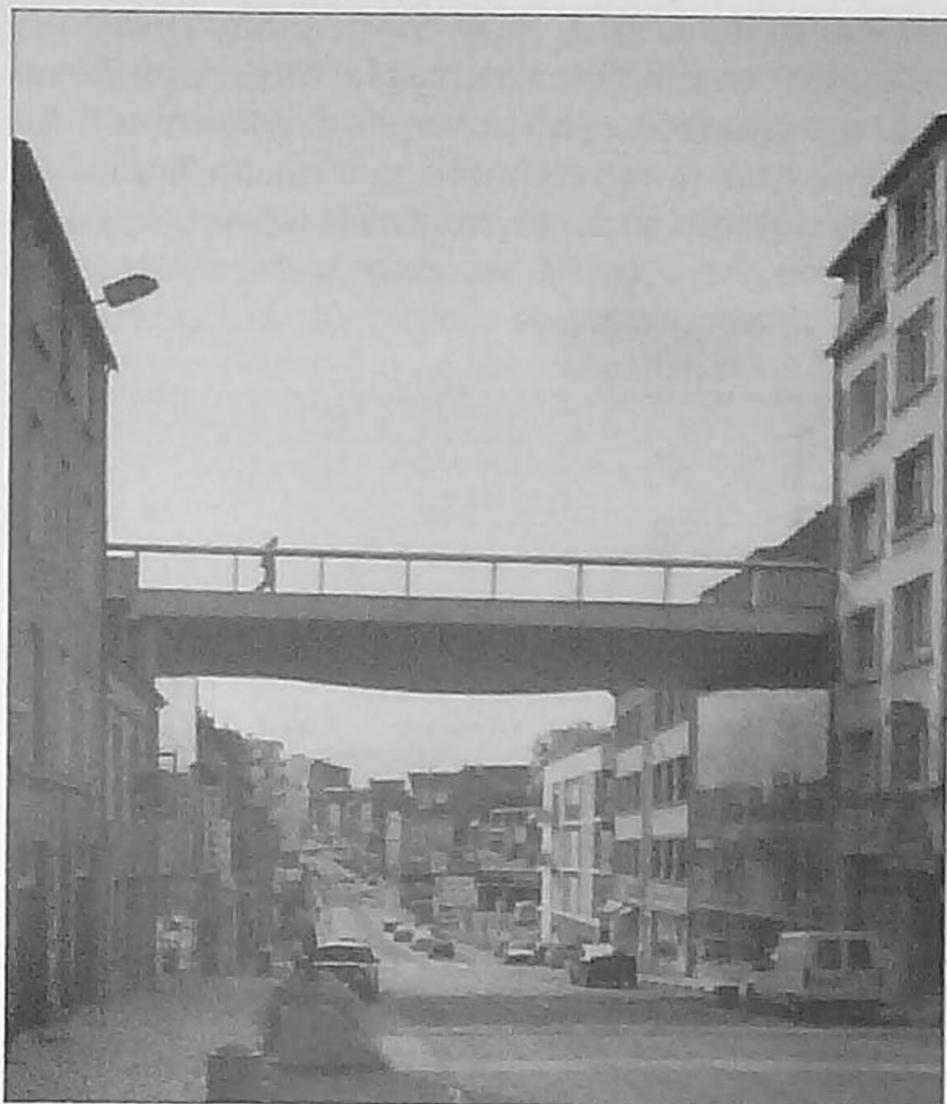
Le Télégramme du 16 janvier 1997 évoquait une époque marquante du temps passé :

« Jean Lucas, qui fut facteur de longues années dans le quartier se souvient des Américains à la libération : ils étaient arrivés dans la ville en remontant Gouédic. **Et le pont, avec un faux air d'arc de triomphe, était là pour les saluer de toute la hauteur de ses piliers.** »

Ouest-France du 26 janvier 1997 saluent ainsi sa disparition :

« Le pont de Gouédic a vécu, paix à son âme. Hier, il a été assassiné par un crabe géant. Assassiné, c'est bien le mot, car l'acte était prémédité... Un an et demi après le viaduc de Souzain, un nouvel ouvrage d'Harel de la Noë s'abat ainsi, victime du temps. Gouédic a fait verser moins de larmes que Souzain. Mais hier dimanche on a cru entendre, sur le pont, un soupir. »

Jean Guervilly, déclare « Maintenant construit, on s'aperçoit en effet que ce nouveau pont a un impact minimal dans la ville, privilégiant ainsi une notion d'usage plutôt qu'un signe supplémentaire venant encombrer le paysage urbain existant ».



La gare centrale

L'implantation première de la gare départementale est envisagée place Du Guesclin, mais la ville de Saint-Brieuc s'oppose vigoureusement à ce choix. Comme nous l'indiquons ci-dessus, la proposition de création des boulevards suspendus en partie haute de la vallée du Gouédic permet de choisir un emplacement moins contraignant pour le développement de la ville.



Le rapport du 20 juillet 1903 détaille les dispositions projetées : un bâtiment des voyageurs, un pour les marchandises, quatre voies avec deux quais, des remises couvertes pour 20 wagons et 12 locomotives et un vaste dépôt à ciel ouvert pour des wagons. Le bâtiment a une longueur de 42 m, une largeur de 9 m et une hauteur de 3 m. Le grand hall, de même longueur, a une largeur d'environ vingt mètres, pour une hauteur de huit mètres cinquante.

Le site choisi, à proximité de la prison (qui sera déplacée en 1919), nécessite d'importants remblais, au-dessus de la vallée. Les terrassements sont adjugés à l'entreprise Jean Bernard, de Saint-Brieuc, le 8 avril 1904.

Les travaux de construction sont entrepris en régie, en effet, dès 1902, Harel de la Noë obtient du Conseil général de ne pas confier les chantiers innovants à des entreprises. Compte tenu du retard pris pour le choix de l'emplacement, l'Inspecteur du travail autorise les ouvriers à travailler douze heures par jour, pendant les six jours de la semaine.

Le bâtiment des voyageurs et des messageries est implanté du côté de la vallée. Il est construit en briques bicolores et orné, en façade, d'un grand

œil-de-bœuf. Les poteaux sont surmontés d'éléments décoratifs. La halle principale, comporte huit arcs paraboliques en béton armé orné de briques bicolores, prenant appui sur des socles incurvés en granit extrait à proximité. La construction des arcs des voûtes est effectuée sur un échafaudage roulant sur deux voies ferrées latérales avec des cintres en bois prenant sur des poutres métalliques.

L'ensemble, réalisé avec des formes pures, emploi divers matériaux, le fer, le béton, la pierre, la brique et le verre. C'est un bâtiment caractéristique de la ville.

Le *Publicateur des Côtes-du-Nord* du 15 janvier 1905 :
« La gare des chemins de fer départementaux se développe sur le coteau de la prison qui domine la vallée de Gouédic, s'ouvrant sur la mer et la portion sud de la ville. La situation de cet emplacement est peut être unique au double point de vue économique et esthétique. Le dôme aux larges baies ne manquera pas d'allure et de majesté. La brique et le ciment dominant dans la construction de la gare et du hall, d'aspect séduisant et original »... Les travaux sont très populaires chez les Briochins qui en tirent même vanité, à bon droit certes. Notre cité ne leur doit-elle pas un charme de plus et un cachet particulier de pittoresque ».

La gare est mise en service le 1er mai 1905, lors de l'ouverture de la ligne de Moncontour.

L'*Indépendance Bretonne* du 2 mai 1905 :
« L'ouverture de la ligne Saint-Brieuc à Moncontour au service des voyageurs et bagages a eu lieu le lundi 1er



La gare centrale

mai. Le train inaugural, avec une vingtaine de voyageurs, a quitté Saint-Brieuc à 6 h 15 du matin. Il arrivait à Moncontour à 7 h 53 sans le moindre accroc. En route le train avait laissé et pris plusieurs voyageurs. Le premier train sur Saint-Brieuc est parti de Moncontour à 8 h 28 du matin. A dix heures exactement, conformément à l'horaire, le train entra en gare de Saint-Brieuc, avec une vingtaine de voyageurs. L'ouverture de la ligne s'est accomplie d'une façon très prosaïque ».

La ligne « reine » de Plouha est ouverte le 20 juin 1905.

Le Publicateur du 25 juin 1905 :

« Le train inaugural dans lequel avait pris place le Préfet, l'ingénieur en chef.. a quitté la gare de Saint-Brieuc à 10 h. La locomotive et les deux wagons étaient pavoisés de drapeaux français et russes. Le parcours a été un véritable enchantement pour tous les voyageurs, qui, penchés aux portières, ne pouvaient se lasser d'admirer le splendide panorama mouvant qui se déroulait sous leurs yeux. »

La gare n'est inaugurée que le 15 octobre 1905, en présence de M Thomson, Ministre de la Marine. « Quatre

cents privilégiés font le voyage jusqu'à Saint-Quay, les locomotives sont vêtues d'étoffe tricolore et les wagons admirablement aménagés » écrit le Publicateur des Côtes-du-Nord.

La gare est améliorée par la création de W.C., par la mise en place d'éclairage par becs de gaz, d'un pont à bascule, de plaques tournantes...

Un second bâtiment pour les voyageurs et les bureaux est édifié en 1931, côté centre-ville.

Le dernier voyage, venant de Paimpol, a lieu le 31 décembre 1956.

Après la fermeture du réseau, le bâtiment sert de gare routière. En 1995, il est transformé en restaurant universitaire.

... »la gare centrale, celle des petits chemins de fer départementaux dans le temps, **le tortillard** qu'on l'appelait »... dans Coco perdu de Louis Guilloux

La silhouette élégante des voûtes est toujours présente à l'entrée Est de la ville, près du pont d'Armor.



Les remparts de la ville

Les guerres de la Ligue avaient laissé un souvenir amer aux briochins. Ce qui explique qu'ils aient obtenu la destruction de la tour et du château de Cesson en 1598. Plus tard la Fronde persuade Richelieu de la nécessité de faire détruire nombre de fortifications. Notre Communauté de ville a obtenu l'autorisation de se doter de remparts. C'est probablement le débarquement d'Anglais à Plérin, le 1er juillet 1627 qui les décide à poser, le 29 juillet 1628, la première pierre d'un rempart qui ne fut jamais achevé, pour se protéger des invasions.

Ainsi la construction de nos remparts débute vers la fin de 1628. Les travaux progressent lentement et sont interrompus vers 1665. Puis vingt ans après, un arrêt du Conseil d'Etat du Roi, rendu à Versailles le 29 septembre 1686, ordonne que la construction des murailles de la



dite ville de Saint-Brieuc soit incessamment continuée... » Colbert signe cet arrêt qui précise que les octrois devront financer les travaux.

Comment se présentait ce rempart, qui ne servit jamais à rien ? La muraille en maçonnerie mesurait vingt quatre pieds de hauteur (7,68 m) sur sept pieds d'épaisseur (2,24 m) à la fondation et cinq pieds au sommet (1,60 m). L'extérieur des murs était défendu par un fossé de vingt pieds de largeur (6,40 m) et neuf pieds de profondeur (2,88 m). Le rempart s'élevait sur une partie de l'allée des Promenades, sur notre avenue de la Libération, et se continuait sur un côté de la place Duguesclin, jusqu'à l'actuelle rue du Combat des Trente, qui n'existait pas à l'époque.

La seule ouverture dans la muraille était la Porte Saint-Guillaume, située sur l'actuelle place Duguesclin, à laquelle aboutissait le Grand chemin venant de Rennes, après avoir gravi la rue de Gouédic. Porte charretière, porte piétonne à côté et corps de garde au dessus, permettaient de filtrer le passage des piétons et l'entrée des voitures. Une lourde grille de fer forgé et une herse aussi robuste, pouvaient condamner tout passage. Deux esca-

liers dans l'épaisseur de la muraille donnaient accès au corps de garde, occupé jour et nuit au-dessus de la voûte.

Cet investissement, onéreux pour les briochins, ne devait jamais servir, ce qui arrive chaque fois que l'émotion publique et le rêve l'emportent sur la froide raison. Aussi, lorsque Jean-François Poulain de Corbion devient Maire de Saint-Brieuc, la Communauté de ville prit la sage décision de détruire les remparts et de réemployer ses matériaux pour édifier la nouvelle prison.

La promenade publique

Le terrain, libéré par la destruction des remparts, est égalisé et planté de deux rangées de tilleuls sur chaque côté. Ainsi, peu avant la Révolution, l'allée des « Grandes Promenades » devint-elle un lieu de détente pour les briochins. A l'opposé, la place Saint-Guillaume, qui sert alors de place d'Armes et en même temps de champ de foire, est élargie de la surface occupée par le rempart et de ses douves. Le nom de place Necker lui fut attribué, avec l'accord du ministre, peu après le 30 août 1789.

Une nouvelle place d'Armes

Sous le Premier Empire, nos armées, victorieuses sur tous les champs de bataille, subissent des pertes qu'il faut compenser par des troupes bien entraînées. La double fonction de la place Necker gêne l'entraînement de la garnison. Aussi la création d'une nouvelle place d'Armes est-elle décidée. Mais doit-on prévoir celle-ci à l'extrémité de la Promenade publique (où se trouve aujourd'hui le théâtre de verdure), ou dans « l'enclos des ci-devant Ursulines », à l'emplacement de notre Champ de Mars ? Le 13 mars 1807, le préfet, Jean-Pierre Boullé, fit part de ses réflexions au maire de Saint-Brieuc. Pourtant le 16 mars 1807, la décision est prise de créer la place d'Armes sur le premier emplacement proposé. L'acte notarié fut signé le 27 novembre 1807. La ville achète une partie des « Champs Chevillons » où se trouve une ancienne carrière de sable appelée « les Sablons », contenant 96 ares. Elle y ajoute un terrain appartenant à M Sébert. Des travaux sont nécessaires pour égaliser le sol, édifier des murs afin de retenir la poussée des terres voisines, installer quatre escaliers de pierre, et planter cinq cents pieds d'arbres sur son pourtour. L'allée qui entoure cette place forme une rotonde du côté de la vallée du Gouédic, et une quinconce à l'extrémité opposée. Bien plus tard, la quinconce sera supprimée et un kiosque à musique se dressera au milieu de la place, où des concerts publics seront donnés.

Au début des années 1950, il est remplacé par un théâtre de verdure.

Les remparts de la ville

Le parc paysager des Promenades

Au début du Second Empire, le Tribunal est encore installé dans les locaux vétustes de l'ancien couvent du calvaire, rue Saint-Benoit, à l'emplacement actuel du COB. Le préfet et le maire sont à la recherche d'un terrain pour édifier un Palais de Justice plus fonctionnel. Leur choix se porte finalement sur un terrain qui dépend des Champs Chevillons », situé le long des Promenades, et en face de la prison. Ce terrain (E 1627 et E 1628) a une surface de 2 ha et 3 ares. Le département se réserve 72 ares pour édifier un Palais de Justice. La ville conserve 1 ha 30 ares pour réaliser un parc tout autour et ouvrir le boulevard de la Chalotais. Il faut aussi déplacer la Poudrière.

Ce terrain a appartenu au Chapitre de la Cathédrale, avant la Révolution. Le 12 mai 1872, Florent Dubois de la Ville-Rabel acquiert les Champs Chevillons, vaste terrain qui allait des remparts jusqu'à la rivière du Gouédic. Cette portion est passée par héritage à sa fille, veuve de Marc Ducouédic, avocat à Saint-Brieuc. Ce sont leurs héritiers qui ont vendu, le 32 octobre 1855, l'emplacement du Palais de Justice, et celui du parc paysager.

La ville doit faire tracer le parc, autour du Palais du Justice. Nos édiles font alors appel à Jean-Pierre Barrillet-Deschamps. C'est l'un des paysagistes parisiens parmi les plus appréciés de son temps. Responsables du Bois de Boulogne et du Bois de Vincennes, Barrillet-Deschamps a pris une part active à la création des

Buttes-Chaumont et du Parc Monceau. Il a aussi coopéré à l'aménagement des Champs-Élysées. Puis, il a été demandé pour améliorer le Parc du Prater, à Vienne en Autriche. Enfin, le vice-roi d'Égypte lui a commandé d'importants travaux au Caire. Il meurt en 1875, en rentrant d'Orient.

Les Champs Chevillons

Les «Champs Chevillons » désignaient un coteau de la vallée, qui appartenait au Chapitre de la Cathédrale et s'étendait de la rivière du Gouédic jusqu'à l'allée des Promenades dans un sens, et dans l'autre, de l'actuelle rue Saint-Benoit jusqu'à la rue de Gouédic.

Le parc de la Vallée

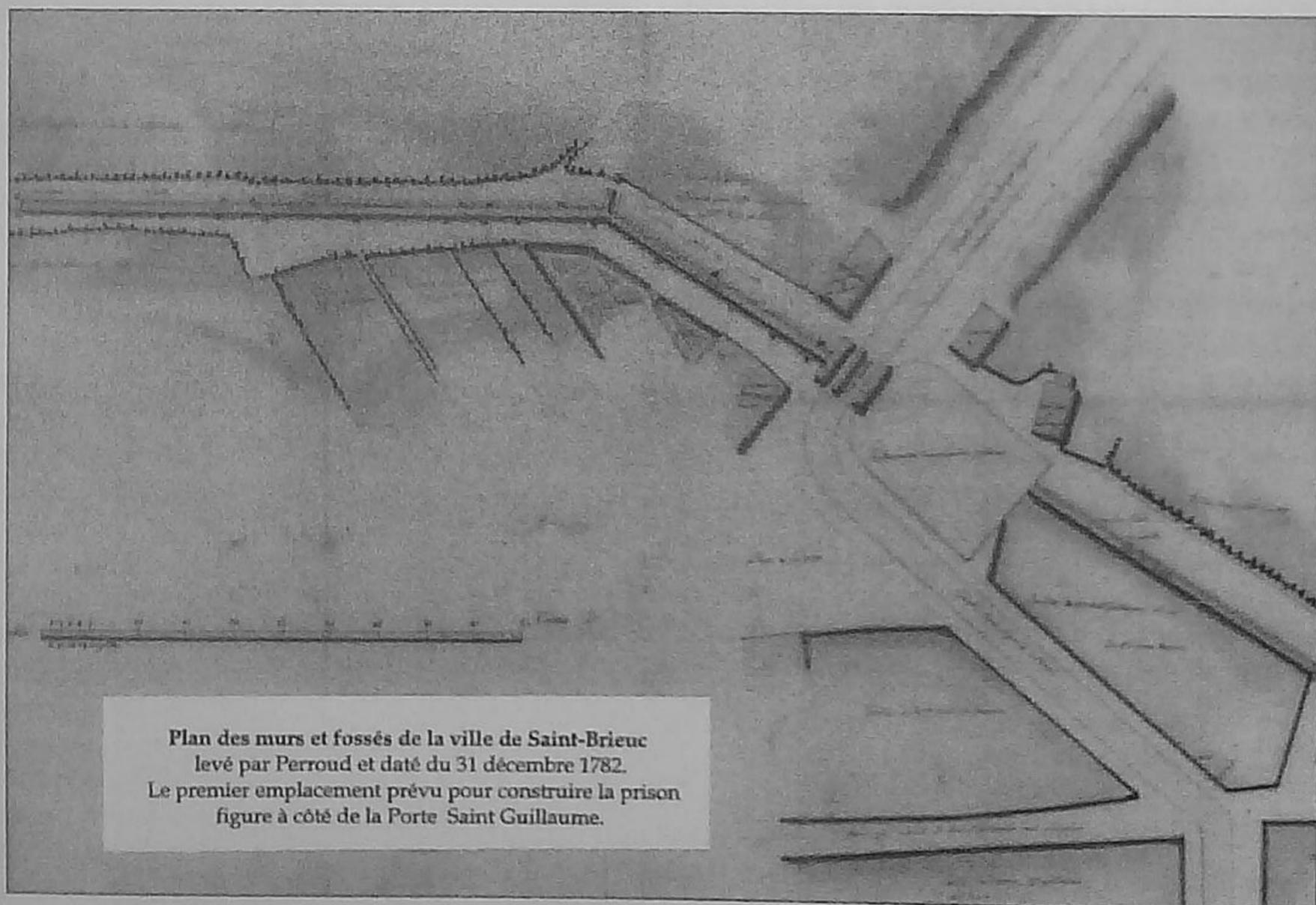
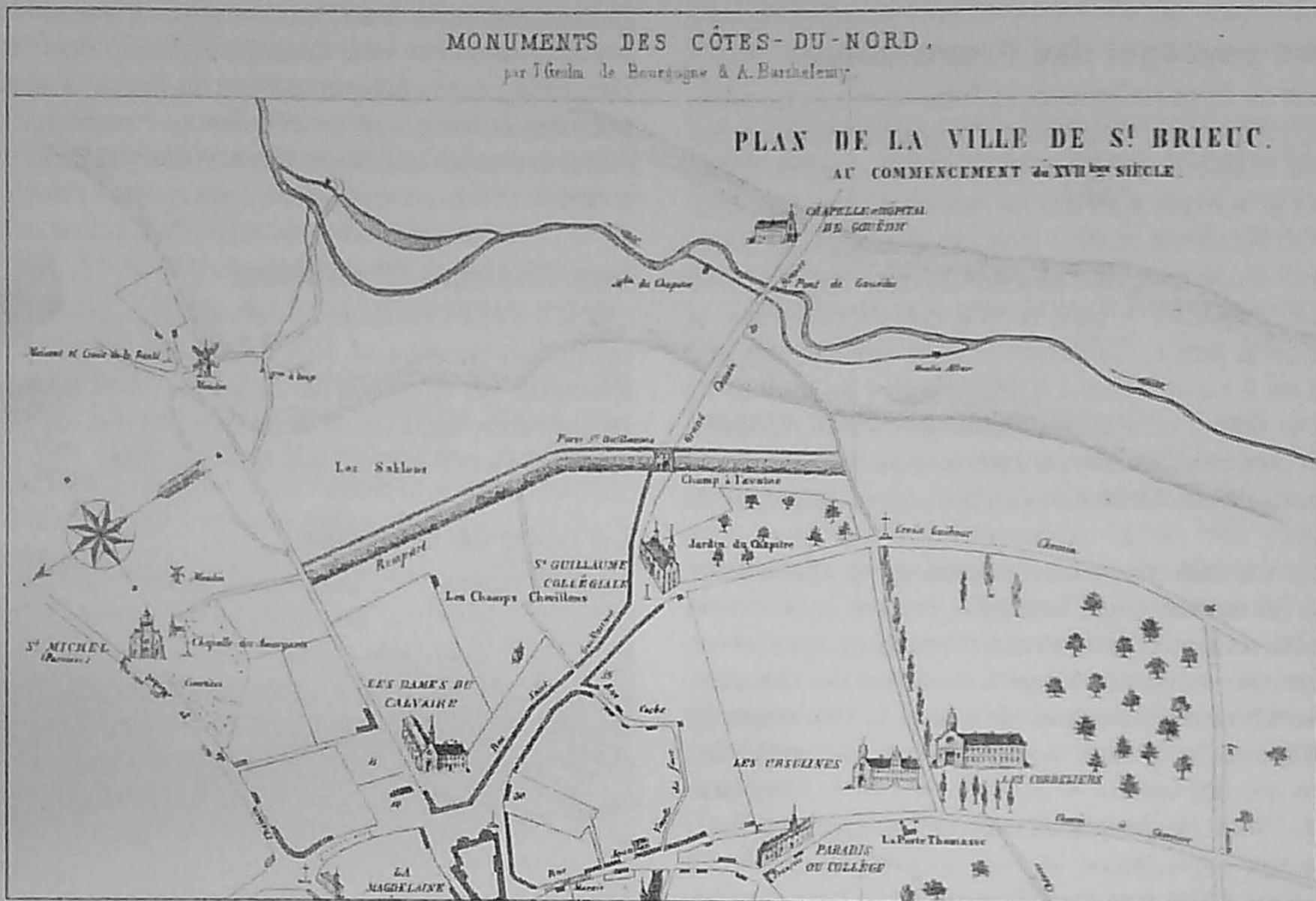
Madame Leduc, née Ducouédic, possède quatre parcelles des Champs Chevillons, nommées « la Côte Chevillon », dont elle accepte de se défaire. Ces parcelles, E 1630, et E 1633 à 1635, sont situées sur le coteau du Gouédic et s'étendent jusqu'à la rivière. Leur superficie était de 1 ha 31 ares 1 ca. L'acte de vente est daté du 6 janvier 1863. Mais il est préparé le 25 novembre par Me Hérault qui était Maire de Saint-Brieuc. Ce terrain fait suite à celui acquis par la ville pour créer le parc qui entoure le Palais de Justice. Il va permettre la création du parc de la vallée, où la ville fait des plantations et des allées en pente douces sont tracées, pour compléter le chemin qui existe entre le Fontaine à Loup et le Moulin Neuf.



C - Les aménagements et les constructions

Les remparts de la ville

Réseaux des bibliothèques municipales



La prison

A la veille de la Révolution, la prison est implantée près de la Collégiale Saint-Guillaume (actuelle chapelle Saint-Guillaume) et de la place l'Avoine (actuellement place Duguesclin). Elle est très vétuste et manque de place.

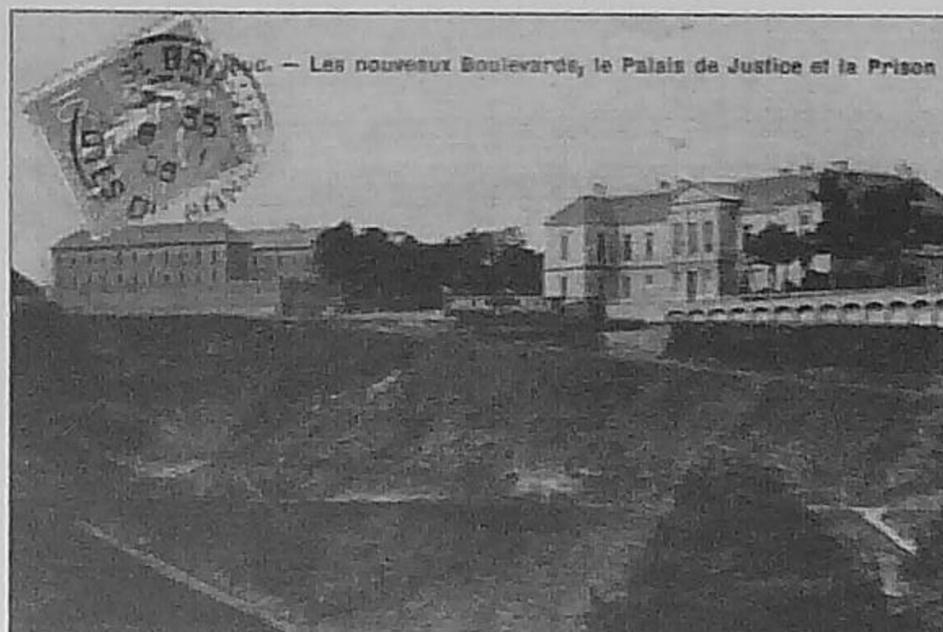
La Communauté de la ville décide, le 2 octobre 1782, de construire une nouvelle prison contre la porte Saint-Guillaume. Un peu plus tard, les fondations sont creusées et l'on s'aperçoit que la construction va empiéter sur l'espace public. Car « la place, déjà trop petite pour tenir les foires, deviendra trop juste pour les y tenir désormais ».

D'où la décision de reporter la construction de la nouvelle prison à quelques toises au delà des remparts. Encore faut-il obtenir l'accord du Chapitre de la cathédrale, propriétaire du terrain, puis les autorisations du Contrôleur général des finances et de l'Intendant. Ces démarches sont faites au cours de l'année 1783 et les autorisations sont accordées en 1784.

La prison est édifiée, aux « Champs Chevillons », entre 1786 et 1788, peu avant la Révolution, avec les pierres provenant des remparts de la ville.

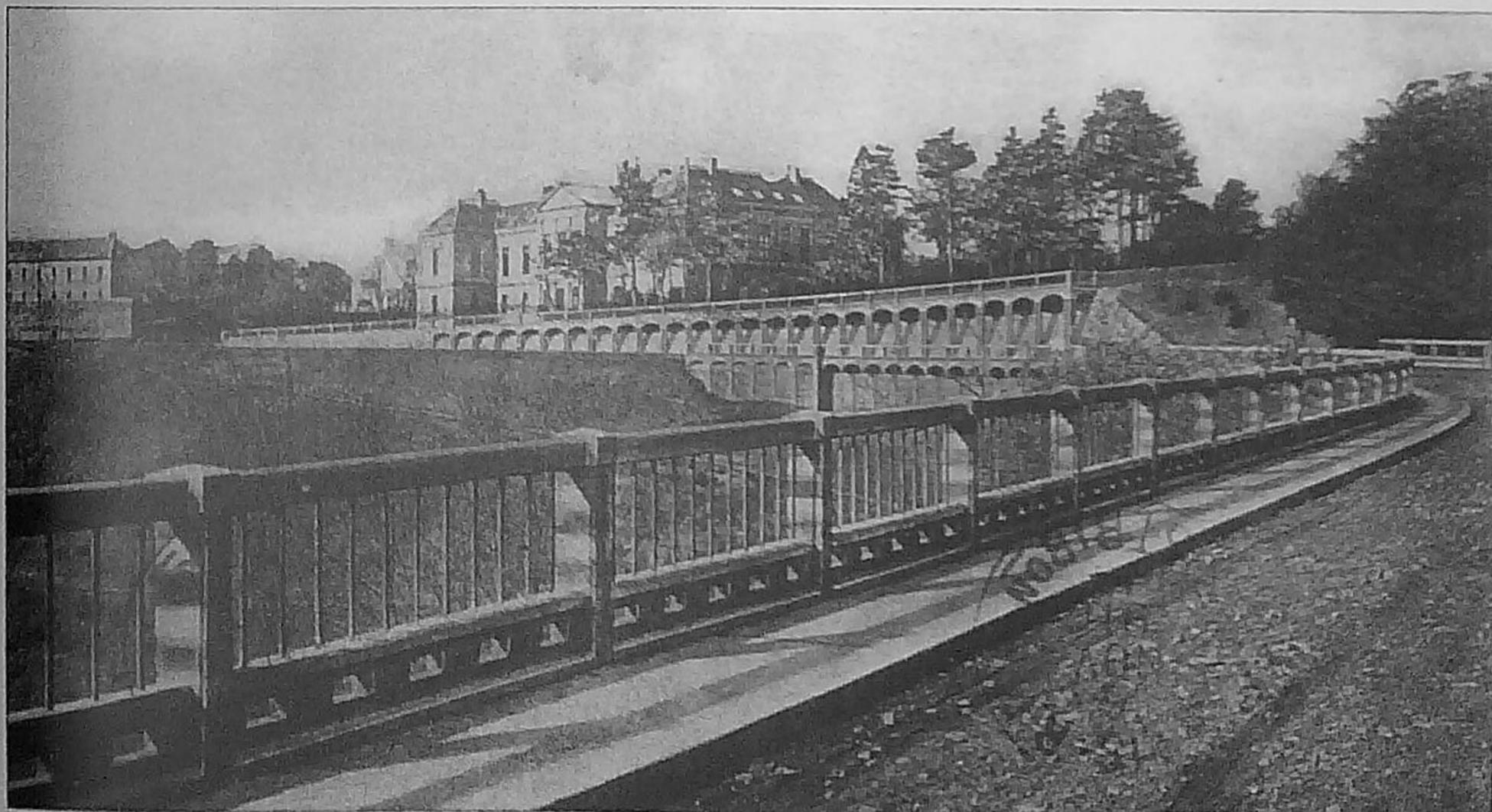
En 1853, le Conseil général décide de réaliser une extension, au même emplacement, en sauvegardant les ailes de l'ancienne prison. L'adjudication du 15 juillet 1854 désigne Jopseph Marie, entrepreneur. Les travaux s'achèvent en 1857. La nouvelle prison comporte trois quartiers, parfaitement distincts, se communiquant pour faciliter la surveillance, et une chapelle.

Le Conseil municipal de Saint-Brieuc réclame, le 23 mars



1905, « le déplacement de la prison départementale qui occupe près des Promenades un terrain parfaitement situé et dont la valeur vient encore augmentée par l'établissement de la nouvelle gare et des voies publiques aux abords ». Le 29 mars 1905, Harel de la Noë écrit « le déplacement de la prison parfait le corollaire nécessaire à la construction de la nouvelle gare de Saint-Brieuc, qu'il n'est pas possible de dégager autrement ».

Le Conseil supérieur des prisons donne son accord, le 12 juillet 1909, sur le projet d'un montant de 341 015 f. Le Conseil général, lors de sa séance du 16 septembre 1909 décide son implantation sur le Plateau de Gouédic. Il faut attendre la fin de la guerre pour voir le transfert de la prison dans le quartier des Villes Dorées, où elle est toujours en place.



C - Les aménagements et les constructions

La poudrière

Dans beaucoup de villes existe un magasin à poudres, pour stocker celles-ci, les préserver des influences atmosphériques susceptibles de les détériorer, mais aussi pour les protéger contre les causes d'accidents extérieurs.

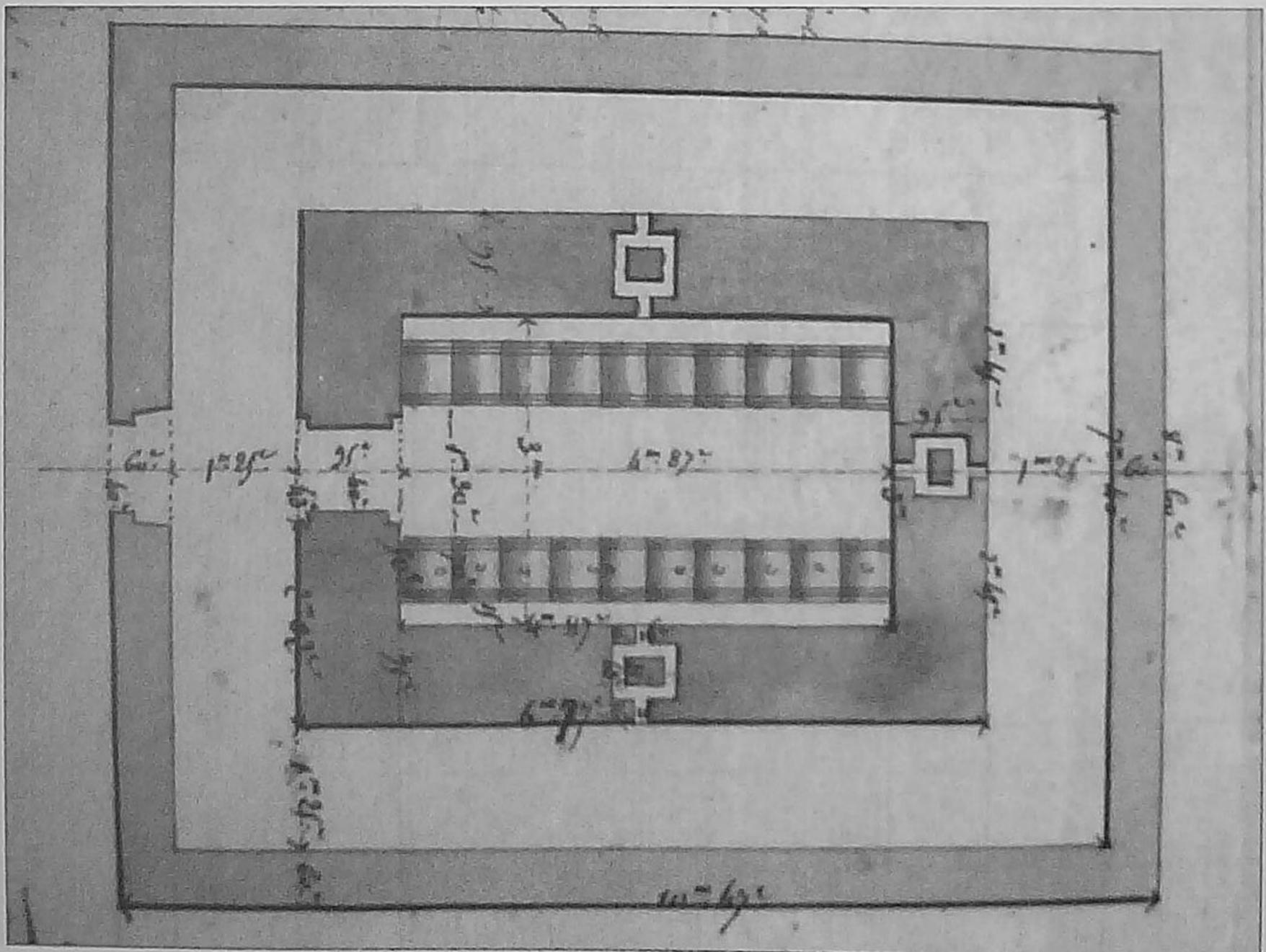
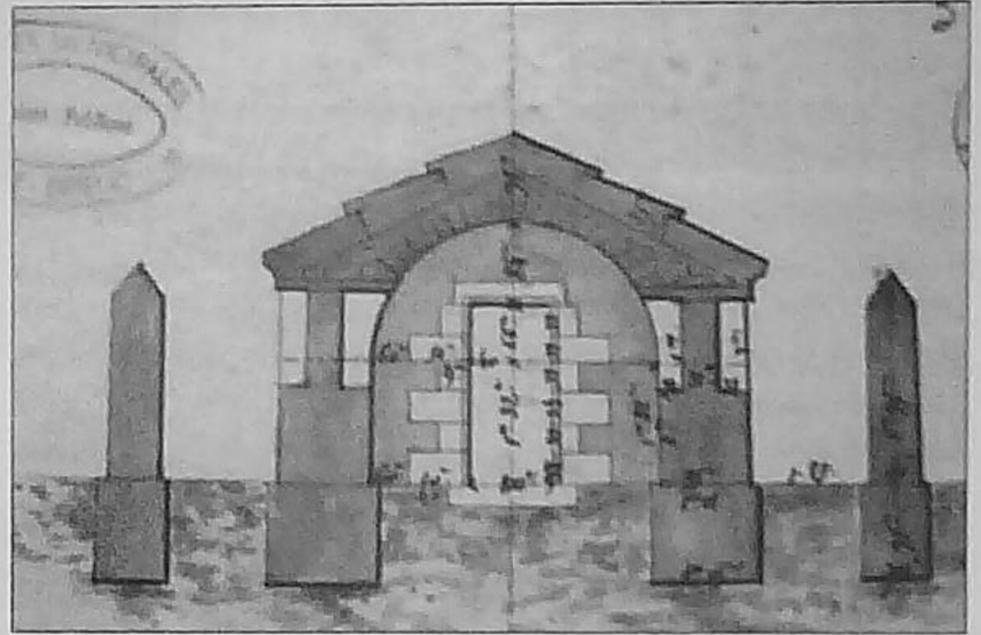
En 1824, la poudrière implantée rue Saint-Guillaume, doit être déplacée, car elle trop proche des habitations. Il est décidé de l'édifier aux Champs Chevillons, suivant les plans de l'architecte départemental Le Lorin. Les travaux sont adjugés, le 24 août 1826, à l'entreprise Paturel. En 1832, un mur d'enceinte est construit autour de l'édifice afin de le protéger de l'humidité et du vandalisme.

Mais la construction du nouveau Palais de Justice impose la démolition de la poudrière. Elle est reconstruite à proximité, par Alphonse Guépin, architecte des deux bâtiments. L'entreprise Goinguéné est chargé de sa construction de 1859 à 1860.

En raison du danger de sa proximité avec le centre-ville, il est demandé, à plusieurs reprises, son déplacement. En 1890, la Ville offre mille francs, comme participation à un nouveau déplacement de la poudrière. Charles Baratoux, Maire, écrit le 28 septembre 1892 au Préfet que Louis Blaize et ses sœurs sont disposés à vendre une portion de terrain au lieu-dit « Les Caves de Robien

» pour la construction de la poudrière. Mais compte tenu des difficultés soulevées par ce projet, le Conseil général maintient la poudrière en place. Il fallut attendre les travaux de la ligne de voie ferrée partant de la gare centrale, pour que la poudrière gênante soit démolie.

Le déplacement de la poudrière fut confié, le 15 octobre 1904, à l'entreprise Laurent et Quinio, suivant une proposition de 5 000 f, pour l'aménager aux Villes Moisans.

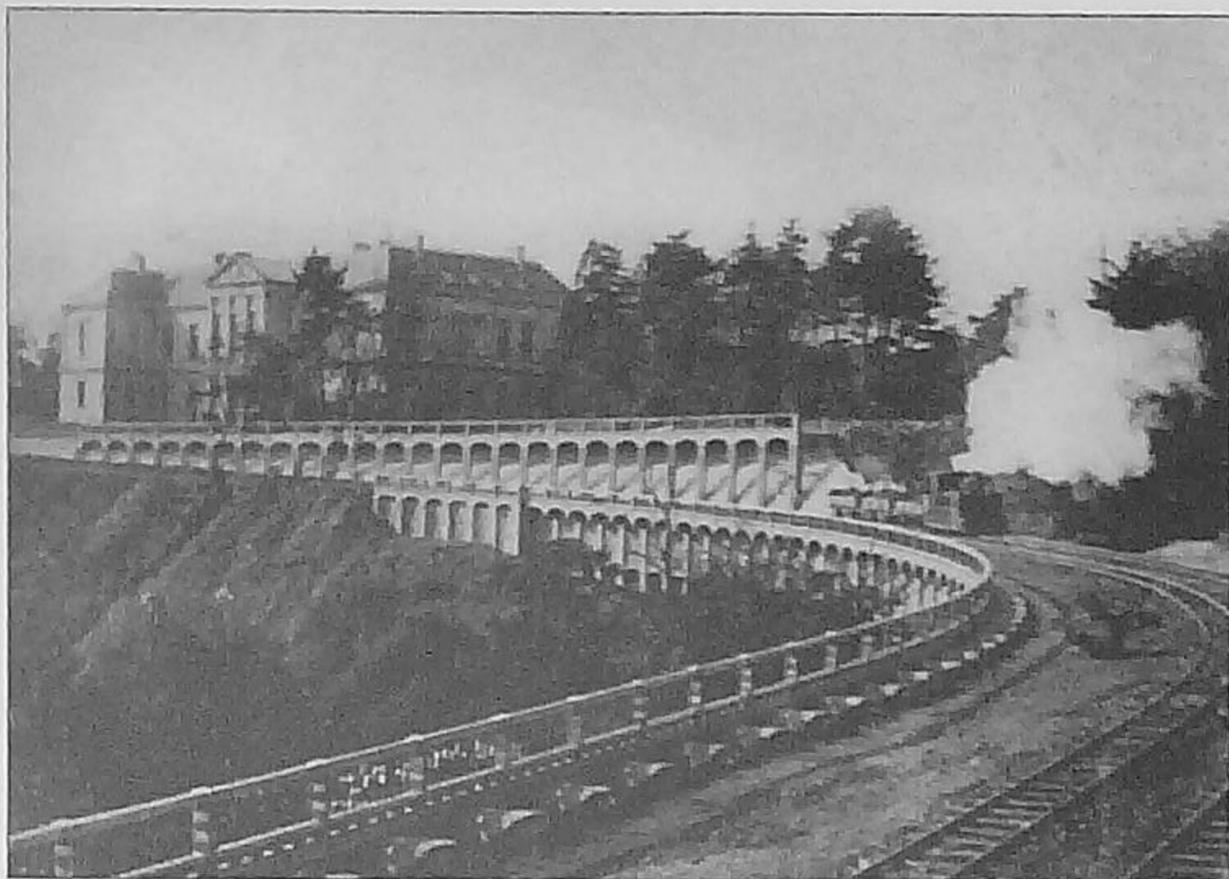


Le Palais de Justice

Le Palais de Justice se trouvait dans les bâtiments de l'ancien couvent des Calvairiennes (à cet emplacement est implanté, de nos jours, le Club Olympique Briochin). Mais la vétusté des locaux et son étroitesse imposaient la construction d'un nouveau palais.

Le Conseil général décide, en 1853, l'édification d'un nouveau Palais de Justice. L'emprunt nécessaire aux acquisitions de terrain est autorisé par décret du 25 avril 1855. M. Ducouédic cède ses terrains des Champs Chevillons, près des Promenades et celui permettant l'extension de la Prison, en décembre 1855.

Le Conseil général décide la construction immédiate du Palais de Justice, en 1856. Le projet est confié à Alphonse Guépin, architecte départemental.



avant-corps central constitué d'un entrecolonnement d'ordre dorique formant la modénature (ensemble et style des moulures) de l'étage posé sur des pilastres constituant les trois portes du rez-de-chaussée. Des bossages cernent des lits de pierres de taille courante sur

Description architecturale

L'édifice est composé d'un corps de bâtiment flanqué de six avant-corps. La façade principale est ornée d'un



Coll. E. Hamonic, St-B.

7106. - SAINT-BRIEUC. - Les Promenades - Le Palais de Justice.

Le Palais de Justice



St-BRIEUC. Les Promenades & le Palais de Justice

l'ensemble des quatre façades du monument. On retrouve dans les encadrements de fenêtres les moulures classiques accompagnant les ordres d'une grammaire inusitée depuis la Renaissance.

L'adjudication des travaux a lieu le 9 janvier 1857 et permet de confier les travaux à MM Pignorel et Marie, entrepreneurs.

La première pierre est posée, le 10 mars 1859, lors d'une imposante cérémonie, au cours de laquelle Mgr Martial, évêque de Saint-Brieuc la bénit.

Les travaux sont entrepris avec diligence, le rez de chaussée est réalisé en 1859, puis l'année suivante les maçonneries

de l'étage. La toiture est en place avant l'hiver. Le bâtiment est inauguré le 12 avril 1863.



Collection F. THOMAS

Le Palais de Justice

La décoration emblématique du fronton, œuvre de l'artiste briochin Pierre Oger père, commence en juillet 1862 pour s'achever début 1864.

Le fronton, d'après Arnaud Le Méhauté, archives de la Société d'Emulation.

« Regardez cette figure qui domine toutes les autres et qui, la première attire le regard : c'est la Justice, la tête dans une situation horizontale, forme avec le corps qui se repose, une attitude pleine de puissance et de majesté. A voir cette figure si calme et si sereine on comprend que le prévenu innocent n'a rien à craindre d'elle et que le coupable doit trembler. A sa gauche, l'Eloquence protégeant l'Innocence, nous offre deux figures d'une exécution remarquable. Les draperies sont bien agencées et touchées avec une vigueur et un moelleux d'un brillant effet. Du côté opposé, se trouve la Vérité dévoilant le crime.

Il ne faut pas passer sous silence quelques attributs qui ne sont pas sans importance : d'un côté une sphère, un enclume, un morceau d'architecture, une lyre et une palette représentant la science, l'industrie et les arts, du côté opposé, les instruments du crime, du châtiment, un billot, une hache et un flambeau éteint.



La décoration intérieure, les tapisseries et la peinture murale, sont l'œuvre de Raphaël Donguy.

En 1867, on procède à l'installation de l'éclairage au gaz dans l'édifice.

L'ensemble est majestueux. Le rez-de-chaussée, en granit de Gouédic, extrait dans une carrière à proximité, est de couleur bleue ocrée, l'étage en granit de l'île Grande est légèrement plus clair.

D'importants travaux de grosses réparations de la charpente et de la couverture sont entrepris en 1913 et 1914. Rappelons l'attentat, revendiqué par le FLB, commis dans la nuit du 18 au 19 décembre 1975, qui détruit entièrement l'aile gauche du Palais de Justice et cause des dégâts considérables.



L'aménagement de la zone des carrières

Un projet est dressé le 13 juin 1955 pour l'aménagement de la zone entre la rue de Gouédic et le Plateau Central. Les terrains sont acquis pour l'édification d'un cours complémentaire.

L'emplacement de la carrière Laurent-Behrens est remblayé par décharge d'entreprises, après enquête d'utilité publique, suivant le dossier du 22 février 1962.

La zone d'habitation

La Municipalité briochine veut accueillir un afflux de population et prévoit un programme de construction de logements et de réalisation d'une zone industrielle.

La délibération du Conseil municipal du 30 juin 1958 confie à la Société d'Economie Mixte pour l'Équipement de la Bretagne l'étude et la réalisation d'un viaduc sur la vallée et d'une zone d'habitation sur le quartier dit du « Plateau Central ».

Le plan de masse de la ZUP est étudié par MM Marty et Denieul, architectes, en liaison étroite avec les Administrations.

Le dossier d'enquête d'utilité publique est approuvé le 30 mai 1960. L'Arrêté préfectoral du 9 août 1960 prescrit une enquête du 16 au 31 août 1960. Les plus importantes remarques émanent de l'Association des propriétaires fonciers, qui sont contre l'élargissement de l'Avenue Corneille.

Mais cette voie est appelée à être la principale voie d'accès à la ville, justifiant la création d'une rue centrale à circulation générale de 12 m de largeur, et de deux voies latérales de 5,50 m, réservée à la circulation locale de desserte et de stationnement.

Le 6 octobre 1960, le Maire propose au Préfet de déclarer d'utilité publique la zone d'habitation.

Le plan d'aménagement de Saint-Brieuc, approuvé par Arrêté préfectoral du 23 juin 1960 prévoit ces aménagements. La zone d'habitation est déclarée « Zone à Urbaniser par Priorité » le 30 novembre 1960.

La volonté locale, aidée par le Fonds Spécial d'Investissement (tranche urbaine), permet au Chef-Lieu d'accueillir quelques dix mille habitants entre 1960 et 1970.

La zone d'habitation, vue par Louis Guilloux

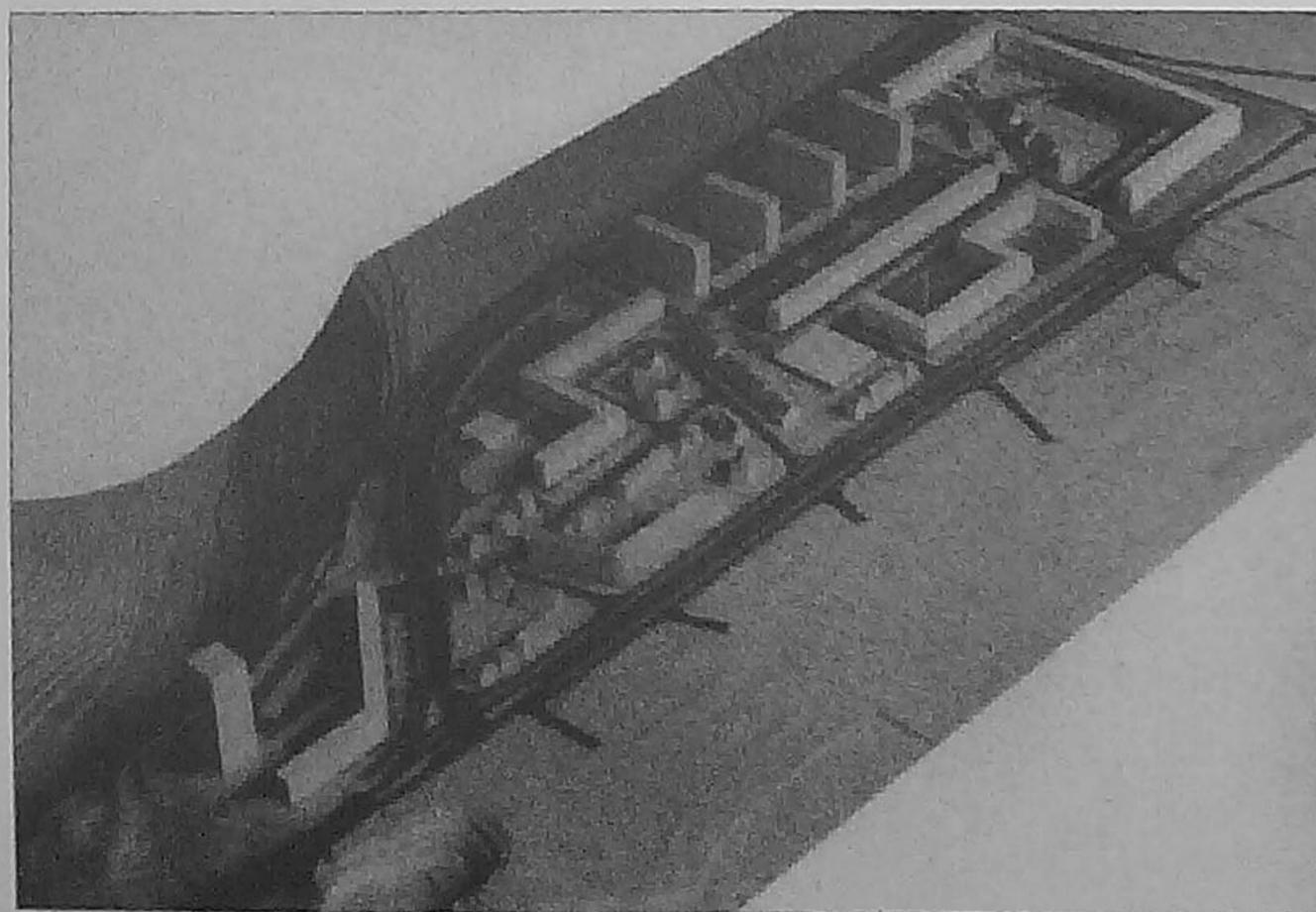
« Voilà maintenant combien d'années que de mes fenêtres d'en haut, le soir, il m'arrive de passer un moment à regarder les lumières de la nouvelle ville ? Rien qu'un moment, hélas. Je ne sais plus m'arrêter à regarder comme je le faisais autrefois... »

Le soir, bien avant que s'éteignent les dernières lueurs du jour, tout s'illumine comme pour une fête d'un bout à l'autre de la nouvelle ville qui surplombe l'ancienne. On dirait un vaste et fragile rempart en forme de couronne, avec de hautes tours carrées de dix ou douze étages. Tout se met à briller partout et sur les côtés aussi sont apparues des lumières nouvelles...

Quand venait le soir autrefois et que, de ces mêmes fenêtres je regardais la ville, tout ce qui l'entourait restait plongé dans les ténèbres... Que s'est-il passé ? Avant

qu'il ne fût tout-à-fait nuit, j'aimais bien rester un instant à contempler ce que je voyais de campagne de l'autre côté de la vallée de Toupin. Sur le plateau, comme nous disons, là où s'édifie à présent la cité industrielle, on ne voyait que des champs et parmi eux un grand champ de colza. Je ne me lassais pas d'en regarder les moissons onduler au vent du soir. Ce champ de colza comme tout ce qui l'entourait a disparu, à la place s'élèvent aujourd'hui de grands immeubles. Le soir on dirait les blocs de cristal transpercés de lumière... »

« ..Vingt ans, ma belle âge », pages 257 / 259 éd Gallimard 1998



L'aménagement de la zone des carrières

L'histoire urbanistique du Plateau Central

L'histoire urbanistique du Plateau Central est intéressante.

Au début du XX^{ème} siècle, il comprend une carrière, des espaces cultivés, un petit étang et un immense champ de jeux ; quelques constructions y sont édifiées.

Le projet de lotissement de 1935, qui esquisse la réalisation d'un pont, favorise le développement des constructions.

Mais le pont d'Armor, ouvert en 1962, est utilisé pour la circulation de transit et transforme la voie urbaine de l'Avenue Corneille. Le quartier tranquille doit supporter un passage journalier de plus de 10 000 véhicules.

Enfin, la création de la voie express permet au trafic de transit de contourner la ville, et l'avenue Corneille devient la pénétrante Est de la ville.

Un témoin en développe cette évolution :

15 juillet 1962 -

Quel beau feu d'artifice : c'est l'inauguration du Pont d'Armor, ouvrage d'art tant attendu, qui allait enfin permettre de relier le centre-ville au vaste espace dénommé « *le Plateau Central* ».

Cette réalisation laissait entrevoir l'extension possible considérable dont le chef-lieu avait le plus grand besoin. Victor Rault, Raoul Poupard et Antoine Mazier, furent les Maires qui s'investirent successivement dans cette heureuse urbanisation.

Délimitation - Le Plateau Central est certes un lotissement, mais il est intéressant de l'élargir pour mieux le situer dans le secteur Nord de la ville à l'époque où la population urbaine du chef-lieu accueillait dix mille âmes nouvelles.

Une limite artificielle pourrait reprendre le lit d'un petit ruisseau qui coulait en contre-bas de la rue Parmentier, au Sud, la rue Racine existante à l'Est, avec la Prison voisine et le Parc de Ty Coat. A l'Ouest la rue du Tertre aux Lièvres et la fontaine sucrée; encore plus à l'Ouest, dominant les carrières de Gouédic, un repère végétal « le petit bois de Sainte Anne » et au Nord, en bordure de la crête de la vallée, jusqu'à Gernugan, les Villes Dorées et la rue Lafayette.

Avant d'évoquer la véritable naissance de la première urbanisation, il convient de rappeler que le Plateau était constitué, comme indiqué ci-dessus, des restes de carrières abandonnées, marécageuses par endroits, et des espaces pour l'aventure, qui se prolongeaient vers le fond de la vallée de Gouédic, avec des accès sommaires qui mériteraient encore d'être empruntés pour évoquer la rusticité des lieux. Sur la partie plane (le nom de Plateau

est logique), quelques rues amorcées par les fondateurs du lotissement, MM Balanger et Rideau, ce dernier entrepreneur, ayant joué un rôle important pendant de longues années durant lesquelles se poursuivait l'aménagement de l'ensemble.

Premières implantations -

Sur ce secteur, quasiment vierge, en dehors de la ferme de la famille Baussan, une première construction fut édifiée en 1935, une belle demeure à l'architecture originale, qui, par sa modernité, attirait bien des curieux. Cette maison, récemment agrandie, sans doute parce qu'elle dominait la vallée, fut baptisée « le Mirador ». Puis, quelques autres constructions surgirent, dont le seul commerce de l'époque, le café-épicerie Garandel. Les rues Molière et Flaubert accueillirent de nouvelles maisons (notons que les noms de célèbres écrivains, notamment de la Pléiade, furent données aux rues, avant leur ouverture).

La véritable éclosion de constructions date des années 1952 - 53 car de nombreux propriétaires désiraient habiter dans ce quartier neuf et tranquille.

L'architecte départemental Jean Fauny, projeteur du Mirador, organise l'urbanisation du Plateau, mais sa proposition d'y établir la Préfecture ne reçoit pas un accueil favorable.

L'urbaniste prévoit deux axes perpendiculaires principaux charpentent la voirie du lotissement : l'Avenue Corneille et la rue Racine, sur lesquelles se greffent des rues secondaires.

Nous pouvons considérer que le Plateau s'est construit en deux étapes :

la première, dure une dizaine d'années, jusqu'en 1975. Tous les lots individuels trouvent preneurs, et deux collectifs sont réalisés par l'entreprise Rideau. Quelques commerces s'installent en rez de chaussée de ces immeubles et créent de l'animation dans le nouveau quartier, la seconde, bien différente, nécessite un travail considérable.

Il a fallu buser une partie des anciennes carrières, remblayer, écrêter les buttes, compacter les couches de remblais et de décharge publique. Le nivellement permit l'implantation du Collège Racine, la Place de la Liberté et ses abords.

Au Nord du Plateau est réalisée une « zone à urbaniser en priorité » qui permit l'exécution d'un programme de 1976 logements collectifs, implantés sur 65 ha dont 1093 HLM locatifs rue Balzac et dans le quartier de l'Europe, avec l'aménagement d'un centre commercial, de deux groupes scolaires, une crèche, un centre social et un foyer de personnes âgées.

L'aménagement de la zone des carrières

Elargissement de l'Avenue Corneille -

La construction du pont d'Armor, la création de la rocade Est et le programme de logements imposèrent une modification de la conception des voies principales du Plateau. Il faut élargir l'Avenue Corneille et la structurer différemment avec une large voie centrale pour la circulation de transit et la création de voies latérales de desserte des riverains.

La difficulté est grande, car chaque propriétaire a amoureusement créé un jardinnet en façade de sa propriété et aspire à un quartier calme. Il faut acquérir ces jardinets, démolir les petites clôtures, dont le style et le modèle avaient été imposés, reprendre tous les branchements, indemniser les propriétaires, réaménager les accès au cas par cas. Cette tâche délicate fut menée à bien par Antoine Mazier, Maire, et ses Services, qui essayèrent de convaincre chacun du bien fondé de la démarche. Obtenir l'accord amiable d'une cinquantaine de propriétaires afin de toucher à leur propriété privée ne fut pas

trop difficile. C'est moins technique et moins gratifiant que de réaliser la construction d'un ouvrage d'art, mais il s'agit néanmoins d'une fameuse opération de relation humaine.

Pour écrire l'histoire du Plateau, il conviendrait de s'attacher à chaque espace et de raconter, non seulement comment furent décidées leurs destinations : ici la Tour du pont, plus loin l'école ou l'église Saint Guénolé, la galerie marchande avec sa pittoresque cheminée, la Poste, les espaces verts, mais aussi, il nous viendrait l'envie de dresser le portrait des personnes qui, petit à petit, peuplèrent un univers, celui surtout des pionniers.

Le Plateau d'hier, celui d'avant-guerre, de notre enfance, paraît bien loin. A l'échelle humaine, c'était hier.



Le pont d'Armor



L'ouvrage destiné au franchissement de la vallée de Gouédic entre l'avenue Corneille et le boulevard Sévigné était imaginé depuis 1935, peut-être même bien avant... Sa réalisation s'impose d'une part comme liaison importante de la zone d'habitation du Plateau et le centre ville, mais également pour permettre l'aboutissement de la rocade Est, de Langueux au Chef-Lieu, destinée à supporter la Route Nationale de Paris-Brest, dans l'attente de la réalisation de la déviation.

Le 12 octobre 1954, le Conseil municipal de Saint-Brieuc émet le vœu d'une prise de contact avec le service des Ponts et Chaussées pour l'étude du projet d'un pont sur la vallée de Gouédic. Lors de la séance du 1er février

1955, est prise une délibération confiant au Service Central d'Etudes le projet de l'ouvrage.

La réalisation du programme des mille logements permettra son financement.

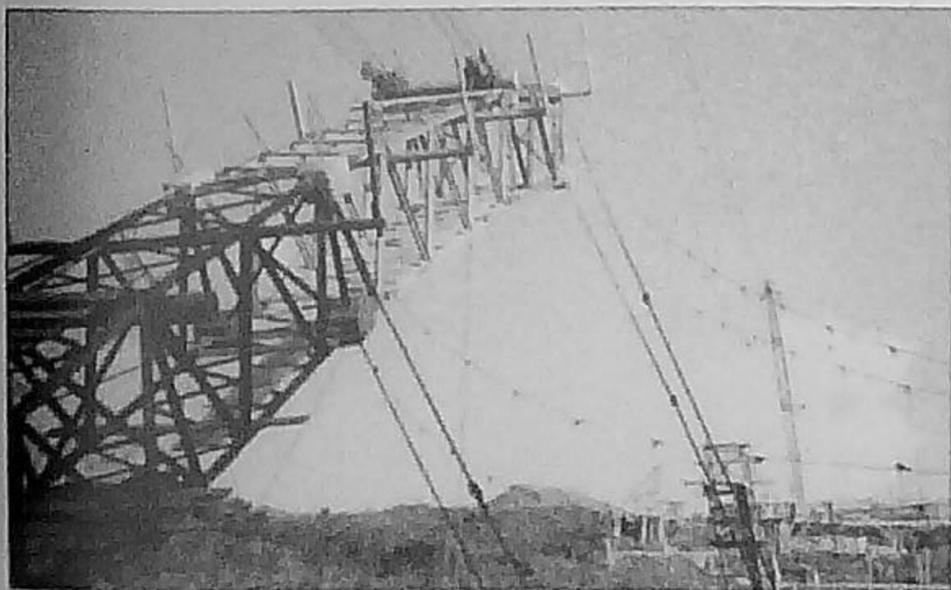
L'emplacement -

Le tracé de l'avenue Corneille est défini dans les plans du lotissement datant de 1935, avec la prévision d'un ouvrage aboutissant au Nord de la gare centrale, au boulevard Sévigné. Initialement une largeur de chaussée est prévue à 10,50 m, mais la réalisation de la Rocade Est (voie reliant Langueux à Saint-Brieuc) devant servir de déviation provisoire de la RN 12, conduit à prévoir deux chaussées séparées.

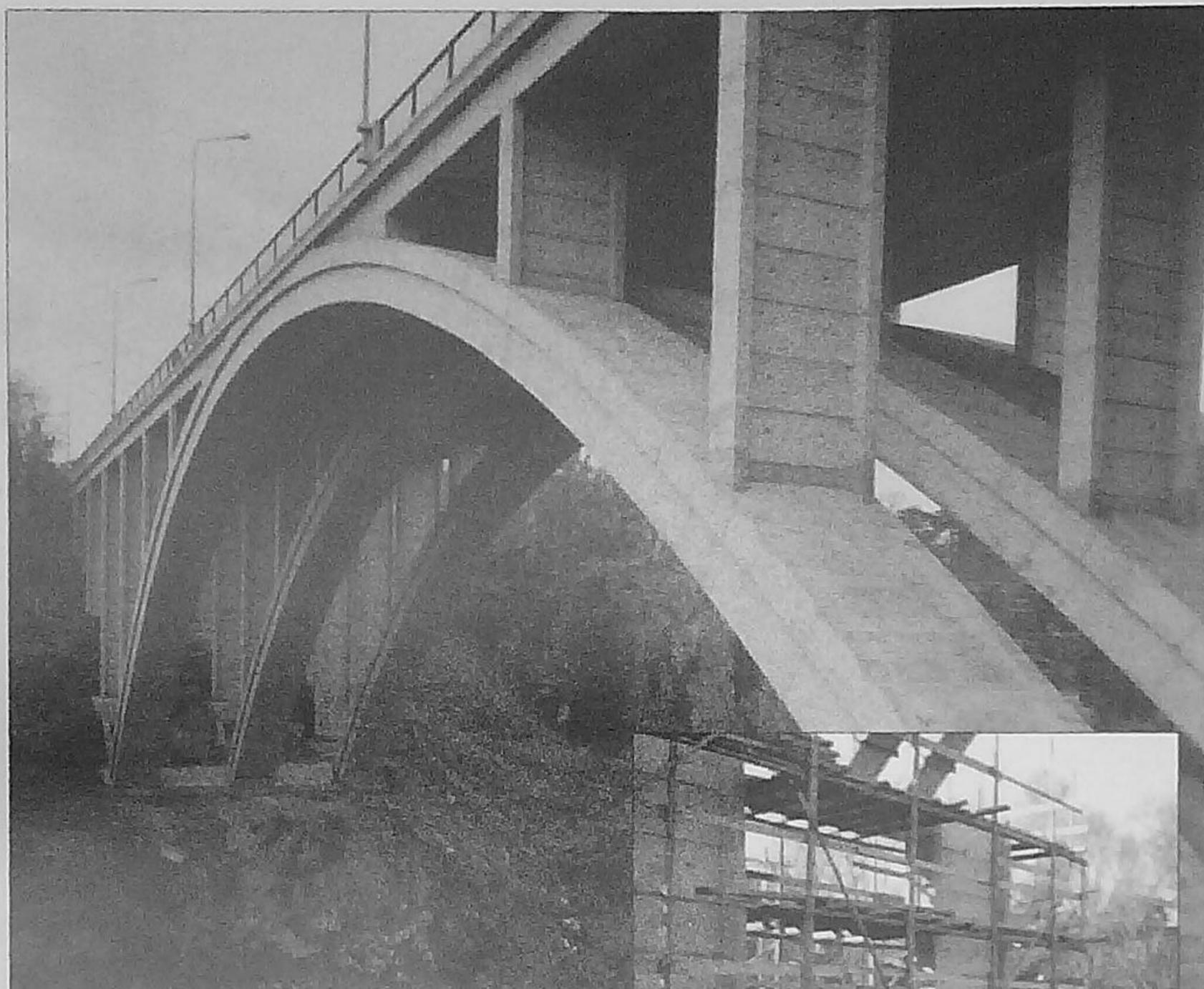
L'appel d'offres du 25 novembre 1959 désigne l'entreprise Pierre et Pasquet pour l'exécution des travaux, avec un délai d'exécution de deux ans.

Le marché initial s'élève à 1 505 754,20 francs. L'ordre de service de commencement des travaux date du 20 avril 1960.

Un avenant, approuvé le 10 mai 1960, porte le marché à 1 645 161 francs, tenant compte des goujons d'ancrage des culées et de l'augmentation de profondeurs des puits et culées.



Le pont d'Armor



Caractéristiques :

un arc central de 80 m d'ouverture et de 20 m de haut,
deux viaducs d'accès
Longueur 164 m
Largeur 12 m de chaussée et deux trottoirs de 2,5 m

L'arc comporte trois anneaux en béton armé, distants de 7,16 m, les culées des arcs sont appuyées sur la roche mère, côté Plateau, et ancrées dans une arène granitique, côté villa, par des massifs en béton armé.

Chaque palée est constituée par trois groupes de deux poteaux correspondant aux trois panneaux d'arc. Les deux poteaux sont distants de 2,37 d'axe en axe et sont réunis par un voile de 10 cm d'épaisseur en éléments préfabriqués.

Le tablier en béton armé comporte huit longerons supportés par des entretoises de 0,66 m de largeur. Quatre longerons centraux ont une largeur de 0,52 m, deux intermédiaires de 0,33 m, et les deux latéraux de 0,23 m. Leur hauteur est de 0,82 m, surmontés d'une dalle de 0,18 m d'épaisseur

A la clé, le tablier est incorporé à l'arc, innovation qui



allège la vue en élévation de l'ouvrage.

Les contraintes prises en compte sont de 400 kg/cm² pour la compression du béton à 90 jours, 1300 kg/cm² pour les aciers Adx et 2100 kg/cm² pour les tors et crénelés.

Les travaux se déroulent normalement, sans accident notable.

Sont entrepris en premier lieu les travaux d'ancrage des fondations des arcs, puis la réalisation du cintre métalli-

Le pont d'Armor

que nécessaire pour le coulage de l'arc central. Parallèlement, sont entrepris les travaux de fondation et la mise en œuvre des piles des viaducs d'accès.

Le cintre de l'arc central est prêt en février 1961. Sont entrepris le coulage de l'intrados (plancher bas de l'arc), puis des parois latérales et enfin la dalle haute de l'arc creux.

L'arc central est décoffré le 27 juin 1961.

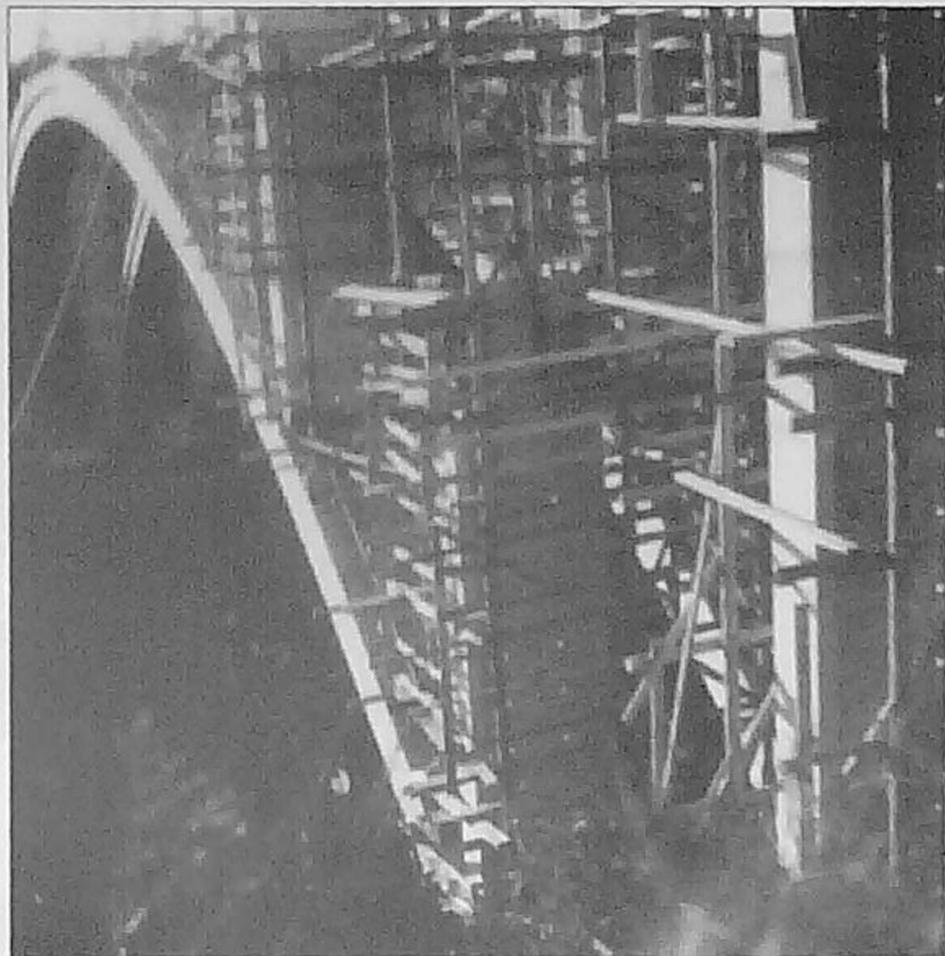
Le cintre est déplacé vers l'aval pour préparer le coulage et la mise en place de l'arc aval. Il est décintré en octobre 1961.

Le cintre est ripé vers l'amont pour permettre le coulage de l'arc amont.

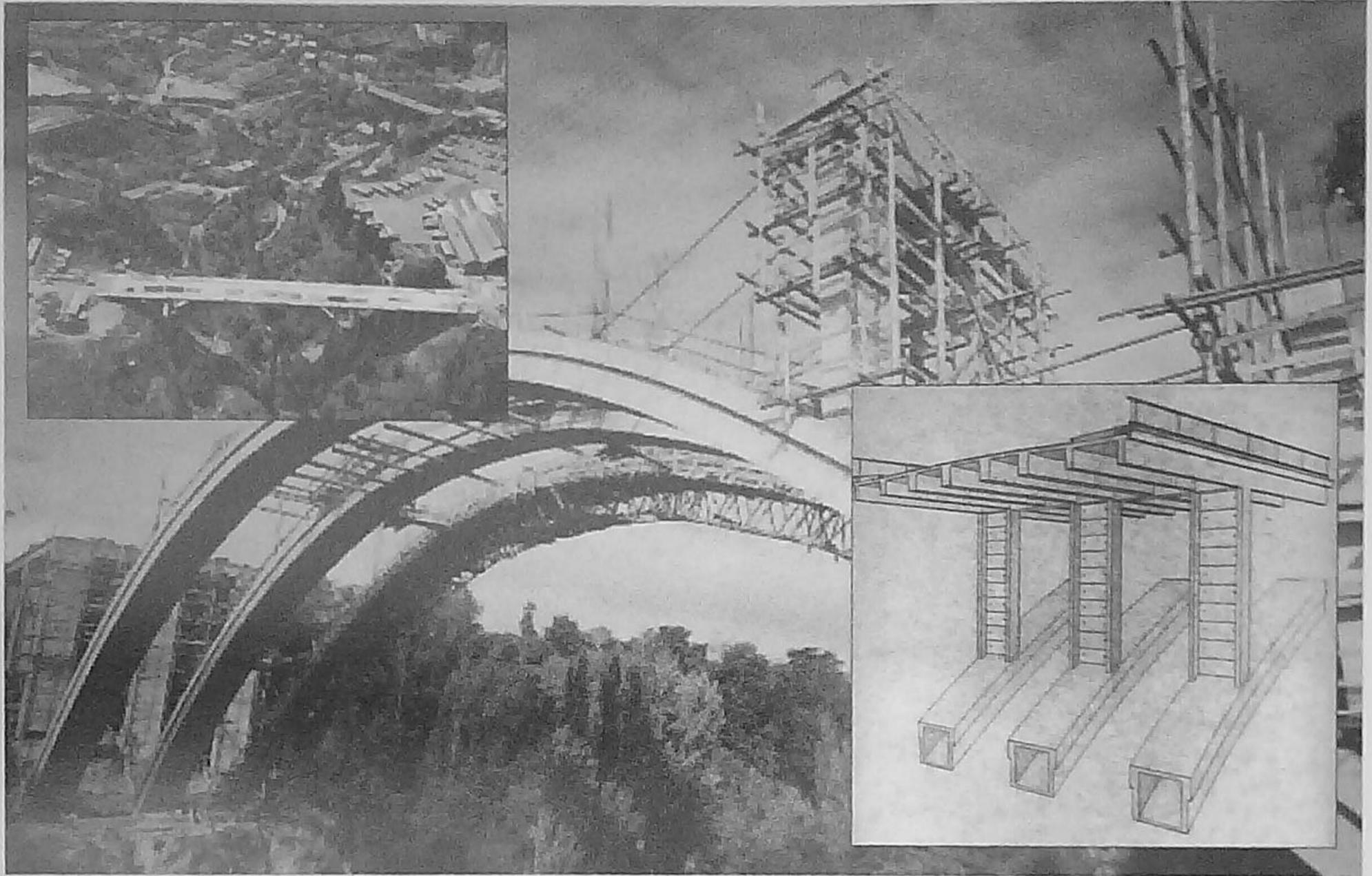
Les palées sont montées sur les arcs.

La culée rive gauche est évidée afin de servir de garage à la nacelle de visite de l'ouvrage.

Les eaux pluviales sont évacuées par des gargouilles espacés de moins de vingt mètres, reliées par des tuyaux verticaux à des collecteurs placés dans les arcs.



Le pont d'Armor



Le tablier est ferrillé et coulé.

Les finitions, la mise en place du garde-corps et des lampadaires.

Les épreuves par poids morts et par poids roulants sont réalisées le 11 juillet 1962.

Le procès verbal de réception provisoire du viaduc, daté du 20 juin 1962, est signé le 11 juillet 1962.

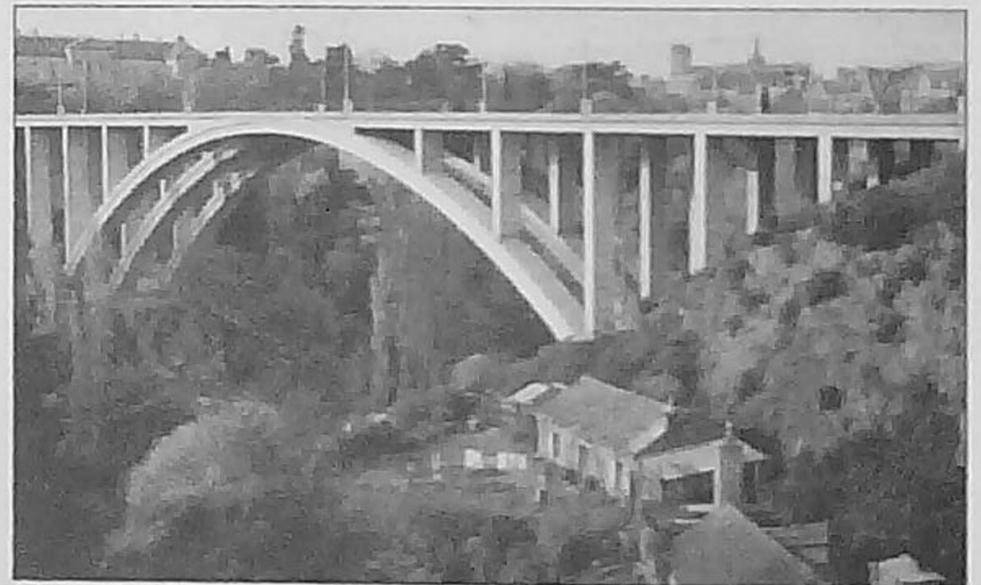
Le viaduc est inauguré le 15 juillet 1962, ainsi que la Rocade Est, la voie de contournement de la R N 12, entre Langueux et le Chef-Lieu.

L'aménagement sportif

La ville aménage un petit ensemble sportif dans la partie basse de la vallée entre le pont d'Armor et le viaduc de Toupin.

Il comprend un petit terrain d'évolution comprenant une piste de 100 m, un plateau de 46 x 30 m, permettant la pratique du basket ou du volley, un sautoir de 45 x 20 m et un lançoir de 15 x 25 m, et un petit bâtiment vestiaires, douches et toilettes.

Le 18 août 1967, la construction d'un bâtiment vestiaire-douche est confiée à l'entreprise Budet, suivant un marché d'un montant de 55 000 f.



Etudes diverses sur la vallée

A diverses époques, la vallée a semblé intéressante soit pour permettre une liaison, soit pour créer un espace de vie. Nous citerons quelques projets, dont fort heureusement plusieurs n'eurent pas de suite.

Projets de voies ferrées - La desserte du port du Légué par une voie ferrée est demandée par une délibération du Conseil municipal de St Briec du 10 août 1878. Le projet de Le Coz, ingénieur civil de la Ville, emprunte la vallée, avec des courbes de 115 m et une pente continue de 0,020, mais il n'est pas retenu.

A la fin du XIX^{ème} siècle, les premiers tracés de la ligne départementale de Plouha empruntent également la vallée. La ville de Saint-Briec propose un tracé vers le sud de la ville et descendant la vallée de Gouédic sur pratiquement toute la longueur. Heureusement, Harel de la Noë suggère la création des boulevards suspendus.

Projet d'étang de Toupin - En 1906, un premier projet de barrage est proposé, en l'amont du viaduc de Toupin. Mais l'édification de la maison de tir impose

l'abandon du projet d'étang.

Le 4 février 1931, J B Illio expose au Conseil municipal les nombreux avantages de l'édification d'un barrage, à quelques mètres du viaduc de Toupin, pour rendre le ruisseau **bienfaisant** : régularisation du cours, utilisation de la chute d'eau de 4 mètres, aménagement de lavoirs ou de bateaux-lavoirs, bains, école de natation, canotage..

En 1930 J B Illio publie cette chanson, sous le titre LA TOUPINETTE :

*Depuis longtemps, les briochins
Parlaient d'tout, parlaient d'Toupin,
De son étang, de ses fêtes,
Supposons qu'la chose soit faite.
Le Gouédic est épatant
Pour apprendre à jouer la Toupinette,
Le Gouédic est épatant
Pour gonfler le petit étang.*

*Fin du VII^{ème} couplet : Le paradis vous attend,
Briochins, derrière Toupinette,
Le paradis vous attend,
Dès qu'vous aurez bu l'étang.*



Etudes diverses sur la vallée

La querelle est très vive entre les « Toupinistes » et les « anti », ou bien entre les hydrophiles et les hydrophobes. Les opposants craignent la brume en hiver et les moustiques en été.

Le 2 avril 1931 les commissions Travaux et Finances émettent un avis défavorable.

Le Lac du rêve est abandonné.

Aménagement de la vallée - Le dossier FDES, approuvé le 26 novembre 1964 prévoit des travaux d'espaces verts pour 1,6 M F.

M Marty, architecte présente un projet, le 18 décembre 1973, portant sur l'aménagement de la plaine en bas de la vallée et sur la protection et la mise en valeur des pentes du ravin. Le projet ne fait pas l'unanimité. Certains conseillers suggèrent un théâtre de verdure (et l'on rétorque qu'il y en a déjà un aux Promenades qui ne sert pratiquement jamais), d'autres un ascenseur (vue de l'esprit, car non rentable), un restaurant à l'emplacement des serres. Finalement, il est décidé de faire un gros effort sur les pentes du ravin, de consolider la couverture végétale, de nettoyer les taillis, d'élaguer et d'éclaircir les arbres de haute tige, d'aménager et de rectifier les cheminements piétons.

Liaison entre Beauvallon et le centre-ville.

- Depuis 1960, il est étudié la faisabilité d'une voie d'ac-

cès à partir du rond point de Brézillet, qui aboutirait sous le pont d'Armor, au boulevard Sévigné, afin de créer une pénétrante Ouest dans la ville.

Mais la réalisation, en 1965, d'une passerelle le long du viaduc SNCF, rend impossible la construction d'une route d'accès et le projet est heureusement abandonné.

Etudes de l'Ecole d'Architecture de Bretagne

- Entre 1992 et 2000, l'Ecole a fait étudier la vallée. Il est reconnu que la vallée de Gouédic est un atout majeur inexploité.

Il est proposé de construire :

un complexe sportif, avec des salles ouvertes sur la nature,

un bâtiment pour « atténuer le caractère massif du parking silo de Gouédic » : 30 logements, cafétaria..

un quai qui dessine les contours de la vallée, avec des logements, des équipements publics et un espace d'expositions.

Pour reconcilier la ville et son port, c'est à dire entre la ville haute et la ville basse, Thierry Maître propose d'aménager un parc à séquences suivant la vallée sinueuse, dont le ruisseau est le fil conducteur. Il propose notamment de mettre en valeur la roche et de mettre en scène le viaduc de Toupin.



69 SAINT-BRIEUC

Le Collège de Jeunes Filles

C - Les aménagements et les constructions

Le viaduc de Toupin

Le tracé de la ligne de voie ferrée Saint-Brieuc à Collinée franchit la vallée de Gouédic à Toupin. Harel de la Noë prévoit un ouvrage important permettant le passage de la ligne de voie ferrée et le trafic routier vers le quartier de Cesson. Ce quartier était desservi par un petit chemin descendant jusqu'au bas de la vallée et équipé d'un petit pont établi sur le ruisseau. Conçu dès 1902, ce viaduc comporte sept arches métalliques, prolongées d'arches en maçonnerie, avec un plancher en béton armé, avec emploi de briques. C'est le seul ouvrage métallique important construit dans notre département par l'ingénieur briochin, car le Conseil général souhaitait la réalisation d'ouvrages en maçonnerie, dans une région granitique. (en fait, l'ingénieur réalisa quatre autres ouvrages métalliques, mais de moindre importance).

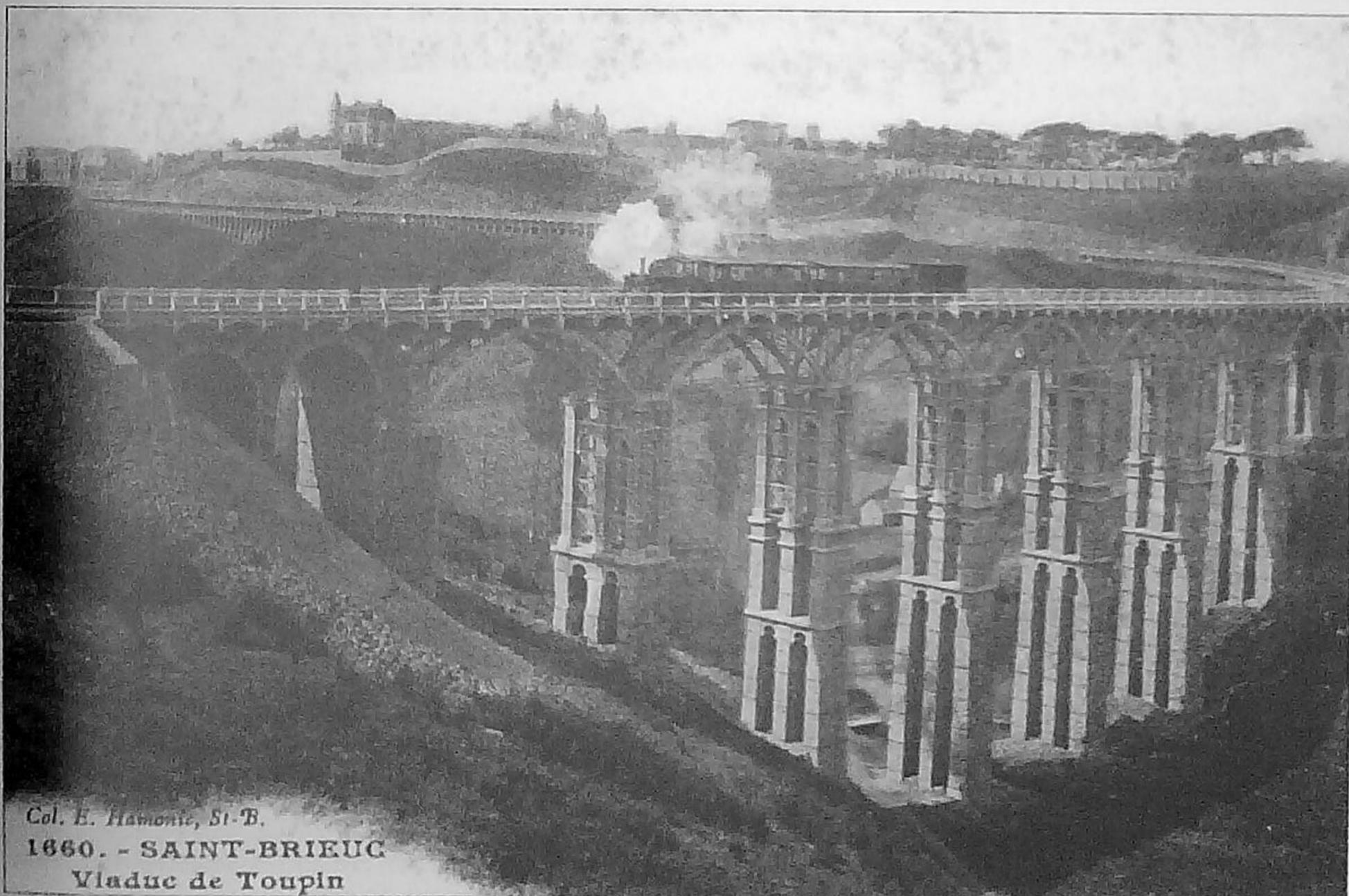
Caractéristiques :

quatre arches maçonnerie de 6 m côté centre-ville,
sept arches métalliques de 18 m de portée,
deux arches maçonnerie, côté Cesson,
Longueur totale 179,14 m,
Largeur 7,80 m,
Hauteur maximum de 35,40 m



La statue d'Anatole Le Braz domine le viaduc de Toupin et la mer.

Les travaux sont réalisés en régie, avec du personnel embauché au nom du département ; par contre la four-



*Col. E. Hamon, St-B.
1860. - SAINT-BRIEUC
Viaduc de Toupin*

Le viaduc de Toupin



niture et la mise en place des arches métalliques sont confiées à l'entreprise Paris de Nantes, suivant un marché approuvé en avril 1903.

C'est un ouvrage mixte, à double utilité, pour la voie ferrée vers Moncontour et pour le trafic routier.

Les piles sont en maçonnerie de matériaux extraits à proximité du viaduc, et taillées sur place. Elles sont évidées, pour réduire le cube des matériaux. Tous les deux

mètres environ, un chaînage en béton armé, coffré par deux rangées de briques, assure une meilleure résistance aux efforts de cisaillement.

Les piles sont prolongées par des poteaux, mesurant 0,70 x 0,70 m, réalisées en béton armé, avec des coffrages en briques bicolores. Au cœur du poteau, un rail de 9,88 de longueur forme une armature complémentaire. Ces poteaux, réalisés en matériaux hétérogènes, constituent le point faible du viaduc.

Les arches en maçonnerie des travées d'accès sont réalisées, comme les treize viaducs du modèle de Grognet, par des arcs en maçonnerie d'un mètre de largeur.

Les travaux débutent fin 1902 par les culées et les arches en maçonnerie. Puis, sont édifiées les six piles centrales. Les arches métalliques sont placées entre juillet et novembre 1903. Ensuite, sont montées les pilettes, sur lesquelles est coulé le plancher en béton armé.

Un seul accident grave se produit lors de la construction du viaduc. Le 4 juillet 1903 Jean-Marie Le Guyader, manoeuvre, âgé de 21 ans, fait une chute occasionnant plusieurs fractures. Aucun mort n'est à déplorer sur ce chantier.

Les essais de l'ouvrage sont entrepris le 30 mai 1905, un

LA BRETAGNE PITTORESQUE

2151 - Saint-Brieuc - Nouveau boulevard et Viaduc de Toupin



C - Les aménagements et les constructions

Le viaduc de Toupin



La Bretagne Pittoresque
2100. - St-BRIEUC - Viaduc de Toupin

mois après la mise en service de la ligne le 1er mai. Les trois types d'épreuves donnent des résultats satisfaisants. Le Publicateur des Côtes-du-Nord du 5 février 1905 :

« Au bout des boulevards suspendus, au dessus du Gouédic, nous débouchons sur le viaduc de Toupin. Ce pont est le chef-d'œuvre des travaux entrepris et peut-être le plus élégant de Bretagne. Sa grâce est faite de la superposition harmonieuse du fer et de la pierre. Sur des assises fortes et élancées s'appuient d'immenses cintres entremêlés, finement ciselés, teintés de vert clair. C'est vraiment un pont de dentelle qui ajoute à la beauté du site et à la commodité des communications ».

Le viaduc nécessite de nombreux travaux de grosses réparations.

En 1958 et 1959, une dalle en béton armé est réalisée sur l'ouvrage. Les structures métalliques sont renforcées et repeintes.



St-Brieuc. Vue Générale des Travaux d'Art des Chemins Départementaux

En 1967, sont réalisés la reconstruction du trottoir côté Cesson, l'élargissement côté Saint-Brieuc, le renforcement des retombées d'arcs et le remplacement des rouleaux par des appuis néoprène.

En 1986 et 1987, d'importants travaux sont entrepris : la réfection des poteaux et pilettes hautes en briques armées fragiles et leur remplacement par du béton armé, le remplacement d'éléments métalliques, le traitement de fissures par injection de résine... Aucune précaution n'est prise pour conserver l'aspect initial du viaduc (les pilettes surmontant les piles, coffrées par des briques bicolores très agréables à l'œil ont été remplacées par du béton froid).

Le Département a transféré l'ouvrage à la ville de Saint-Brieuc après la réalisation de ces travaux, après leur réception et l'inauguration du 7 février 1989

Pour beaucoup, c'était le plus bel ouvrage qu'Harel de la Noë a réalisé dans son département. Les contemporains étaient frappés par :

l'harmonie du viaduc, avec des piles et des assises inspirant la solidité, surmontées d'arc fin métalliques supportant des pilettes très décoratives soutenant un tablier très fin, l'audace dans l'emploi de divers matériaux : métal, brique, béton armé et maçonnerie, une impression de légèreté, voire de fragilité, ses couleurs variées, les piles et les arches en maçonnerie de couleur locale, les briques bicolores et les arcs métalliques en vert clair.

L'ouvrage a particulièrement favorisé la desserte et le développement du quartier de Cesson, en facilitant son accès au centre-ville.

Le viaduc de Toupin est l'ouvrage le plus haut du premier réseau, plus de 35 m. Depuis la démolition de Souzain, il est le plus long avec près de 180 m.

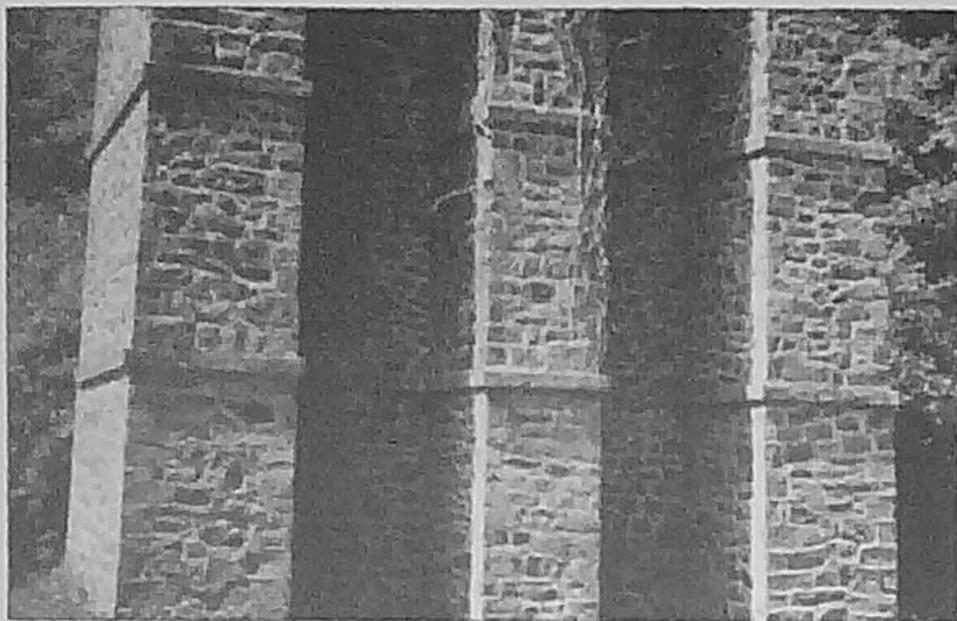
Les piles et arches en maçonnerie n'ont nécessité aucune intervention pendant un siècle.

Par contre, les travées métalliques ont fait l'objet de travaux d'entretien très nombreux.

De nombreux éléments ont dû être repris : les poteaux, les pilettes, les appuis mobiles. De nombreux travaux d'étanchéité ou d'écoulement des eaux ont dû être réalisés.

Sa proximité au port du

Le viaduc de Toupin



Légué explique que sa face aval est la plus exposée.

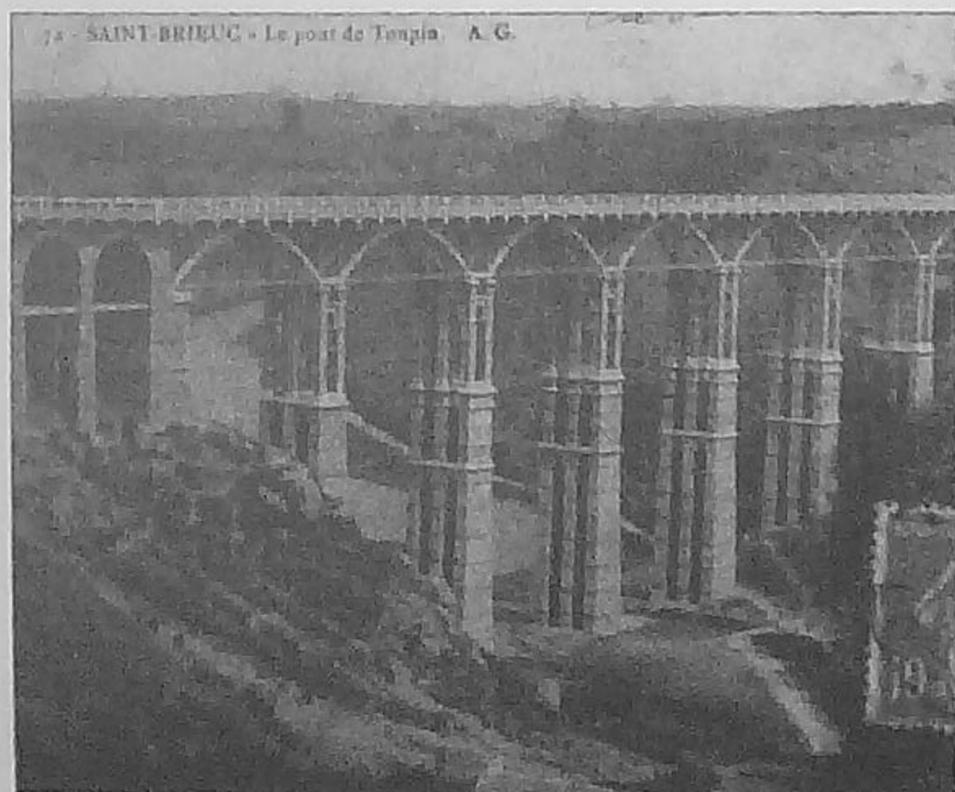
Le viaduc de Toupin, de même conception que le viaduc de Souzain, mais plus fragile car celui-ci ne comportait pas d'arches métalliques, est certainement l'ouvrage le plus délicat de la Ville de Saint-Brieuc. Sur le plan historique, sa conservation est très importante, elle est indispensable en considérant son intérêt pour le paysage urbain. L'apport du viaduc de Toupin dans la facilité des liaisons entre Cesson et le centre-ville, depuis plus d'un siècle, justifie quelques égards et un suivi constant.

L'indépendance bretonne du 1er juin 1905

Chansonnette cocasse de Pierre Detaille comportant 18 couplets :

Refrain : *Y a rien d'plus biau que l'Pont d'Toupin
Qui est tout peint au Ripolin.*

1er couplet : *Qu'il est léger, qu'il est hardi.
Il est en fer, il est en brique
Il est en béton qu'on fabrique
Sous le nez des carriers d'Gouédi.*



C - Les aménagements et les constructions

Le viaduc Pompidou sur le Gouédic



Franchissant une vallée moins large, moins profonde et inhabitée ce viaduc présentait à l'évidence moins de difficultés que son frère du Gouët. Il a néanmoins bénéficié des mêmes techniques de fabrication et d'exécution et, hormis les problèmes d'implantation des fondations (une seule pile a nécessité la réalisation d'une enceinte étanche contre trois pour le Gouët), sa réalisation a été en tous points identique quant aux procédés, techniques et matériaux employés.

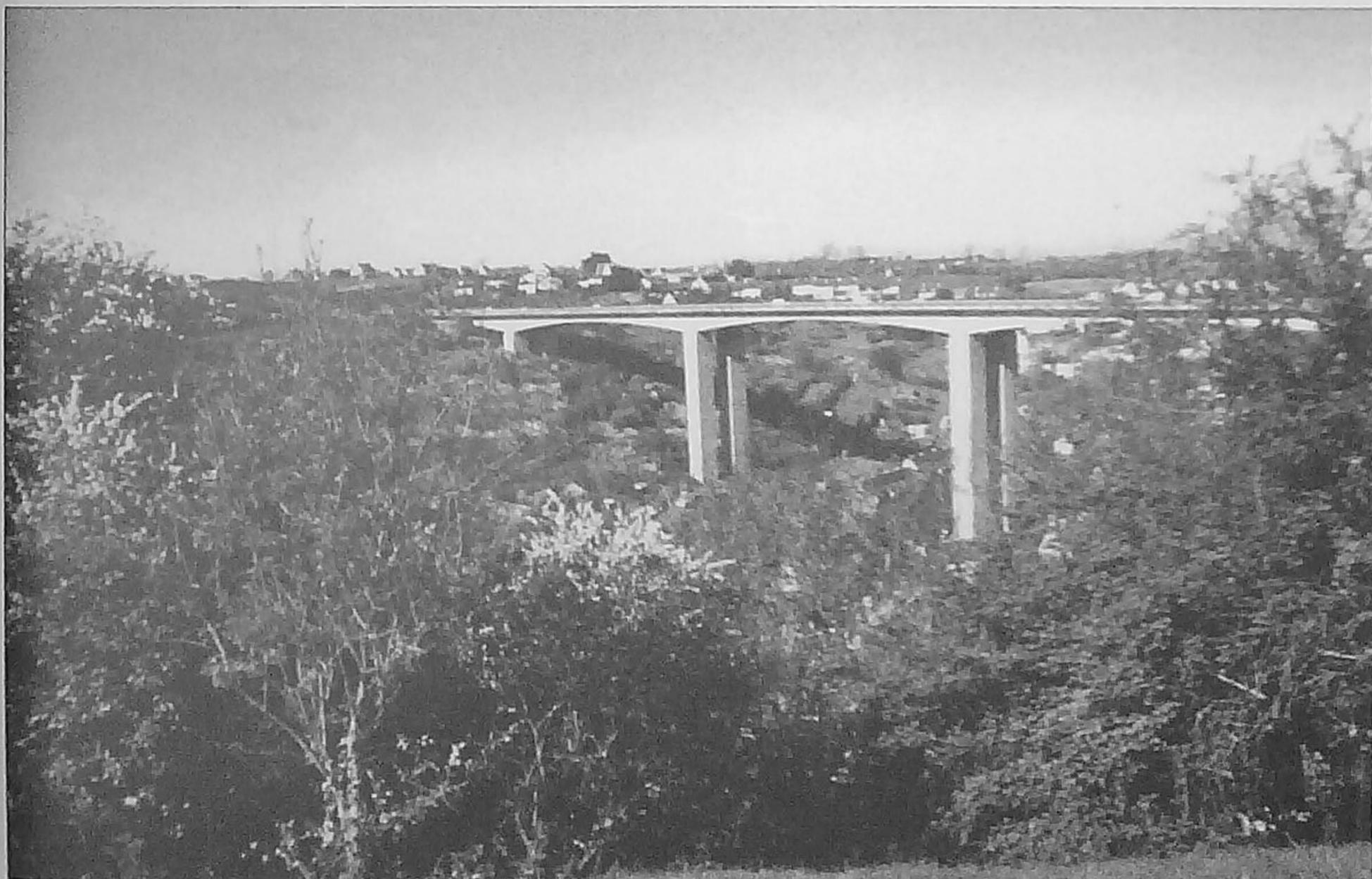
Les Ingénieurs et ouvriers ont simplement éprouvé moins d'angoisse pour le franchissement de la zone naturelle du Gouédic que pour le survol, par des éléments de béton de 50 à 80 tonnes, de la zone urbanisée du Légué (Port de Saint-Brieuc) traversée par la rivière du Gouët.

L'exécution de l'ouvrage

Le chantier, officiellement lancé en janvier 1977, a réellement démarré le 2 mars 1978.

Les exécutants ont pu alors s'appuyer sur un projet largement revu et corrigé par un travail d'études associant les experts des entreprises et de l'Administration (Service d'études techniques des Routes et Autoroutes). Cette fructueuse coopération se poursuit tout au long des travaux facilitant l'intervention des partenaires sur le chantier, maîtrise d'œuvre (DDE et Cete de l'Ouest) comme Entreprises (Huit Sociétés différentes sont intervenues sur ces ouvrages).

Le viaduc du Gouédic compte en fait deux ouvrages accolés de près de 300m de long et 55 m de hauteur au point le plus bas de la vallée. Chaque ouvrage compte quatre travées (distance entre piles consécutives) de 54-91-91 et 54 m pour le viaduc amont et 63-91-91 et 54 m pour le viaduc aval, l'écart provenant des conditions dif-



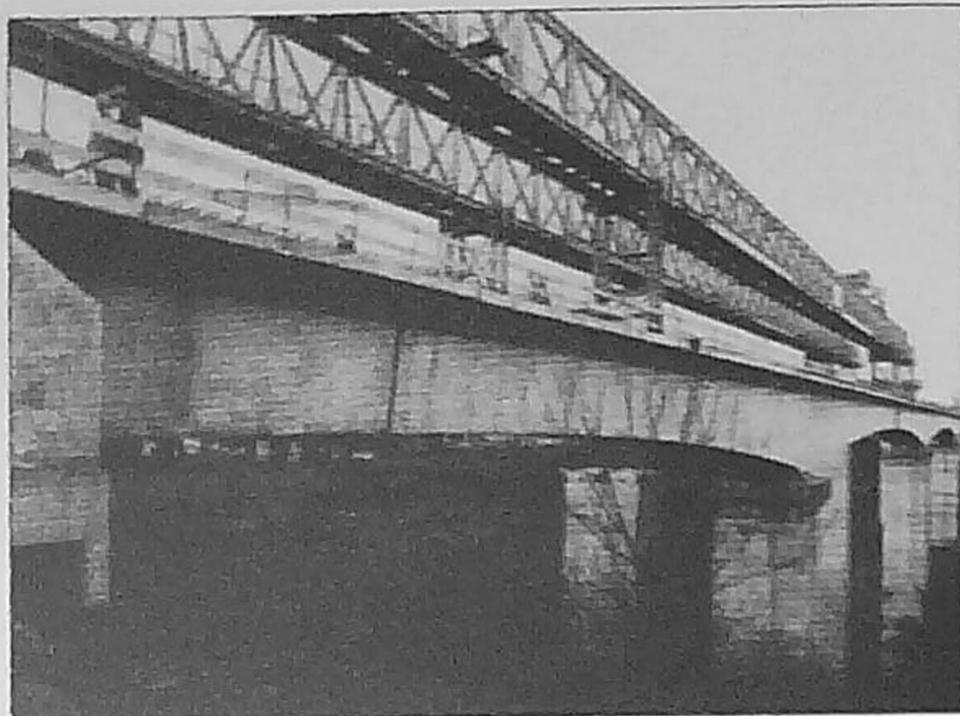
Le viaduc Pompidou sur le Gouédic

férentes de raccordement sur le secteur de Rohanec'h . Le tablier est constitué d'éléments juxtaposés (dénommés « voussoirs ») posés à l'avancement de part et d'autre de la pile et présentant une hauteur variant de 5.63 m sur les piles à 3 m en milieu de travée .

Ces éléments sont fabriqués (coffrage, ferrailage et bétonnage) sur une plate-forme spéciale appelée « doucine » qui reproduit la courbure des différents fléaux constituant les travées. L'installation de cette « doucine » sur l'aire de préfabrication de Plérin explique que les viaducs du Gouédic n'ont pu être réalisés qu'après ceux du Gouët que leurs voussoirs ont du franchir pour être acheminés sur la vallée de Gouédic.

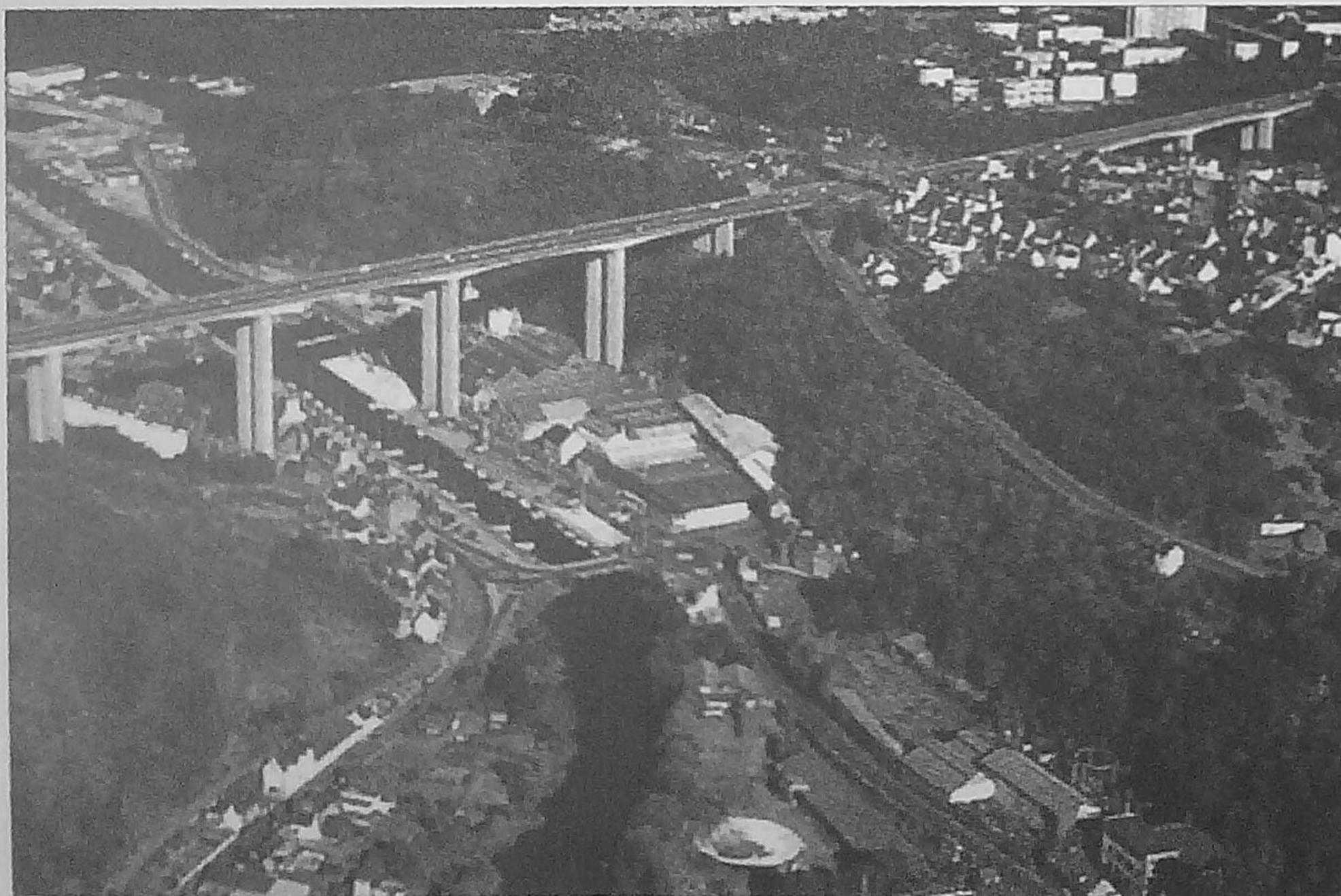
Préalablement à cet acheminement, les piles de chaque viaduc sont coulées sur place au moyen d'une technique dite de « coffrage glissant » permettant de réaliser 4 m de hauteur par jour de travail . A noter que pour réduire la gêne apportée aux riverains du chantier pour ces phases de coulage, le travail ,en principe continu , a été interrompu chaque nuit entre 23 heures et quatre heures du matin.

Les piles terminées et le temps de séchage du béton respecté, les voussoirs sont acheminés sur place au moyen d'un camion spécial dont les multiples essieux (comman-



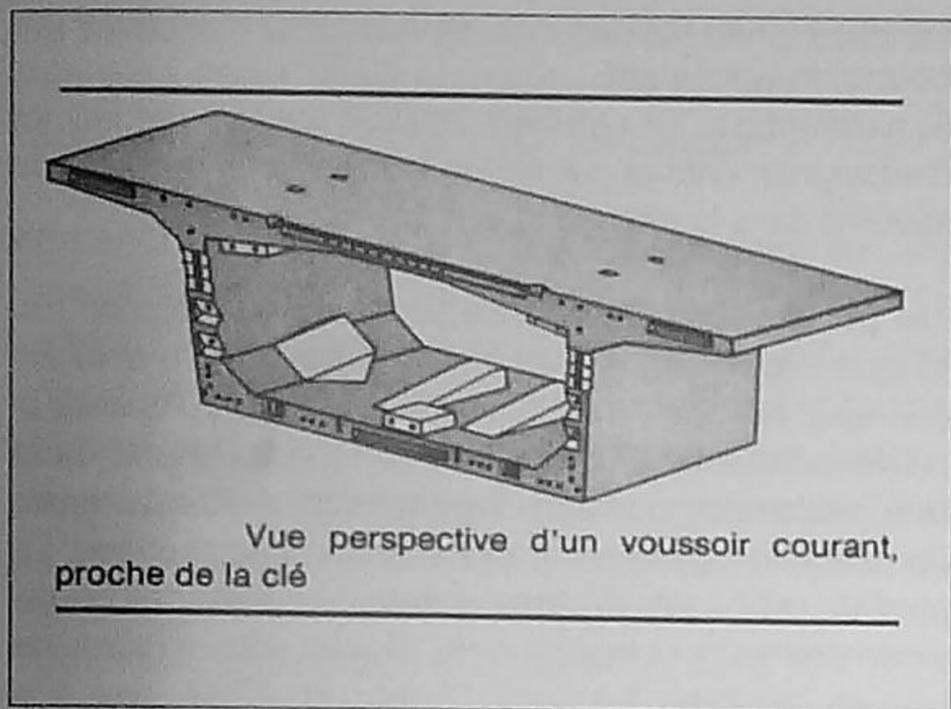
dés par des vérins indépendants pour assurer l'équilibre des charges transportées) faisaient inévitablement penser à un mille pattes ... de cent tonnes de capacité quand même !

Alors peut commencer la phase la plus spectaculaire de pose des voussoirs assurée par une poutre métallique posant ses appuis avant sur chaque tête de pile. Le processus de pose doit respecter un phasage minutieux reposant sur l'équilibre permanent des fléaux, à l'image



C - Les aménagements et les constructions

Le viaduc Pompidou sur le Gouédic



d'une balance.

Une fois atteint le milieu d'une travée par chaque fléau connexe il ne reste plus qu'à couler le dernier voussoir de clavage constituant la clé de voûte de la travée et à mettre en place les câbles de précontrainte enserrant les différents voussoirs et assurant la résistance de l'ouvrage .

Le caractère simpliste de cette description du processus de réalisation ne saurait cacher la réalité d'un travail très complexe constitué de nombreuses étapes de présenta-

tion, juxtaposition, liaison provisoire, collage et fixation définitive des voussoirs, le tout dans un respect millimétrique des alignements et niveaux qui conditionneront la qualité de l'ouvrage et sa tenue dans le temps .

L'ensemble de ces travées constitue le tablier de ces viaducs sur lequel sont venus se placer les superstructures trottoirs et chaussées ayant conduit à l'inauguration, le 28 juin 1980, de la déviation de Saint-Brieuc qui, grâce à ces ouvrages imposants a pu franchir les vallées du Gouët et du Gouédic comme l'avaient fait, il y a bien longtemps les viaducs de Souzain et Toupin .

Grâce à cette déviation, la ville de Saint-Brieuc a de nouveau pu connaître des conditions de circulation acceptables et les communes riveraines de ce nouvel axe routier ont indiscutablement tiré profit de son passage.

Mise en place des tabliers avants



Les ouvrages d'art

Une vallée est une frontière naturelle, c'est un obstacle qu'il faut franchir.

Le pont, franchissement d'obstacle, est un symbole de la volonté humaine de ne pas subir les contraintes de la nature.

Le pont se charge d'une autre valeur symbolique : le défi que représente sa construction.

Le corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées est créé par l'Arrêté Royal du 1er février 1716 pour définir des projets et mener les travaux.

Les ouvrages des 18 et 19^{ème} siècles donnent une impression de stabilité et d'élégance. La fin du 19^{ème} voit l'utilisation du métal, notamment pour les ponts urbains.

Au début du 20^{ème}, Considère, l'un des chefs d'Harel de la Noë donne une impulsion décisive au béton armé. Puis, l'évolution des concepts de la technologie moderne conduit à des chefs d'œuvre, prouesse techniques, comme les viaducs de Normandie et le viaduc de Milhau. Par les difficultés rencontrées et surmontées à leur époque, ils ont apporté leur pierre à l'édifice et modifié les conditions de conception de ce type d'ouvrage utilisant des techniques avancées telles que la précontrainte, les

bétons à haute performance et la technique de pose par poutre de lancement.

Ils n'étaient pas les premiers, mais ils ont apporté leur lot d'enseignements et permis de faire évoluer la notion de sécurité dans la réalisation des grands viaducs.

Les ponts édifiés sur le Gouédic illustrent l'évolution historique des ouvrages d'art. Le pont sur la route et le viaduc sous la ligne SNCF sont massifs, construits avec la pierre extraite localement. Puis, en 1903, Harel de la Noë réalise des ouvrages légers, employant tous types de matériaux, avec un grand souci de l'esthétique. Le pont du petit train, la gare centrale, les murs des boulevards extérieurs et le viaduc de Toupin, sont enjolivés de briques bicolores. Le pont d'Armor, en 1962, avec son arc surbaissé est un exemple simple de la maîtrise du béton armé. Le viaduc sur la déviation, en 1980, est constitué de voussoirs préfabriqués, assemblés par des câbles d'acier de précontrainte. Le pont Waldeck Rousseau, en 1997, est l'assemblage d'éléments en acier inoxydable.

Tableau des ouvrages d'art sur le Gouédic ou aux abords

	An	L	I	H	
Pont de Bellisle	1330	10,00	5,00,	50	1 arche de 4 m
Pont de Gouédic	1745	152,50	8,00	20	3 arches maçonnerie
Viaduc du chemin de fer	1863	130,00	8,00	38,00	7 arches maçonnerie
Pont sur la rue	1905	42,86	9,80	11,20	3 travées béton armé (détruit)
Viaduc de Toupin	1905	179,20	7,80	38,80	7 travées métal + 6 maçonnerie
Pont d'Armor	1962	164	17,00	45 env	1 arche béton armé
Viaduc Pompidou	1980	299	23,00	52,20	4 arches en béton précontraint
Pont W Rousseau	1997	18	14,00	11,20	un tablier en acier inoxydable

Pour conclure

La Vallée de Gouédic fut longtemps un obstacle naturel assez marqué, sur le *Grand chemin* menant de Rennes à Brest. Ainsi la ville de *Saint-Brieuc les Vaulx* est-elle restée enserrée entre ses deux vallées jusqu'à l'époque récente. L'absorption de Cesson en 1792 permit à la ville de s'étendre sur l'autre rive du Gouédic.

Le franchissement de la vallée avait d'abord été amélioré par la construction du nouveau pont de Gouédic, entre 1742 et 1745. Etant plus élevé que ceux qui l'avaient précédé, la déclivité de la route fut adoucie, facilitant l'accès à la porte Saint-Guillaume. Il fallut attendre ensuite plus d'un siècle, pour qu'un ouvrage plus important soit réalisé pour faire passer le ligne du premier *chemin de fer* d'un plateau à l'autre. Le premier train est parvenu en gare de Saint-Brieuc en 1862. Quarante ans plus tard, 1905, Louis Harel de la Noé, en urbaniste avisé, fit tracer le *boulevard suspendu* (boulevard Sévigné), puis édifier le pont de Toupin, qui a relié Cesson à Saint-Brieuc. Mais c'est la construction du pont d'Armor en 1962, qui a vraiment accéléré l'urbanisation du *Plateau*. Enfin, la dernière prouesse technique des ingénieurs fut la construction du viaduc Pompidou, permettant à la déviation de la RN 12 de franchir d'une traite les deux vallées du Gouédic et du Gouët.

Le succès de l'automobile avait entraîné les Briochins à passer leurs loisirs au loin. Aussi ont-ils perdu l'habitude de se promener à pied en famille, comme autrefois, dans la verdoyante vallée du Gouédic. Alors, la végétation a pris le dessus et masqué le magnifique point de vue que l'on avait du boulevard Sévigné. Le lierre a même commencé à s'emparer de la balustrade. L'image touristique de notre ville ne risque-t-elle pas d'en souffrir ?

Aujourd'hui, notre vallée du Gouédic comprend deux parties bien différentes. La première, entre la rue de Robien et le moulin de Gouédic, est urbanisée et composée de maisons particulières et de petits collectifs. La densification de cette zone reste modérée.

La seconde partie est une vaste zone verte, proche du centre ville et qui se prolonge jusqu'au Léqué. Situation vraiment exceptionnelle, qu'il serait important de préserver et de valoriser. Ne pourrait-on rêver dans ce lieu privilégié, d'un *arboretum*, composé d'essences nouvelles, rares, colorées et variées ? Avec une explication au pied de chacune, comme cela se voit dans certains parcs. L'on peut penser que, touristes, promeneurs, sportifs et scolaires, se retrouveraient de plus en plus nombreux le chemin de cette magnifique *zone nature*.

La présente étude a rappelé divers aspects essentiels et variés de notre vallée du Gouédic. nous souhaitons qu'elle puisse contribuer à une prise de conscience par les briochins du caractère exceptionnel de notre vallée et entraîner sa valorisation.

Cette brochure a été réalisée, en équipe,

Avec des rédactions de Claude Bourel, Jean-François Cabioc'h, Michel Guillaume, Gilbert Guyon, Jean-Loïc Heurtier, René Huguen, Michel Le Brazidec, Jacques Le Goualher, André Le Méhauté, François Lépine, Kévin Magi.

A laquelle ont participé Alain Bessèche, Nicole Camelin, Andrée Collet, Claude Faisant, Chris Gibbings, Henriette Herland, Paulette Le Garzic, Jean-Charles Le Nagard, Robert Leroux, Marie Michel, Edmond Tharaud.

Les illustrations sont de Jean-François Cabioc'h, Henriette et Olivier Cauchois, Michel Harouy, Jean-Loïc Heurtier, Michel Guillaume, René Huguen, Michel Le Brazidec, François Lépine, Kévin Magi, Pierre Perrin, François Thomas, des Archives Municipales, de la collection des réseaux des Bibliothèques Municipales de Saint-Brieuc et le plan du Pôle Espaces Publics de la ville de Saint-Brieuc.

Avec l'aide de la ville de Saint-Brieuc : Affaires culturelles, Archives municipales, Bibliothèques municipales, Espaces verts, Pôle espace public.

Sources :

Archives départementales,
Archives Municipales.

Services Espaces verts de la Ville de Saint-Brieuc et étude de Fabien Le Gall et de Samuel Quintin

Bibliographie :

J L Heurtier (ACDFCdN) « Petits trains des Côtes du Nord, Que reste-t-il ? »

AMENO – diverses brochures : la ligne de Plouha, la gare centrale, le viaduc de Toupin.

- Louis Harel de la Noë, un grand ingénieur breton

Société d'Emulation – année 1872 note sur des tranchées antiques de Kerviler,

année 1998 p195 à 230 Cesson... par Jacques Le Goualher

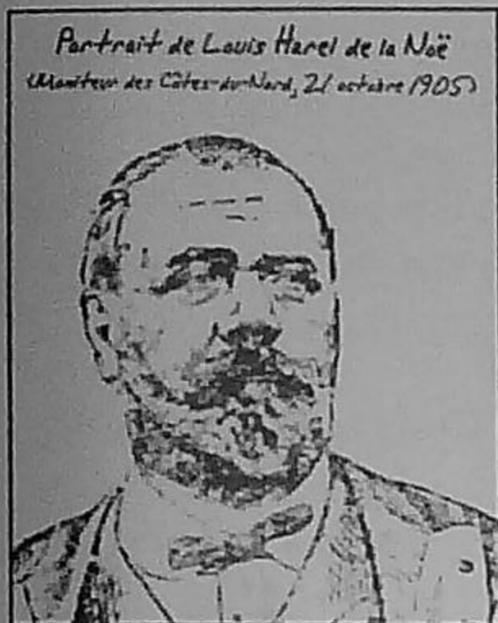
année 1999 p 52 à 83 le granite par Louis Chauris



▲ 69 SAINT-BRIEUC

Le Collège de Jeunes Filles

Louis Harel de la Noë



Il naît à Saint-Brieuc le 29 janvier 1852 et passe sa jeunesse dans l'appartement familial situé au-dessus de l'étude de Notaire de son père.

Il est élève de l'Ecole Mutuelle, puis du Lycée Impérial (actuellement collège Le Braz). Puis, en 1868, il entre à Saint-Louis à Paris. Reçu à l'Ecole Polytechnique, il devient Ingénieur des Ponts et Chaussées en 1875.

Il accomplit une carrière uniquement provinciale, dans l'Aveyron, le Finistère, au Service des canaux à Nevers, dans la Sarthe et dans le Finistère à Brest. A partir du 16 juin 1893, il devient chef du service des Ponts et Chaussées de la Sarthe, puis le 1er décembre 1901, des Côtes-du-Nord.

A son arrivée dans notre département, il a une grande expérience des voies ferrées (près de huit cents kilomètres) et des ouvrages d'art (quelques deux cents).

Dans son département d'origine, il conçoit et réalise près de 450 km de lignes nécessitant la réalisation d'une centaine de viaducs, passerelles, ponts et murs de soutènement.

Trop souvent, son œuvre fait l'objet d'appréciations globales. Il convient d'apprécier son œuvre par type d'ouvrage :

métalliques – il n'en a réalisé que cinq dans le département, dont le viaduc de Toupin, toujours en service ; c'est pourtant la technique qui lui a valu ses plus heureuses réalisations, citons le viaduc de Lambézellec, les pont d'Enfer et de Fillé..

en maçonnerie – ses treize viaducs du modèle de Grognet sont très harmonieux et très solides ; le plus grandiose est Douvenant, courbe avec quinze arches ; il suffit de poser un garde-corps léger, répondant aux normes actuelles, pour qu'ils soient tous utilisables pour les randonneurs et les cyclistes,

en béton armé – il conçoit sept viaducs en béton armé préfabriqué en 1913, la guerre complique leur réalisation ; le béton est de médiocre qualité, l'enrobage des fers est insuffisant, la granulométrie et la vibration sont inconnus. Ses deux successeurs ne veulent prendre le risque de les mettre en service. Il faut les renforcer en 1922, ils se dégradent dès 1930.

Ces ouvrages ne peuvent être qualifiés de « chefs d'œuvre ». Le Conseil général a entrepris la réfection du viaduc des Ponts Neufs.

Louis Harel de la Noë prend sa retraite le 1er février 1918. Il décède à Landerneau le 28 octobre 1931.

Le pont en X, croisement de deux ponts, lui valut une notoriété nationale dès 1898.

Si nous voulons dégager quelques ouvrages dans le département, citons :

le viaduc de Souzain, classé Monument Historique, détruit en 1995,

le viaduc de Toupin, avec sept arches métalliques, toujours en service,

le viaduc de Douvenant, avec quinze arches en maçonnerie,

le pont du Marais, en éléments préfabriqués, un vrai mécano,

les deux viaducs principaux de 1915 : Caroual et Port-Nieux.

La passerelle de la Côtère.

Dans sa ville natale, il est :

urbaniste : il conçoit des murs de soutènement très légers qui permettent l'ouverture de boulevards périphériques en partie haute de la rive gauche du Gouédic

architecte : la gare centrale est très élégante, les garde-corps qui longent les boulevards sont très caractéristiques de son style rustique, ils ornent encore sur plus d'un kilomètre le bord des vallées du Gouet et du Gouédic,

bâtitteur : il dirige personnellement les équipes en régie qui édifient les divers ouvrages

Association pour la mémoire et la notoriété de Louis Harel de la Noë

L'Association AMENO regroupe de nombreux passionnés du petit train ou de l'histoire locale. Ils militent pour une meilleure connaissance de l'ingénieur briochin et de son œuvre. Ils souhaitent que les ouvrages d'art soient entretenus, et, si possible, réhabilités, en respectant le parti adopté par leur créateur.

Avec une quinzaine d'Associations diverses, elle demande l'étude de l'utilisation d'une partie des anciennes plateformes de voies ferrées, afin de créer des chemins de randonnées ; un long chemin côtier est possible de Plouha à Hillion

AMENO a publié de nombreux ouvrages, respectant la vérité historique et les techniques de construction.

Brochures 3 €

- 1° **le viaduc de Toupin**, le glorieux centenaire, septembre 2004,
- 2° **la ligne reine Saint-Brieuc Plouha**, novembre 2004,
- 3° **les treize viaducs du modèle de Grognet**, décembre 2004,
- 4° **deux ingénieurs ferroviaires costarmoricains :**
 - Fulgence Bienvenüe et Louis Harel de la Noë, mars 2005,
- 5° **la gare centrale**, 1er mai 2005, pour le centenaire de son ouverture.
- 7° **la ligne de Plouha à Tréguier et Pleubian**, avril 2006,
- 8° **le viaduc de Bréhec**, avril 2006
- 9° **la ligne de Saint-Brieuc à Lancieux**, juin 2006
- 10° **le viaduc de Caroual et les ouvrages d'Harel de la Noë sur Erquy**, juin 2006
- 11° **le viaduc de Port-Nieux**, éditée en juin 2007
- 12° **Les ouvrages du Sud-Goëlo**, éditée en juin 2007

Livres

- 0° **Louis Harel de la Noë**, un grand ingénieur breton, 335 pages, juillet 2003, 45 €
- 6° **le viaduc de Souzain**, du plus grandiose viaduc d'Harel de la Noë à sa destruction, juin 2005, dix années après, 100 pages 10 €
- 13° **Regards sur la vallée du Gouédic et ses abords**, décembre 2007 14,90 €

DVD documentaire

- N° 1 **Ligne de Saint-Brieuc à Pleubian**, décembre 2005 12 €
- N° 2 **ligne Est, de Saint-Brieuc à Lancieux** octobre 2006

Cartes postales : 30 reproductions 5 €

Vente : dans les Maisons du tourisme et des librairies

Expédition possible par la Secrétaire aux Publications d' AMENO

Angéline Perrin, 12, rue de la Mardelle 22 000 Saint-Brieuc, tel 02 96 61 76 12

Site d'AMENO : www.hareldelanoe.tk



IMPRIMERIE

numérique & offset

- Carte de visite ■ Entête de lettre ■ Enveloppe ■ Formulaire ■ Facture ■ Etiquette
- Adhésif ■ Brochure ■ Dépliant ■ Catalogue ■ Affiche ■ Tract ■ Carte restaurant
- Carte fidélité ■ Fiche technique ■ Faire-part ■ Carte invitation ■ Chemise ■ Couverture
- Rapport ■ Dossier ■ Ticket tombola ■ Bulletin ■ Liasse ■ Carnet

SÉRIGRAPHIE

- Panneaux d'exposition ■ Affiches, posters ■ PLV ■ Kakémonos ■ Panneaux de chantier ■ Abribus
- Publicité sur véhicule ■ Enseignes ■ Banderoles ■ Décoration stand ■ Totem ■ Lettrage vitrine
- Véhicules ■ Marquage au sol ■ Film protection, etc.

COMMUNICATION PAR L'OBJET

- T-shirt ■ Polos ■ Sweat-shirt ■ Casquette ■ Short ■ Maillot ■ Survêtement ■ Blouson
- Body-Warmer ■ Drapeau ■ Fanion ■ Mallette ■ Sac plastique ■ Sac papier
- Carte PVC ■ Adhésif ■ Classeur ■ Convertisseur ■ Calcuette ■ Stylo ■ Briquet
- Pendule ■ Agenda ■ Porte-document ■ Porte-carte ...

26, rue de Paris • **22000 SAINT-BRIEUC**
Tél. 02 96 33 04 05 • Fax. 02 96 61 10 65
contact@edito22.com

VivArmor Nature travaille depuis plus de 30 ans à la préservation de la nature et de l'environnement en Côtes d'Armor. Créée en 1974 par des enseignants en biologie et des naturalistes passionnés, l'association met en œuvre une multitude d'actions pour étudier, protéger, faire connaître la biodiversité costarmoricaine. VivArmor Nature est une association de protection de la nature régie par la loi 1901 et agréée au titre de la protection de la Nature et de Jeunesse et Sport.

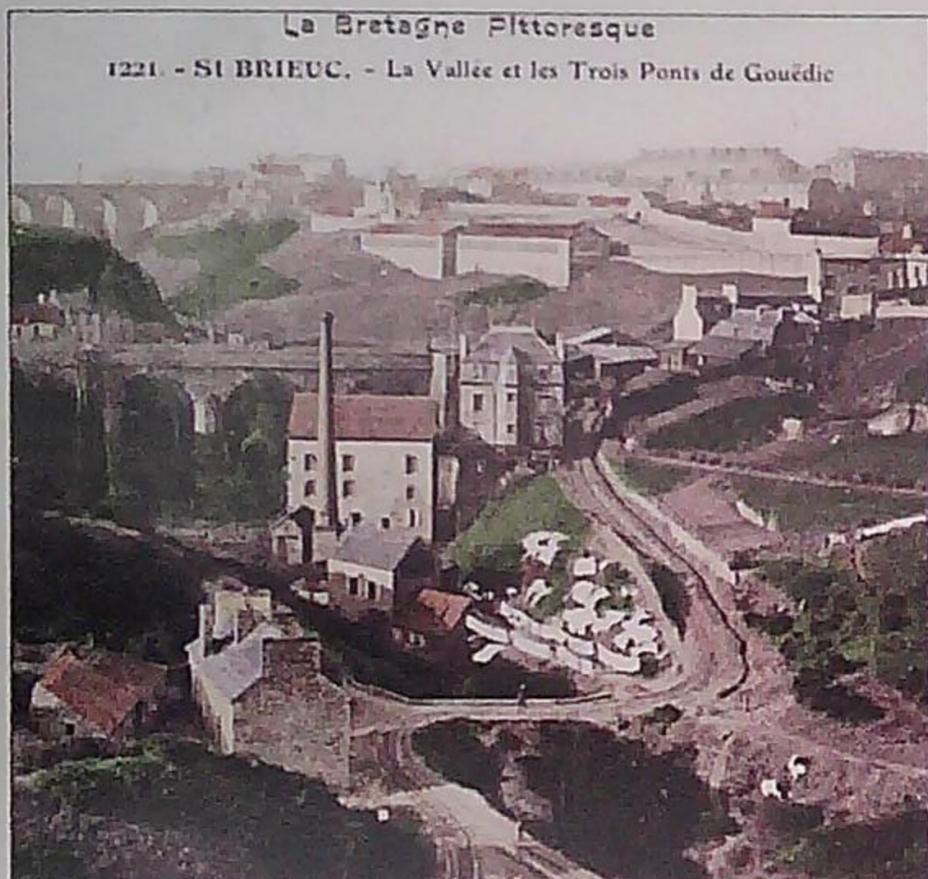
Les actions de VivArmor Nature

- **La gestion de sites naturels** comme la Réserve Naturelle Nationale de la baie de Saint-Brieuc co-gérée avec la C.A.B.R.I, l'îlot du Verdelet à Pléneuf-Val-André ...
- **La protection d'espèces**, par exemple par une campagne de création de refuges à papillons dans les jardins des costarmoricains et sur les terrains des collectivités. Cette opération a reçu le prix "Jean Roland" 2005 et a été lauréate du prix "Micro-Environnement 2006".
- **L'organisation du Festival Natur'Armor**, manifestation de sensibilisation à la préservation de la biodiversité (+ de 5000 visiteurs en 2007).
- **La coordination du Réseau des Naturalistes Costarmoricains** qui travaille à une meilleure connaissance du patrimoine naturel des Côtes d'Armor.
- **La réalisation d'animations de sensibilisation** à l'écocitoyenneté dans les écoles primaires des Côtes d'Armor.
- **L'animation d'un programme annuel de sorties** et de week-ends de découverte de la nature.
- **La promotion d'une agriculture durable** et viable économiquement.
- **VivArmor agit pour faire respecter la loi littoral** et, plus largement, la réglementation pour la protection de l'environnement.

L'édition du Râle d'Eau,
bulletin d'information trimestriel envoyé aux adhérents de l'association.
L'animation d'un site Internet :
HYPERLINK "<http://www.vivarmor.fr.st>" www.vivarmor.fr.st.



1970 - La vallée du Gouédic, trouée verte entre le pont de Gouédic et le port du Légué. A droite, le Plateau central.



La Bretagne Pittoresque

1221 - ST BRIEUC. - La Vallée et les Trois Ponts de Gouédic

1905 - les trois ponts : Bellisle, Gouédic et voie ferrée



1966 - la vallée du Gouédic très verte. A gauche, la gare routière, puis le pont d'armor, à droite la rue Balzac. Au fond le viaduc de Toupin

Crédit Mutuel de Bretagne
LA banque à qui parler



- Expertise
- Proximité
- Ecoute

Banque - Assurance

“ Des partenaires pour l'économie sociale ! ”

Crédit Mutuel de Bretagne est une banque à participation majoritairement citoyenne. Elle est membre du Crédit Mutuel de France et du Réseau des Banques de Proximité. Elle est agréée par la Banque de France. Elle est membre du Réseau des Banques de Proximité. Elle est agréée par la Banque de France. Elle est membre du Réseau des Banques de Proximité. Elle est agréée par la Banque de France.

Regards sur la vallée du Gouédic et ses abords

Quelques amoureux de Saint-Brieuc relatent l'histoire des franchissements de la vallée du Gouédic, par divers ouvrages d'art.

Ils décrivent diverses activités qui ont eu pour cadre cette riche vallée : les carrières, les moulins, des commerces... Puis, quelques constructions aux abords : les remparts, la prison, le Palais de Justice, la gare départementale...

Ils évoquent également la nécessité de canaliser l'urbanisation de la partie haute de la vallée, entre Robien et le moulin de Gouédic, et surtout, l'absolue volonté d'interdire toute construction entre le pont d'Armor et le port du Légué.

Sur les quatre kilomètres de sa longueur, une remise en ordre des plantations est une tâche lourde, mais indispensable, pour qu'à nouveau les Briochins de plus en plus nombreux fréquentent ce site exceptionnel : **la vallée du Gouédic au cœur de la ville.**



regards sur la vallée du goued

Prix Editeur EUR 14,90

Prix Magasin EUR 14,16



L'ILE
01408

2 000 186 306 992