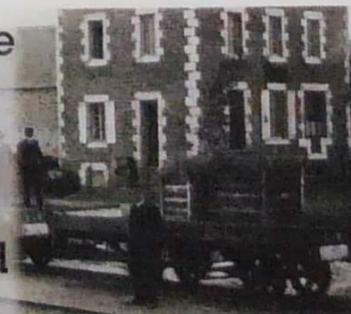


LE PETIT TRAIN DES CÔTES- DU-NORD



ça fume à l'amère !!!

Revue d'histoire
du Musée
du Petit Train
des
Côtes-du-Nord

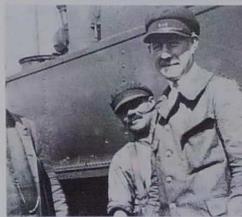


N°17
AVRIL 2000. 30 F



Le réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord dans son extension maximale (1926 - 1936).
Cartographe: C. Beauvir.

LE PETIT TRAIN DES CÔTES-DU-NORD



La revue d'histoire "Le Petit Train des Côtes-du-Nord" est éditée par l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord. Les numéros 15 et 16 de la revue sont encore disponibles. Le n° 15 au prix de 20 F + 10 F de port, le n° 16 au prix de 25 F + 10 F de port. à commander à l'adresse suivante : Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord, rue de la Briqueterie Boutdeville 22340 Languoux-les-grèves. L'association dispose d'un local à Boutdeville en Languoux-les-grèves, dans lequel est entreposé et restauré du matériel ferroviaire. Des expositions relatives au Petit Train sont présentées. Une permanence-accueil est assurée tous les samedis de 14 h à 17 h 30 et sur rendez-vous, pour les groupes, les autres jours. En juillet, août et septembre l'accueil est également assuré le dimanche de 14 h 30 à 17 h 30. Tél. 02 96 72 75 88

Nous remercions toutes les personnes qui ont contribué et participé à la réalisation de ce numéro : Roland Arzul - Catherine Beauvir - Pierre-Yves Bourgneuf - Bernard Coigniet - Raymond Coquet - Alain Cornu - Hubert Caze - Yves Coudray - Henri Dupuis - Jacques Forget - René Gouatin - Laurent Goulhen - Jean-Luc Heurlier - Patrick Jacouen - René Méheux - Yolande Mouchel - Jacky Ollivro - Denyse Paul - Pierre Paul - François Thomas. Responsable du comité de rédaction : Laurent Goulhen.

En couverture : Aquarelle de René Méheux.

En haut. Dans la revue numéro 16, nous avons omis d'indiquer que Jean-Pierre Pignol était l'auteur de la photographie de la locomotive N° 36, parue en couverture. Nous lui adressons toutes nos excuses.

Mise en page : Jacky Ollivro - Catherine Beauvir
Photogravure : Anthéa La Hazzaie - Trégueux
Impression : Imprimerie de Bretagne - Morlaix



AU SOMMAIRE

- M. Frick, chef de gare de Saint-Nicolas du-Pélem page 2
- Souvenirs de Saint-Nicolas du-Pélem page 4

Bréhec, sa plage, sa tour et son wagon page 6

A l'origine de des idées de l'aviation de Saint-Brieuc (Cesson) en 1936 page 9

Le pont du Bois Léard à Jugon-les-Lacs page 11

Lannion... la ville aux trois gares page 14

Record de vitesse sur voie métrique page 23

Chronique d'Armor Ça fume à l'arrière page 26

La locomotive à vapeur Corpel-Louvet Récit d'un sauvetage (deuxième partie) page 28



M. Edmond Frick, chef de gare de Saint-Nicolas-du-Pélem

Cette nouvelle rubrique a pour objectif de rendre hommage au personnel des chemins de fer des Côtes-du-Nord, c'est-à-dire aux hommes et aux femmes qui ont donné un visage humain à cette grande entreprise que fut la construction et l'exploitation du réseau des Côtes-du-Nord. Par le biais d'anecdotes, et en retraçant leur carrière, quand c'est possible, nous évoquerons la vie de ces personnes qui ont travaillé «au petit train».

C'est entre Quintin et Rostrenen, sur la ligne du même nom, que se situait la gare de Saint-Nicolas-du-Pélem. Cette gare fut ouverte au service voyageurs le 15 mai 1907 et au service marchandises le 1^{er} juillet 1907.

Deux ans auparavant, le 15 juin 1905, M. Frick était entré au réseau des Côtes-du-Nord, à l'âge de 22 ans. Nous ne savons pas quelle fonction il occupait alors. Vraisemblablement dès l'ouverture de la ligne Quintin à Rostrenen, il fut nommé chef de gare de la station de Saint-Nicolas-du-Pélem.

C'est là qu'il fera toute sa carrière sur le réseau des Côtes-du-Nord. On peut s'en étonner ; en effet, quand au cours de leur carrière les agents des stations

changeaient de classe (de grade), ils étaient souvent mutés dans des gares plus importantes. Cependant, il ne faut pas oublier qu'à partir du 12 janvier 1924, la gare de Saint-Nicolas devint, avec l'ouverture aux voyageurs de la ligne du second réseau de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem, un «nœud ferroviaire» et «tête de ligne», et par conséquent une station à grande responsabilité.

Le 30 juin 1932, M. Frick, alors âgé de 49 ans, était toujours en poste à Saint-Nicolas. On peut penser qu'atteint par la limite d'âge, 50 ans, il partit en retraite dans le courant de l'année 1933.

En effet, quand le personnel fut recensé par la Régie au 1^{er} janvier 1934, dans le but de procéder à

des suppressions de postes, c'est un M. T. Philippe, chef de gare 3^e classe, que l'on trouve en fonction à la gare de Saint-Nicolas.

Le 31 juillet 1938, les deux lignes passant à Saint-Nicolas furent fermées à l'exploitation, la dépose des rails débutant à partir du deuxième

semestre 1938.

Nous n'avons pas réussi à déterminer avec certitude le nom des deux personnes (apparemment un mécanicien et un chef de train) qui posent avec M. Frick, en gare de Saint-Nicolas devant une Blanc-Misseron, en 1931. Nous avons cependant pu établir une liste du personnel des Côtes-du-Nord qui travaillaient en 1932 et 1934 dans ce secteur. Nous la soumettons à votre sagacité, en espérant que certains lecteurs pourront remettre sur ces visages un nom, ou sur les noms qui suivent un visage.

■ Laurent Goulhen



Saint-Nicolas-du-Pélem : François ne voulait pas descendre.

Le 27 janvier, vers 7 h 30, au moment du départ de Saint-Nicolas du chemin de fer départemental de Quintin à Rostrenen, François B., 50 ans, cultivateur au village de La Salle, en Lannivain, se trouvant en état complet d'ivresse, est monté sans billet dans le compartiment réservé à la poste, malgré l'intervention de M. Frick chef de gare. Pour le faire descendre, ce fut toute une affaire. L'ivrogne criait, gesticulait et opposait une grande résistance. Il fallut l'aide des gendarmes pour le retirer du train. "L'Ouest-Eclair" du 30 janvier 1910.

M. Frick, à gauche, et deux collègues des Chemins de Fer Départementaux posent devant une locomotive Blanc-Misseron à Saint-Nicolas du Pélem. Juin 1931. Photo Coll. J. Forgel

La gare de Saint-Nicolas-du-Pélem. A droite, un wagon à plate-forme à essieux. Coll. L. Goulhen



6189. - ST-NICOLAS DU PÉLEM. - La Gare des Départementaux un dimanche

Le personnel de la région de Saint-Nicolas-du-Pélem

Nom et Prénom	Qualité	Résidence	Age au 30 juin 1932	Date de classement
PRIGENT François	mécanicien	Saint-Nicolas	34 ans	2 août 1920
ROBIN Louis	chauffeur	Saint-Nicolas	30 ans	11 janvier 1928
LE ROUX Eugène	Sous-chef de district	Saint-Nicolas	50 ans	18 sept. 1920
Nom et Prénom	Qualité	Résidence	Né le	Entré au réseau le
COZIC Jean	Facteur mixte 2 ^e classe	Saint-Nicolas	28/8/1901	1/3/1931
PHILIPPE T.	Chef de gare 3 ^e classe	Saint-Nicolas	4/4/1886	1/6/1922
THEPAUT Olivier	Facteur à l'enregistrement 2 ^e classe	Saint-Nicolas	6/7/1900	1/4/1924
PHILIPPE Auguste	Contrôleur 1 ^{ère} classe	Saint-Nicolas	15/8/1901	30/5/1923
TACHEN François	Sous-chef de district	Saint-Nicolas	18/6/1893	1/3/1923

Souvenirs de Saint-Nicolas-du-Pélem

Les lignes côtières du département des Côtes-du-Nord connaissent un grand succès grâce au tourisme, et nombreux sont les témoignages de vacanciers ayant emprunté le petit train à Saint-Brieuc pour se rendre, qui aux Sables d'Or, qui à Portrieux. Les lignes de l'intérieur connaissent un trafic plus local et davantage axé sur le transport des marchandises (produits de la terre, engrais). C'est donc toujours un événement de découvrir les souvenirs d'un voyageur qui a connu le train départemental sur les lignes de Guingamp-Saint-Nicolas-du-Pélem-Rostrenen. Nous devons ce précieux récit à M. Jacques Forget.

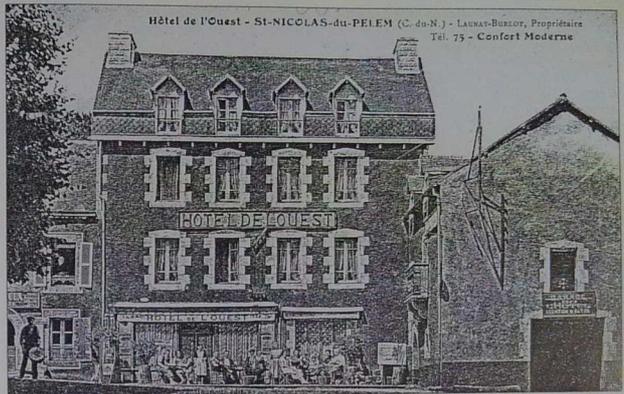
Sur la ligne Guingamp-Saint-Nicolas-du-Pélem (à droite, le Moulin du Rocher). Remarquez la bonne qualité de la voie et du ballast. Coll. Y. Coudray

Attiré par les trains depuis mon plus jeune âge et habitant le 14^e arrondissement de Paris, la promenade avec ma mère jusqu'à la Porte d'Orléans, au dépôt de l'Arpajonnais, me procurait le plus grand des plaisirs. L'été, les vacances à Granville me permirent de connaître le merveilleux petit train, qui depuis le port traversait la ville pour nous emmener vers les plages de Jullouville et de Carolles.

Mais en 1931, afin de découvrir la Bretagne profonde, mes parents choisirent Saint-Nicolas-du-Pélem pour les vacances ; et c'est ainsi qu'un soir du mois de juin, à Montparnasse, nous prenions place dans un express pour la Bretagne.

Au petit matin, à l'arrivée à Guingamp, accueillis par un crachin persistant, le transfert de nos bagages effectué, nous nous installons dans le sympa-

thique petit train qui attend sur la place de la gare. Après un stationnement qui nous semble bien long, et les rituels coups de sifflets, nous partons, et c'est immédiatement l'enchantement. Nous franchissons un viaduc, longeons des routes, parcourons des prairies et des bois, toujours accompagnés par cette petite pluie et la fumée tantôt blanche, tantôt noire, le tout ponctué par les innombrables beuglements de la locomotive : c'est vraiment féérique. Après plusieurs



L'hôtel de l'Ouest. Coll. F. Thomas

arrêts, nous arrivons à Plésidy, étape permettant aux voyageurs de se dégourdir les jambes, à la machine de compléter le plein d'eau, et à l'équipe de conduite de remettre le feu en état.

Dès l'arrêt du train, ce jour là nous sommes invités par le chauffeur à bien vouloir fermer les fenêtres et la porte du compartiment donnant sur la plate-forme. Nous étions juste derrière la locomotive et comprenons tout de suite la sagesse de ce conseil, étant pendant son intervention dans le foyer, complètement environnés de fumée et de poussière carbonneuse. Ce dur labeur terminé, pour le mécanicien et son compagnon, la fille d'un aubergiste voisin apporte le cidre réparateur bien mérité, et comme le train venant de Saint-Nicolas est arrivé en gare, le croisement effectué, nous pouvons repartir.

La sifflette de la locomotive annonce le départ, puis nous continuons dans cette nature sauvage et désolée, ce voyage au « bout du monde », pour mes parents, qui, après 12 heures de chemin de fer et une nuit blanche ne partagent pas du tout mon enthousiasme. Enfin, après une dernière courbe, nous apercevons sur la droite la ligne de Rostrenen, que nous côtoyons pendant quelques centaines de mètres, jusqu'en gare de Saint-Nicolas, où nous arrivons sous l'œil vigilant de son chef, Monsieur Frick. Près de lui, Monsieur Launay, patron de l'hôtel de l'Ouest, nous attend pour nous accompagner avec sa Citroën jusqu'à son établissement.

Après l'installation à l'hôtel et un repos qui s'imposait, nous partons à la découverte de la ville qui se révèle très vite d'une austère simplicité. Finalement, c'est très bien ainsi. Le seul centre d'animation se situant à la gare, c'est tout naturellement à la gare que nous nous rendons le plus souvent, principalement le soir après dîner, pour assister au passage du train venant de Quintin, allant à Rostrenen, qui signalait son arrivée, dans le calme de ces soirées d'été, par les échos lointains et de plus en plus

proches du sifflet, puis enfin par le grondement sourd de la locomotive en plein effort dans la rampe précédant la gare.

Je me souviens qu'un soir, le mécanicien de ce train, qui arrivait avec un important retard, fit constater à Monsieur Frick l'état de l'avant de sa machine ensablant par le choc d'une vache qui divaguait sur la voie du côté de Canihuel, ce qui n'avait pas l'air de trop tourmenter nos cheminots, cet incident ne devant pas être exceptionnel.

A cette époque, pendant nos séjours à Saint-Nicolas, nous n'avons vu, comme engin de traction, que des locomotives à vapeur, qu'avec l'innocence de mon jeune âge, je classais en trois types :

- Les « normales », les plus souvent présentes en gare, c'est-à-dire les Blanc-Misseron de 15.5 T.

- Les « caisses », de silhouette assez carrée, Blanc-Misseron de 13 T que l'on voyait de temps en temps.

- Puis les « rouges », Corpet-Louvet en provenance de Guingamp, dont l'une stationnait le soir sur une voie perpendiculaire aux autres, qu'une plaque tournante permettait d'atteindre.

La gare était très attachante, mais nous ne pouvions tout de même pas y passer la journée entière, alors nos promenades de l'après-midi s'effectuaient souvent le long de la voie ferrée. Les journées de forte chaleur, la vallée de Faoudeul avec sa fraîcheur et ses roches était souvent choisie ; mais la marche sur la ligne était rendue pénible par la présence d'un ballast constitué de gros cailloux. Heureusement qu'un petit sentier sur le côté permettait un cheminement plus facile. Par contre, si nous allions vers Canihuel ou Picardie, la voie avec son ballast de sable de rivière nous offrait un confortable sentier. C'était malheureusement la seule façon de profiter de cette ligne pour la promenade, étant donné la rareté de ses trains et leurs horaires peu favorables. Il nous arrivait toute-



St-Jean-du-Pélem. Le Faoudeul et la Ligne de Guingamp. Coll. M. Buisson



Au même endroit, mais en février 2000. Photo : J. Ollivro

fois d'aller par le train à Canihuel et de revenir à pied. Sur la ligne de Guingamp, c'était plus commode, nous pouvions faire certains allers et retours par le train, l'après-midi, à des heures convenables.

Un jour que nous étions à nous rafraîchir dans le ruisseau près de la piscine actuelle, un train venant de Guingamp passa près de nous, le mécanicien nous saluant amicalement de la main. Mais, dans la minute qui suit, un bruit sourd nous fait redouter le pire. Nous nous rendons rapidement jusqu'au passage à niveau pour voir un autocar venant de Rostrenen dont l'arrière est complètement défoncé. Par chance, les deux ou trois personnes à bord étant près du conducteur, il n'y a pas de blessé. Quant au train, arrêté un peu plus loin, sa locomotive n'a pas du tout souffert du choc, par conséquent, pour nous, c'est un accident sans gravité.

Mais voilà, le chauffeur du car, pour se disculper de son indiscipline, prétendait que le train n'avait pas annoncé son approche en sifflant. Bien sûr, nous avons témoigné en faveur de l'équipe du train. Au bord de la ligne à son passage, nous étions bien placés pour l'entendre. C'était déjà le commencement de problèmes avec une circulation routière de plus en plus envahissante.

A la gare de Saint-Nicolas, nous étions toujours assurés de la présence bienveillante de son chef, Monsieur Frick, qui nous informait sur le fonctionnement de la ligne, et c'est ainsi qu'un certain jour de l'été 1932, il fit part à mes parents de l'inquiétude

qu'il éprouvait au sujet de l'avenir de notre cher petit train qui, selon lui, serait supprimé dans les prochaines années. Cette révélation suscita en moi une amertume mêlée d'incrédulité : comment imaginer la disparition de ce merveilleux chemin de fer ? Cela semblait absolument absurde. Mais aujourd'hui nous comprenons bien la stratégie des intérêts routiers, il faut se rendre à l'évidence qu'il était nécessaire de détruire tout ce qui gênait l'expansion des transports routiers et nos petits trains en furent les premières victimes.

Bien plus tard, à mon retour dans la région en 1945, j'entrepris un bref pèlerinage en souvenir des heureux moments passés à Saint-Nicolas. La place de la gare n'était plus qu'un espace sans aucune activité et la ligne, dépouillée de tous ses rails, commençait à être envahie par la végétation. Je la suivis tout de même, tant bien que mal, à vélo jusqu'à Quintin, où la passerelle longeant le lac a disparu enfin, une désolation totale sur toute la ligne.

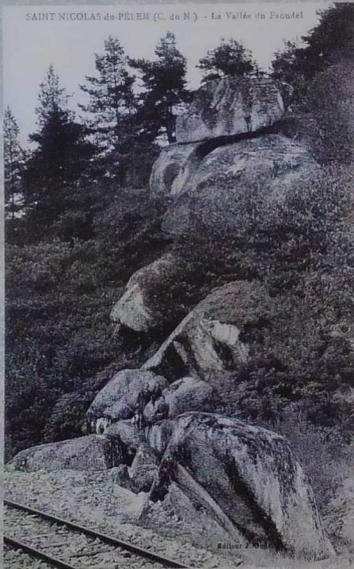
Heureusement qu'à cette époque il était encore possible, en se rapprochant de la côte, de bénéficier de l'activité des lignes ayant échappé à la première phase de destruction. A présent, plus rien de vivant, que des ruines, mais une renaissance qui s'annonce à Langueux, grâce aux efforts courageux de quelques passionnés.

■ Jacques Forget, décembre 1999.

La Vallée du Faouadal.
Coll. Y. Goudray

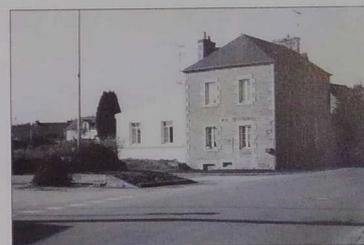


SAINT-NICOLAS-DE-PÉLEM (C. du N.) - La Vallée du Faouadal



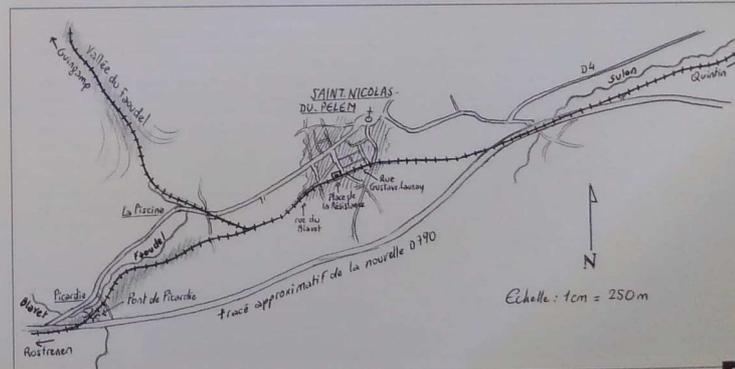
La gare et l'hôtel de Saint-Nicolas. A droite, devant le wagon plat. M. Edmond Frick

Deux wagons de la série M1501 à 1530 venant de Tréguier. Coll. Y. Goudray



Les trains - 1945, au terminus de la ligne. Photo : Olibris

Carte : J.-L. Heurlier

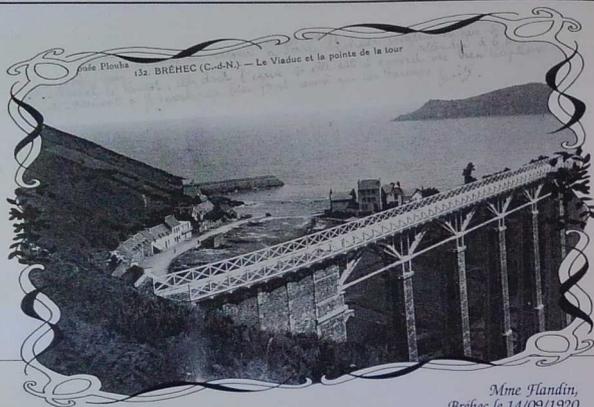


Echelle : 1cm = 250m

Bréhec, sa plage, sa faune et son viaduc

En 1920, les travaux d'infrastructure de la ligne de Plouha à Paimpol sont en cours, à proximité du viaduc de Bréhec. Une estivante dresse le portrait du village de Bréhec, et fait des prévisions «peu optimistes» quant à la date d'achèvement des travaux de la ligne. L'ouverture de la ligne le 11 juillet 1922 viendra lui donner tort.

Le viaduc de Bréhec (longueur 203 m - hauteur 32 m) a été construit entre 1913 et 1918 et contreventé en 1922. Il fut démolé en 1972. Sur cette carte, on remarque que la voie n'est pas encore posée.
Coll. Y. Coudray



Mme Flandin,
Bréhec le 14/09/1920

Ma chère maman,
Vous lirez sans doute avec plaisir quelques détails sur la charmante ville qui a l'honneur de nous abriter durant nos quelques jours de congé. Voici de quoi vous satisfaire.

Bréhec est une ville importante dont la population se compose d'une cinquantaine d'êtres humains et de quelques centaines de veaux, vaches, poules, lapins, canards, etc. ... Il ne manquait que des bécaasses, mais il vient d'en arriver une fournée sous la figure de parisiennes qui ont cru trouver Deauville à Bréhec. Maintenant, le tableau est complet.

La présente carte représente la vue d'ensemble de Bréhec. Vous pouvez ainsi d'un seul coup d'œil évaluer l'importance de la ville dont les maisons semblent disparaître sous le viaduc imposant qui surplombe la vallée. Ce viaduc est destiné au futur chemin de fer qui doit desservir Bréhec et la région. Actuellement, 3 ou 4 ouvriers sont occupés sur la ligne à casser des pierres et au train dont vont les travaux, j'estime qu'il s'écoulera plusieurs siècles avant que ne passe le chemin fer, et encore à la condition que l'on remplace les ouvriers lorsqu'ils seront morts.

À Bréhec, tout est épatant ; il ne manque que le tout-à-l'égout ; heureusement que les champs sont immenses et les landes aussi. Nous attendons, Guite et moi, les nombreuses lettres que vous nous avez promises. Je ne pourrai tout de même pas revenir à Bréhec le mois prochain pour vous permettre d'utiliser les enveloppes que nous vous avons préparées.

Affectueux baisers. Jo.

Petite maman, j'ai écrit à ma tante de Savigny pour lui dire que nous serons de retour à Paris samedi matin et que si elle est d'accord j'irai l'attendre à 6 heures gare Saint-Michel. Le tantôt, elle doit t'écrire si elle est d'accord ou bien téléphoner à Laurent. Je t'embrasse bien fort ainsi que les parents. Guite.

A l'occasion des fêtes de l'aviation de Saint-Brieuc (Cesson), en 1936.

Quand l'avion a décollé

Alors la pluie est arrivée

Mais le petit train tant désiré

Jamais ne s'est montré !

Tel aurait pu être le texte de la plainte des deux personnes mécontentes qui, suite aux fêtes de l'aviation de 1936 à Cesson, n'ayant pu prendre le train départemental pour regagner Saint-Brieuc, manifestèrent leur indignation d'avoir dû faire le trajet sous une pluie battante. La réponse de l'administration des chemins de fer départementaux à cette plainte nous explique la raison de ce défaut de desserte.

Champ de courses de chevaux dès 1807, la grève des "Courses", à Cesson, servit également d'aérodrome au début de ce siècle. Des fêtes de l'aviation y furent organisées à partir de 1910, à l'occasion desquelles les Briochins purent admirer ces "fous volants" dans leurs "drôles de machines", dont l'aviateur Busson.

Les chemins de fer départementaux organisèrent régulièrement des trains spéciaux pour ces courses et pour les fêtes de l'aviation. Un train effectuait la navette entre la halte des "Courses" (ligne Saint-Brieuc-Moncontour) et la gare centrale à Saint-Brieuc.

En juin 1905, année de l'ouverture de la ligne, il n'y aura pas de train pour les Courses, les concessionnaires de la ligne craignant d'une part l'affluence, et d'autre part, l'insécurité créée par l'absence de réseau téléphonique.

Par contre, le 9 juillet 1907, on pouvait lire dans le journal "L'Ouest-Eclair" :

Saint-Brieuc, un train en panne.

Le jour des courses, la Compagnie des chemins de fer des Côtes-du-Nord a transporté un nombre considérable de voyageurs. Le soir, au retour, un train, absolument bondé, a subi une panne à l'aiguille de Toupin. Un wagon est sorti des rails. Il s'est produit une légère panique vite dissipée.

Le 26 juillet 1936, il n'y eut pas de service spécial à l'occasion des fêtes de l'aviation, ce qui provoqua la colère de MM. Léonard Floury et L. Roncour. Ces derniers inscrivirent leurs doléances et récri-

Le pont du Vau Hervé (longueur 58,20 m hauteur 15 m, 7 travées).
Coll. Y. Coudray



La Bretagne Pittoresque
SAINT-BRIEUC - Pont du Champ de Courses
(ligne départementale de Moncontour)

nations sur le registre des plaintes et réclamations de la gare de Saint-Brieuc.

C'est cette plainte, transmise au chef d'exploitation des chemins de fer des Côtes-du-Nord (M. Le Tacon), puis à un commissaire de surveillance, enfin à l'ingénieur ordinaire du contrôle pour avis, que nous reproduisons ci-dessous, accompagnée des observations des différentes parties intéressées.



La foule des grands jours massée sur la côte entre la grève et la ligne de chemin de fer. Coll. Y. Coudray

ORAGE ! OH ! DÉSESPOIR !

Copie textuelle de la plainte.

"S'il est une direction qui doit être animée d'un dynamisme intelligent, c'est une direction de chemin de fer. Il est regrettable de constater que ce jour, fête d'aviation à Cesson, aucun train supplémentaire n'a été organisé (pour le savoir il suffisait de lire un journal régional).

Les wagons circulent à vide et mille personnes sur les grèves de Cesson, et la pluie à torrent."

Saint-Brieuc, le 26 juillet 1936, Léonard Flourey, R. Lencour, Saint-Quay-Portrieux.

Observations de la Compagnie.

"Les essais tentés à différentes reprises pour la mise en marche de trains spéciaux à l'occasion des manifestations aériennes à la grève des Courses, se sont toujours révélés déficitaires.

Ceci s'explique par la distance très courte séparant la ville de Saint-Brieuc de l'aérodrome des Courses. Les familles brochoches en font un but de promenade à pied, et les gens de l'extérieur viennent en auto ou à bicyclette.

Avion sur la grève lors de fêtes de l'aviation en 1933. Coll. F. Thomas



Les quelques centaines de curieux qui se trouvaient à la grève des Courses le 26 juillet ne justifiaient pas l'organisation d'un service spécial.

Notre point de vue se trouve confirmé par le fait qu'au train régulier partant de Saint-Brieuc Centrale à 13 h 30, et s'arrêtant aux Courses, il n'a pas été délivré un seul billet pour cette destination;

D'autre part, il ne s'est présenté au guichet que quelques jeunes gens vers 14 h 30, pour demander s'il y avait un train pour les Courses.

Il est probable que sans l'orage qui a éclaté entre 16 et 17 heures, (et que nous ne pouvions prévoir), personne n'aurait remarqué que la Régie n'avait pas organisé de service spécial, et n'aurait même pas éprouvé le besoin de prendre le train."

Saint-Brieuc, le 3 août 1936, le Chef de service de l'exploitation des chemins de fer des Côtes-du-Nord.

Avis du commissaire de surveillance.

"Avis conforme à celui du Chef de service de l'exploitation. Aucune autre réclamation n'a été enregistrée sur le même objet.

Aucune demande de mise en marche de trains supplémentaires n'a d'ailleurs été présentée par les organisateurs de la fête aérienne du 26 juillet 1936."

Saint-Brieuc le 18 août 1936

Rapport et propositions de l'ingénieur d'arrondissement.

"La Régie des chemins de fer des Côtes-du-Nord possède une expérience qui lui permet généralement d'organiser avec succès des trains supplémentaires quand le besoin s'en fait sentir.

Les réclamations ci-dessus, dont le ton n'est pas justifié par la solidité des arguments, est le fait d'un mécontentement résultant surtout de circonstances atmosphériques imprévues.

Elle n'est pas de nature à faire modifier dans l'avenir la prudence avec laquelle la Régie organise des trains supplémentaires."

Saint-Brieuc, le 24 août 1936, l'ingénieur ordinaire de Contrôle.

■ Laurent Goulhen

Le pont du Bois Léard à Jugon-les-lacs

Lors de la réalisation du livre d'Alain Cornu sur le petit train des Côtes-du-Nord, des documents photographiques furent mis à jour sans que l'on puisse toujours les localiser. Beaucoup d'entre nous sont partis sur les traces des vestiges du réseau en espérant un jour trouver l'emplacement de ces clichés non localisés. Mais, nous n'avions pas la ténacité et la sagacité de Jean-Loïc Heurtier qui s'est lancé depuis quelque temps dans l'exploration minutieuse de l'ensemble des lignes, et le relevé exhaustif de tous les ouvrages d'art réalisés pour la construction du réseau. C'est au cours de ses recherches sur le terrain qu'il a découvert le pont du bois Léard, où fut photographiée une draineuse du temps de l'exploitation de la ligne Collinée-Dinan (pages 142 et 189 du livre d'Alain Cornu).

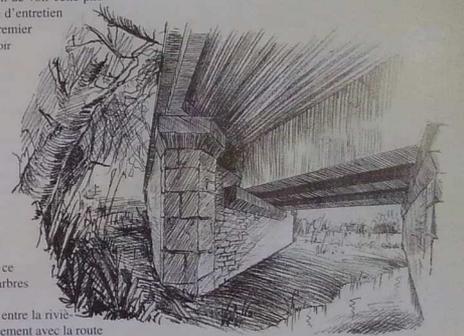
Peut-être avez-vous déjà eu l'occasion de voir cette photographie non localisée : une équipe d'entretien affairée sur une voie avec, au premier plan, une draineuse sur un ouvrage d'art courbe... (voir photo ci-dessous)

Ce pont, situé sur la ligne du second réseau Collinée - Dinan, existe toujours ; niché derrière un épais rideau de végétation, il franchit l'Arguenon environ 800 mètres avant la gare de Jugon-les-Lacs (aujourd'hui Place de la poste) sur deux travées biaisées.

Evidemment, le paysage a bien changé depuis le jour où fut immortalisée la scène, au point que l'endroit est tombé dans l'oubli : friche, herbes folles, arbres abattus...

L'observateur placé à l'entrée du pont, notera pourtant l'indiscutable similitude entre la plate-forme de la voie sur le cliché de l'époque, et ce talus coulé récemment débarrassé des grands arbres qui avaient investi les lieux.

La ligne venant de Collinée, qui serpentait entre la rivière et la D792, se détachait de celle-ci après le croisement avec la route



Détail du pont du Bois Léard. Dessin révisé par J.L. Heurtier



La draineuse stationne sur la voie pendant que le personnel intervient sur la voie (voir également photo page 12). Coll. A.C.F. C.d.N.

Le pont du Bois Léard.
Photo J.-L. Heurtier
Juin 1999



du Bois Léard, passait sur un premier pont de trois mètres d'ouverture et allait longer le flanc gauche de la vallée. Notre ouvrage, bâti là, sur une rivière qui est presque parallèle à la voie, est d'une conception fort étrange : en fait, seul l'encorbellement est courbe ; le tablier, constitué de trois poutres rectilignes en béton armé, repose sur un pilier central et deux culées en maçonnerie, à angles en pierres de taille. La singularité de l'ouvrage réside surtout dans l'angle très aigu formé par les culées et le tablier, qui rend les premières démesurément allongées.

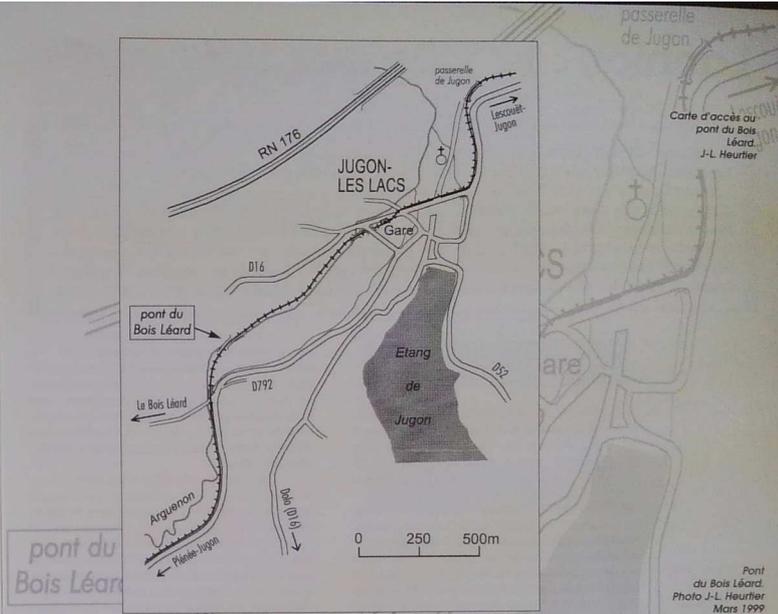
Difficile d'en chiffrer précisément la longueur : de 14 mètres entre les culées, il dépasse les 35 mètres si l'on ajoute les murs de soutènement garnis

de garde-corps qui le prolongent d'un côté et de l'autre. L'ensemble, à 2 mètres 50 au-dessus de la rivière, présente un bon état apparent en dépit de plus de 60 ans d'oubli.

Le souci de s'harmoniser avec le milieu, comme ici de perturber le moins possible le cours de la rivière, et une finition rigoureuse : autant d'homages à Harel de la Noë, même si celui-ci n'était plus ingénieur en chef du département à l'époque probable où fut construit ce pont. En résumé, un endroit qui mériterait une mise en valeur des rives du fleuve et la réhabilitation des ouvrages d'art.

■ Jean-Loïc Heurtier

Près du pont du Bois Léard, le personnel intervenant sur la voie.
Coll. A.C.F.-C.d.N.



Carte d'accès au pont du Bois Léard.
J.-L. Heurtier

Pont du Bois Léard.
Photo J.-L. Heurtier
Mars 1999



La ligne de Collinée à Dinan faisait partie du deuxième réseau déclaré d'utilité publique le 28 mars 1912. Cette ligne, à voie métrique, était longue de 47,100 km. Elle fut ouverte partiellement à l'exploitation le 1^{er} novembre 1924. Elle a été fermée le 1^{er} avril 1937 et déclassée le 27 avril 1939.

500m

Lannion : la ville aux trois gares

A l'heure où est écrit cet article, d'importants travaux ferroviaires ont lieu à Lannion. En effet, la ligne Plouaret-Lannion se lance dans une nouvelle aventure : l'électrification. Cette importante modification s'accompagne de la construction d'une nouvelle gare en «fronton», à l'emplacement de l'ancien passage à niveau. Des éléments caractéristiques de cette gare disparaissent ainsi, jour après jour, tels que le poste d'aiguillage manuel et bien entendu les barrières de passage à niveau. C'est l'occasion pour nous de rappeler qu'il y a quelques années, la ville de Lannion était un nœud ferroviaire, terminus de trois lignes et siège de trois gares.

LA GARE DE L'OUEST (1861-1881)

Le 25 avril 1865, date de l'inauguration de la ligne Paris/Brest, les Lannionnais voient s'envoler leur rêve d'une ligne Paris - Lannion - Brest, ainsi que leurs espoirs d'une prompte réalisation d'un embranchement avec cette ligne.

En effet, des études d'avant-projet ont été menées afin de raccorder Lannion à la voie principale, à Plouaret. Mais, comme souvent, les études auront fait naître plus rapidement les espoirs des populations concernées que la réalisation du projet! Elles ont d'ailleurs «démontré qu'en raison des difficultés de terrain et du faible trafic, il serait impossible de relier la ligne de Paris à Brest à la ville de Lannion, au moyen d'un chemin ordinaire à large voie».

1864, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869,.... les années passent et les délibérations du Conseil municipal et du Conseil d'arrondissement de Lannion, soutenues par le Conseil général, se ressemblent : «Le Conseil demande comme précédemment le raccordement de la ville de Lannion au chemin de fer de Paris à Brest et que le tracé de la ligne à construire soit étudié jusqu'à Perros.»

Devant l'inertie de l'Etat, le Conseil municipal se tourne vers une autre solution qui consisterait à relier Lannion à Plouaret par un chemin de fer d'intérêt local, et plus précisément, par «un chemin de fer mixte à un seul rail», système inventé par un ingénieur civil : M. Larmanjat. Une Commission est créée au sein du Conseil pour «bien apprécier la valeur réelle du système Larmanjat et la possibilité de son application dans notre pays montagneux». Une séance extraordinaire du Conseil municipal est convoquée le 20 août 1869, afin de rendre compte de la visite de la



Cliché de M. Guet

605. - LANNION. - La Gare

Commission sur la ligne de démonstration dudit système entre Raincy et Montfermeil (Seine-et-Oise).

Le rapporteur de la Commission ne tarit pas d'éloges sur ce système : «La machine, d'une simplicité extrême, a trois roues dont l'une, placée à l'avant dans l'axe du véhicule, repose sur un rail et sert à la diriger et dont les deux autres plus fortes et plus larges ont leur point d'appui sur le sol, ce qui augmente leur adhérence dans la proportion de 1 à 12 où elles opèrent la traction.»

Les wagons au contraire sont construits de façon à faire reposer la charge entière sur le rail unique ce qui diminue la résistance au roulement dans les mêmes proportions que ci-dessus, c'est-à-dire de 1 à 12, puisque les roues latérales ne font qu'effleurer le sol et servent en quelque sorte de balancier en empêchant les voitures de verser. C'est le principe d'équilibre déjà appliqué aux velocipèdes.

La séance se clôt par un vote à l'unanimité en faveur de la prompte réalisation de la ligne Lannion - Plouaret, et l'adoption de ce système.

En effet, dix ans plus tard, l'Etat reprend le dossier et, le 2 août 1875, le Ministre des Travaux Publics dépose sur le bureau de l'Assemblée Nationale un projet de loi ayant pour objet la concession à titre éventuel, à la Compagnie de l'Ouest, de la ligne de Plouaret à Lannion.

Le 18 septembre 1875, l'enquête sur l'avant-projet du chemin de fer de Lannion à Plouaret est ouverte. On discutera beaucoup de l'emplacement de la gare à Lannion : d'un côté, les principaux commerçants, négociants et industriels lannionnais sont favorables à l'emplacement square Sainte-Anne avec voie de port, et de l'autre «un groupe d'habitants de Lannion» est d'avis de placer la gare dans la vallée de Kergomar.

La demande, le Conseil municipal de Lannion offre même à la Compagnie la cession gratuite du square.

Le tracé définitif est adopté le 9 mars 1880. La Compagnie de l'Ouest n'a par ailleurs pris aucun engagement concernant la construction d'une voie sur le port.

Le 13 novembre 1881, la ligne Plouaret-Lannion est ouverte : la ville de Lannion est alors dotée de sa première gare.

LA VOIE DU PORT (1881-1981)

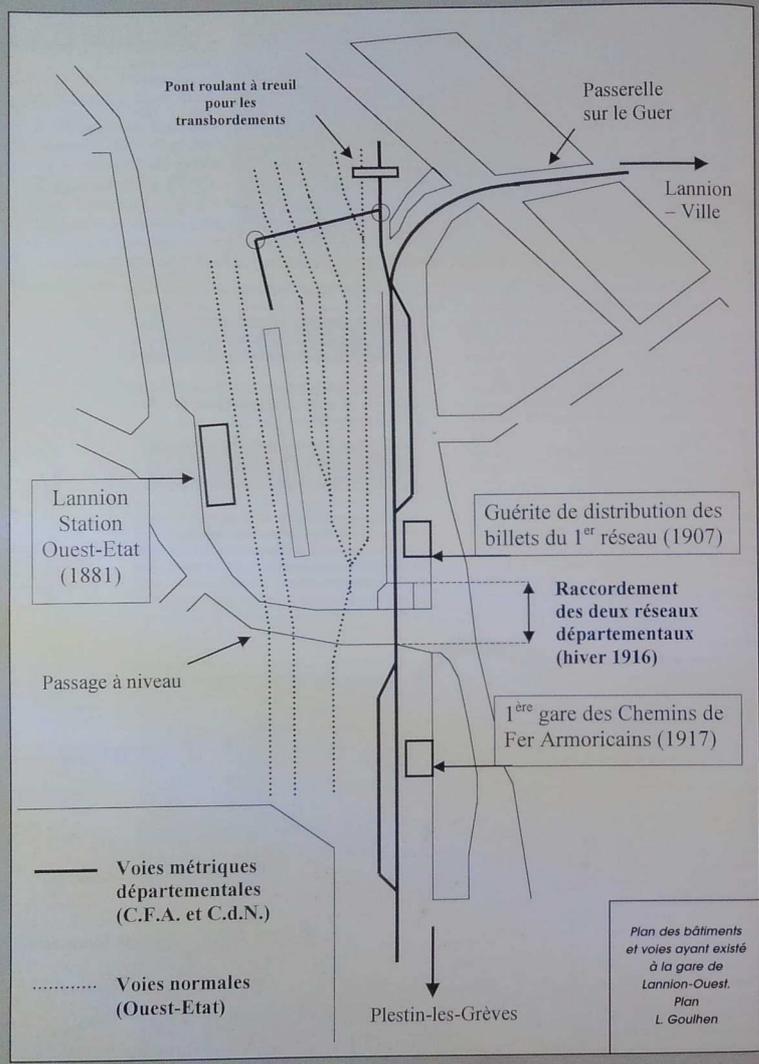
Bien avant l'ouverture de la ligne Plouaret-Lannion, il semblait évident à la municipalité lannionnaise qu'une voie reliant la gare au port favoriserait l'extension de ce dernier, et bénéficierait à l'ensemble du commerce local.

Situation générale dans le quartier de la gare. Carte L. Gouhen



La gare des Chemins de Fer de l'Ouest, côté cour voyageurs, dans les années 50. Au second plan, le toit et le premier étage de la gare des chemins de fer départementaux construite en 1925. Coll. R. Arzul





280

Cependant, la Compagnie de l'Ouest ne semble guère enthousiaste : elle juge en effet, que les bénéfices à escompter d'une voie de port sont loin de justifier le coût d'une telle réalisation. Elle demande donc des contreparties importantes (cession gratuite de terrains notamment) qui lui sont refusées.

Les avant-projets et les ajournements se succèdent jusqu'en 1896, date à laquelle le Conseil municipal demande la création d'un bassin à flot pour développer le commerce maritime, et bien entendu la réalisation d'une voie de quai.

Cette voie ferrée entre la gare de Lannion et les quais de rive droite du port franchirait la rivière du Guer sur un viaduc métallique à construire en aval du pont de Sainte-Anne, puis suivrait le quai d'Aiguillon, le quai planté, pour se prolonger au-delà de l'anse de Viarmes jusqu'à la cale de la Corderie.

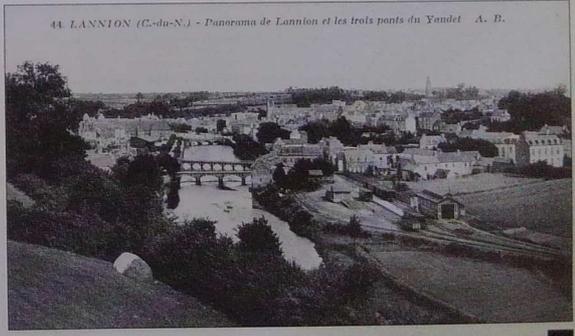
L'Etat propose à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest de réaliser gratuitement les travaux d'infrastructure. Celle-ci, toujours aussi peu convaincue de l'intérêt de cette voie, consent cependant à l'exploiter, à

condition de ne payer que la dépense de la superstructure correspondant à la portion précédant l'anse de Viarmes, où elle établirait une voie d'évitement de 70 mètres de longueur avec une plaque tournante et une voie en cul-de-sac permettant les chargements d'engrais.

Mais l'Etat, profitant du fait qu'un viaduc sur le Guer doit être établi pour le passage du chemin de fer d'intérêt local de Lannion à Perros, estime que la dépense de construction de cet ouvrage doit «logiquement» incomber au département des Côtes-du-Nord.

La gare des Chemins de fer de l'Ouest, avec à droite, la guérite des Chemins de fer départementaux.
Coll. L. Gouhen

La gare des Chemins de fer départementaux, Lannion-Ville
Coll. Y. Coudray



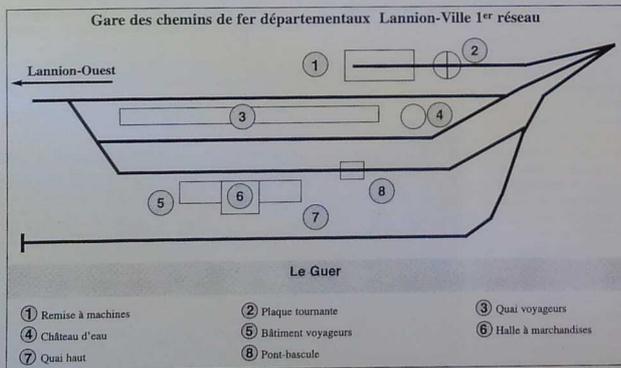
La passerelle sur le Guer et en second plan, le pont de Kermaria. Coll. Y. Coudray



Ce viaduc supporterait alors l'embranchement du port à la gare de Lannion-Ouest et la ligne Lannion-Perros.

Telle est la situation, en cette fin d'année 1897. Sept ans plus tard, la question est toujours en suspens. La ligne Lannion - Perros traverse finalement le Guer sur un ouvrage complètement indépendant, au lieu d'emprunter le pont supportant la voie normale comme il était d'abord prévu. De plus, la Compagnie de l'Ouest projette la transformation des aménagements de la gare de Lannion, avec comme conséquence la modification des conditions d'établissement de la voie des quais.

Plan des voies et bâtiments de la gare «Lannion-Ville». L. Goulihen



783 — LANNION (Côtes-du-Nord). La Gare des Chemins de Fer de Perros. ND Phot



La gare du petit train Lannion-ville avec une locomotive Blanc-Misseron. Coll. A. Cornu

A partir de 1961, la voie servira à transporter le propane de la gare vers la station de dépotage G.D.F. de Nod-Uhel par wagons-citernes, deux à trois fois par semaine. Mais, en 1980, l'arrivée du gaz naturel dans la région de Lannion entraîne la fermeture de la station de dépotage G.D.F. et par suite la voie ferrée devient inutile. Comme elle présente un danger, pour les deux roues en particulier, il est décidé de déposer cette voie de quai fin 1980-début 1981.

LA GARE «LANNION-VILLE»

Revenons au début de ce siècle. Le 21 mars 1900, le 1^{er} réseau des Côtes-du-Nord est déclaré d'utilité publique. Il comprend, entre autres, la ligne de Lannion à Perros-Guirec. Les travaux sont terminés à la fin de l'année 1905 entre Perros et la deuxième gare de Lannion, nommée Lannion-ville, implantée le long du Guer, à l'emplacement de l'actuelle gare routière. Cette deuxième gare, typique du réseau des Côtes-du-Nord, comprend une halle à marchandises, un bureau voyageurs, un bureau de chef de gare, une remise à machine, un château d'eau. La ligne est ouverte au service voyageurs le 11 août 1906 et au service marchandises le 1^{er} octobre 1906. La jonction entre la station de Lannion-Ville et de Lannion-Ouest a lieu le 29 juin 1907. Elle a nécessité la couverture, sur 145 mètres de longueur, du ruisseau «Le Min-Ran», dont le mur rive gauche forme la limite du terre-plein de la station de l'Ouest. Cette couverture, approuvée le 25 septembre 1905 par le Ministre des Travaux Publics, est com-

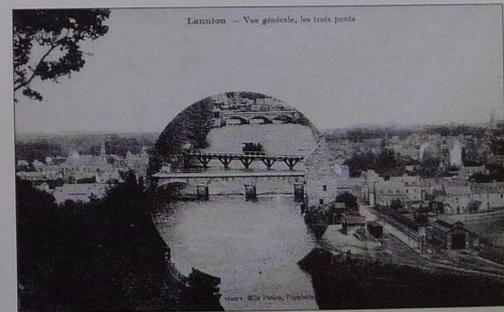
plétée d'une «clôture métallique défensive» séparant nettement les installations des chemins de fer de l'Ouest et celles des chemins de fer départementaux. Le Conseil général exécute ce travail en régie, à partir du dernier trimestre 1906.

Pour joindre ces deux gares, le petit train départemental franchit le Guer sur une passerelle, en aval du pont de Kermaria.

Face au bâtiment voyageurs de la gare de Lannion-Ouest, le long de la voie du train départemental, un abri est créé pour protéger les voyageurs des chemins de fer départementaux qui veulent prendre le «petit train» à cet endroit. Dans cette «guérite» les voyageurs peuvent également acheter leurs billets.

Pour faciliter les transbordements des marchandises entre les chemins de fer départementaux et les chemins de fer de l'Ouest, la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc demande, en 1911, l'ins-

Passerelle reliant la gare de «Lannion-ville» à la gare de l'Ouest. Photo prise au moment où passait une locomotive Blanc-Misseron. Coll. Y. Coudray





LANNION (C.-du-N.) — Maison des Dames de la Retraite et la Gare

La gare du petit train des Côtes-du-Nord à Lannion-Ville. À gauche la halle à marchandises avec le quai haut (6 et 7 sur le plan) à droite la remise à machines (1 sur le plan). Coll. L. Goulhen

tallation d'un pont roulant à treuil, pour le transbordement, en gare de Lannion. La Commission des chemins de fer du Conseil général approuve ce vœu sous réserve que la Chambre de Commerce participe à la dépense.

LA GARE «LANNION-C.F.A.»

En 1912, la ville de Lannion est donc dotée de deux gares. Cette même année, le 28 mars, un deuxième réseau de chemins de fer départementaux est déclaré d'utilité publique dans les Côtes-du-Nord. La région de Lannion est encore concernée par ce nouveau réseau puisque figure parmi les lignes adoptées celle devant relier Lannion à Plestin-les-Grèves.

Dans le Finistère, un projet de ligne entre Morlaix et Plestin-les-Grèves a été adopté en 1908, et concédé à la Compagnie des Chemins de Fer Armoricains (C.F.A.). C'est le même concessionnaire

qui obtient l'exploitation du second réseau des Côtes-du-Nord.

La ligne est en pleine construction lorsqu'éclate la guerre, en août 1914. Le concessionnaire, devant les difficultés (absence de main-d'œuvre, coût prohibitif des matériaux, etc.) qu'il rencontre pour terminer les travaux demandés, au Conseil général d'exécuter la construction des bâtiments des stations en régie. Au moment où la ligne est ouverte au service des voyageurs, le 1^{er} juillet 1916, et au service marchandises, le 15 juillet 1916, aucun bâtiment n'est construit ! Devant l'urgence, le 6 septembre 1916, le département

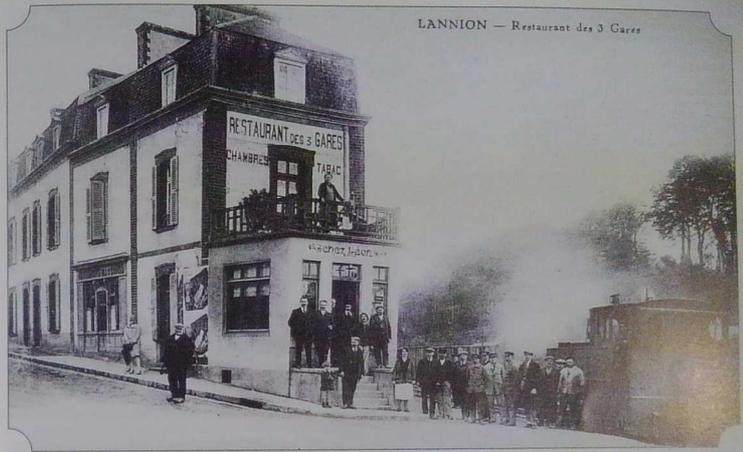
accepte de construire les stations, et autorise le concessionnaire à louer des baraques en bois en attendant la réalisation des bâtiments «en dur».

A Lannion, la nouvelle station est terminée le 20 août 1917, le long de la ligne de Plouaret à Lannion, à proximité et au sud du passage à niveau du chemin de grande communication n°11.

L'origine du tracé de la ligne Lannion-Plestin est prévu à l'extrémité de la «guérite» de distribution des billets du 1^{er} réseau. C'est à cet endroit que les deux réseaux doivent se souder, la continuité du rail devant être ainsi assurée. Mais, cette jonction n'est pas réalisée à l'ouverture de la ligne pour la raison suivante : la convention de concession du 2^e réseau ne prévoyait pas l'exécution d'installations spéciales de transbordement pour ce réseau en gare de Lannion. On avait envisagé que les installations de transbordement qui existaient pour le 1^{er} réseau soient utilisées par le second.

Mais, dès 1913, à la suite de pourparlers entre le réseau de l'État et les concessionnaires, l'exécution de nouvelles installations est envisagée. Le réseau de l'État expose la nécessité d'importants remaniements de sa gare de Lannion, qui entraîneraient la suppression des installations existantes du 1^{er} réseau. Une nouvelle organisation est donc étudiée pour les transbordements des deux réseaux.

Le Conseil général, bien que réticent, se voit contraint d'accepter, car la «soudure» entre les deux lignes départementales nécessite le déplacement de deux leviers de manœuvre d'aiguilles du réseau de l'État. Ce dernier accepte ce déplacement, à condition que le Conseil général approuve son projet des installations com-



LANNION — Restaurant des 3 Gares

munés au transbordement des deux réseaux départementaux.

La jonction des voies C.d.N. et C.F.A. est effective dans le courant de l'hiver 1916. Dès lors, le 2^e réseau peut utiliser les installations faites pour le premier, mais il trouve plus commode pour lui d'avoir un raccordement spécial plus proche de ses voies, et il en réclame l'exécution immédiate. Le Conseil général en accepte le principe le 5 septembre 1917, mais il faut attendre le 1^{er} semestre 1920 pour voir entreprendre les travaux de terrassement des voies de transbordement. Ces travaux seront terminés dans les premiers mois de 1921.

En 1922, un treuil de transbordement, puis en

1923, une grue de transbordement viennent compléter ces installations.

UNE QUATRIÈME GARE POUR LANNION

Cependant, le bâtiment construit en 1917, s'avère notablement insuffisant pour satisfaire au trafic voyageurs et marchandises, et en particulier aux échanges avec le réseau de l'État. En 1923, le service de l'Exploitation (depuis 1921, le département a racheté aux deux concessionnaires le 1^{er} et le 2^e réseau, et les exploite en régie) demande donc la

Le personnel et les clients du restaurant des 3 gares posent avec les employés des chemins de fer Locomotive Blanc-Misseron Coll. R. Arzul



Lannion (C.-du-N.) — La Gare de l'Etat et la Gare des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord



Vestiges de la gare des Chemins de Fer Armoricains construite en 1917 par le département dans le style des bâtiments des Chemins de Fer Départementaux. Photo R. Arzul

Le bâtiment de la gare construit à l'emplacement de l'ancienne guérite du 1^{er} réseau. Au premier plan, les voies du réseau de l'Ouest. Coll. R. Arzul



Vue aérienne des années 50, avec en bas à droite, la voie du port réalisée en 1924 et déposée au début des années 80. Coll. P.-Y. Bourneuf



destinée à abriter les colis, souvent nombreux, en attendant leur chargement dans le fourgon;
- accolé au pignon, côté Plestin, un cellier pour le chef de gare.

Le 28 mars 1925, M. Jean Martin, entrepreneur à Lannion, est déclaré adjudicataire des travaux de construction du bâtiment. En septembre 1925, les travaux sont en cours d'exécution. Cette nouvelle gare est établie à l'emplacement de l'ancienne guérite de distribution de billets du 1^{er} réseau, en face de la gare de l'État.

Lannion est alors dotée de sa quatrième gare, qui, il est vrai, vient remplacer le bâtiment de 1917, sans pour autant que ce dernier soit détruit.

ÉPILOGUE

La fermeture des lignes départementales (Lannion-Plestin le 1^{er} janvier 1937 et Lannion-Perros le 15 avril 1949) entraînera à moyen terme la destruction des bâtiments des stations Lannion-Ville et Lannion-C.F.A. Quant au bâtiment de la gare de Lannion-Ouest, tel qu'il fut inauguré en 1881, il vous reste peu de temps pour aller le voir : la fin des travaux est prévue pour juin 2000. A cette date, il ne restera donc plus rien des trois gares de Lannion des années 30 !

■ Laurent GOULHEN, le 22 décembre 1999

construction d'un nouveau bâtiment comprenant :
- au rez-de-chaussée, une salle d'attente et des bureaux pour le service de la gare;
- au 1^{er} étage, le logement du chef de gare;
- accolée au pignon, côté Perros, une véranda

Novembre 1945 : record de vitesse sur voie métrique

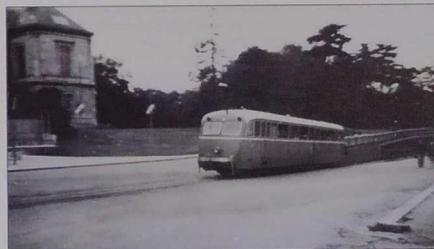
On connaissait les autorails OC1 des Côtes-du-Nord pour leurs surnoms «Titine» et «Nénette». Ce type d'autorail se distinguait par son aérodynamisme exceptionnel, pour le confort, pour le double poste de conduite, en résumé, pour l'ensemble des qualités ferroviaires. Nous découvrons aujourd'hui, grâce au récit d'Henri Dupuis, comment on peut en plus leur décerner le titre d'autorails les plus rapides de l'Ouest sur voie métrique...

Dès la fin de l'été 1945 les C.d.N. décident de remettre en service les autorails qu'ils avaient dû garer par défaut de carburant pendant les années de guerre. Les quelques engins malgré tout maintenus en service étaient dans un état pitoyable, sans parler de ceux qui étaient endommagés ou détruits, principalement par sabotage. Aussi toute remise en service nécessi-

main est serré. Notre autorail est déclaré bon pour le service. Il est 12 h 30. Aussi nos compères décident-ils d'aller prendre un repas bien mérité : le retour n'est pas prévu avant le passage du train venant de Paimpol à 13 h 54.

A 14 h le moteur Willeme est remis en route pour faire de l'air pour les freins. Vers 14 h 30 l'OC1

s'ébranle pour un retour digestif sur Saint-Brieuc; on emmène même quelques passagers, les transports sont encore bien rares à cette époque, en tout quinze personnes prennent place à bord. La vitesse limite de 60 km/h est rapidement atteinte en descente. L'autorail étant en 4^e vitesse, c'est le frein à air qui est employé, mais devant l'inefficacité progressive de celui-ci, le mécanicien découvre avec effroi qu'il n'a plus d'air dans les réservoirs ! Une tentative pour



Autorail De Dion OC1, devant le Palais de Justice, près de la gare Centrale, à Saint-Brieuc.

taut-elle une révision plus ou moins importante de l'appareil, obligatoirement suivie d'un essai en ligne qui avait lieu entre Cesson et Yffiniac, ou entre Saint-Brieuc Centrale et Plérin, la côte de Plérin étant un redoutable banc d'essais pour les moteurs Diesel (3 km en rampe de 32%).

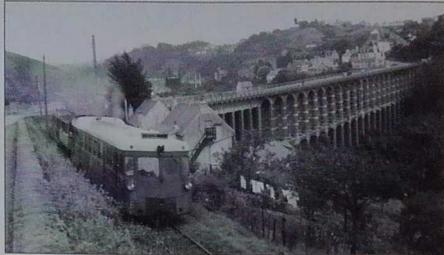
rétrograder les vitesses va se solder par un échec; la boîte de vitesses n'est pas synchronisée et la vitesse de l'appareil est déjà trop importante. Le frein à main réussira à peine à ralentir de quelques km/h avant de

A la mi-novembre, le De Dion OC1 N°16 est prêt à subir le test de Plérin... On va sagement attendre le départ du train régulier de 10 h 42. Vers 11 h, lorsque celui-ci aura franchi la gare de Plérin, notre petite équipe composée du chef de traction M. Quinio, du chef de dépôt M. Bérel, du mécanicien M. Guillaud, du chef de train M. Ballaud ainsi que des ouvriers qui ont participé à la remise en service, se met en route. Jusqu'au pont de Souzain, seuls les freins sont sollicités, ceux-ci fonctionnent parfaitement et dans la foulée la côte de Plérin est gravie allègrement. L'autorail est mis sur une voie de garage, nos gens vérifient que tout est en ordre: aucun organe n'a chauffé; le frein à



Un De Dion OC1 dans la rampe de Plérin sur le viaduc de Tosse Montagne.

-C'est l'entrée sur le pont (de Souzain), pratiquement à angle droit, en courbe de 70 mètres de rayon (Autorail Renault ABH).



prendre feu. Il reste 2 km avant le pont de Souzain et la vitesse dépasse déjà allègrement les 60 km/h, le conducteur n'a pas réussi à raccrocher une vitesse pour se servir du frein moteur.

L'autorail est maintenant en roue libre dans une pente de 32% tout en courbes et contre-courbes; sur la gauche la falaise, sur la droite le vide, le tout ponctué de plusieurs viaducs également en courbe. Tout le monde sait que l'on va à la catastrophe; le seul espoir : que l'on déraile dans une courbe, côté falaise... Et là, contre toute attente, la suspension de l'autorail va faire merveille, le De Dion va rester collé aux rails; dans la dernière courbe avant le pont de Souzain (côté vide) les roues vont décoller du rail et retomber dessus! Du moins le croit-on. Encore quelques centaines de mètres en ligne droite et c'est l'entrée sur le pont, pratiquement à angle droit, en

courbe de 70 mètres de rayon; Immédiatement l'autorail va se renverser et glisser sans gros dommages sur la route qui partage l'ouvrage avec la voie ferrée. Il s'arrêtera en travers de la ligne du Légé. Tous les occupants de l'autorail sortiront indemnes, avec seulement quelques contusions. Après relevage, l'autorail sera rapidement remis en service.

A l'expertise, on va constater que le compteur enregistreur de vitesse (RBM), gradué de manière très optimiste jusqu'à 130 km/h, a été faussé par la vitesse. Elle sera évaluée aux environs de 150 à 160 km/h... On découvrira aussi que le boggie arrière de l'autorail est sorti de la voie dans la dernière courbe avant le pont de Souzain, ce qui aura pour effet de considérablement ralentir l'engin, et lui évitera certainement de franchir les parapets du pont. La courroie du compresseur responsable du record sera

retrouvée dans les voies de la gare de Plérin...

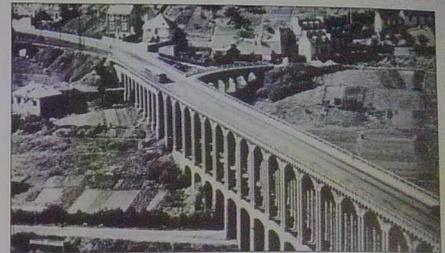
Lorsque trente-trois ans après l'événement, en Août 1972 mon ami Bétel me racontera cette aventure, il m'avouera avoir cru sa dernière heure arrivée. Jusqu'à la démolition récente du pont de Souzain, on pouvait facilement voir les parties de parapet reconstruites après l'accident.

Quant à notre autorail il n'aura de nouveau pas de chance puisque peu de temps après il prendra feu ! Il sera malgré tout réparé, mais il gardera de ces aventures répétitives une légère forme de "banane" que l'on peut encore constater aujourd'hui. Il fait maintenant, après beaucoup de voyages, dont certains bien loin de sa Bretagne, la fierté de l'association des Chemins de Fer des Côtes du Nord qui compte bien le remettre en service.

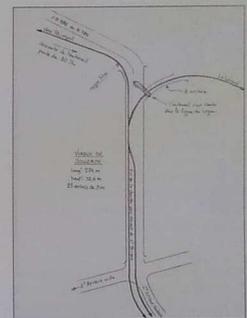
En 1949, les C.d.N. profiteront de la fermeture de la ligne de Saint-Brieuc à Matignon pour effectuer des essais avec les autorails ABH Renault récemment livrés. Malgré une voie dans un état passable, la vitesse de 80 km/h sera atteinte et même dépassée dans la grande ligne droite entre Hillion et Yffiniac. Ce sera une belle fin pour cette ligne dont les rails seront retirés quelques mois plus tard. Ce sera aussi la fin des grandes vitesses sur les C.d.N.

■ Henri Dupuis

Clichés (sauf mention contraire)
MM. Laurent, Schabel,
extraits de la collection
H. Dupuis



Le site de Souzain. Sur la droite de l'autorail on voit le débris défilé, de la ligne du Légé. On est près du site POC1 à Souzain.



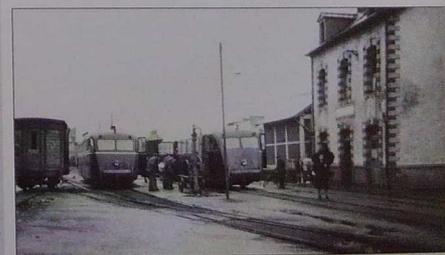
Les deux OC1 des C.d.N. à Paimpol en août 46. A droite le N° 16 recarrossé rapidement n'a plus ses bandeaux décoratifs blancs.

L'autorail de Dion OC 1 N° 16 à Saint-Brieuc-Centrale 1955. Photo R. Brugier



NOTES : Le viaduc de Souzain (localement appelé pont) avait la particularité de buter à sa sortie nord sur une falaise. De plus, sur le viaduc lui-même démarrait l'embranchement du Légé ce qui lui donnait une forme particulière de Y. A l'origine il était à double voie jusqu'à l'embranchement, en même temps qu'il livrait passage à une nouvelle route. Il était donc très large pour un viaduc ferroviaire. Il a été démolit le 27 juin 95 sous des prétextes bien futiles de vétusté et de Tour de France, malgré son classement. Il faut encore préciser que celui-ci étant mitoyen entre Plérin et Saint-Brieuc et beaucoup plus utile à la première, la ville de Saint-Brieuc ne voulait pas s'engager dans une rénovation coûteuse. Il aurait peut-être été intéressant de demander l'avis des utilisateurs?

- L'autorail n°16 avait été livré avec le 15 par la société DE DION BOUTON en 1938. C'était pour l'époque un engin très moderne et puissant (180 CV) qui se démarquait totalement des autocars sur rails précédemment mis en service. Sa forme aérodynamique était très nettement inspirée des autorails Bugatti. D'emblée leur confort va faire leur succès. La guerre empêchera vraisemblablement l'achat d'unités supplémentaires, de plus leur capacité limitée ne permettait pas leur utilisation en été, sauf sur des parcours partiels ou des trains spéciaux.



Chronique d'Armor Ça fume à l'arrière !

Comment un incident peu banal permit à un enfant de 10 ans de dévoiler ses connaissances ferroviaires.



Ca fume à l'arrière !!!

Méheux

été 1952.

L'automne précédent «Titine», l'un des deux autorails De Dion OC 1 des Chemins de Fer des Côtes du Nord avait été victime d'un incendie accidentel. Un carrossier de Dinan, les Els Amiot, l'avait magnifiquement restauré, toute la sellerie des sièges et les garnitures intérieures ayant notamment été refaites en moleskine beige clair. Cela était du plus bel effet par rapport à la situation antérieure où tout était marron foncé et un peu fatigué car datant de 1937 à la mise en service de ces autorails. La carrosserie avait également été refaite et repeinte en rouge avec le toit blanc, les entourages de fenêtres refaits en aluminium et un profilé aluminium avec un liseré rouge ceinturant la caisse à mi-hauteur. Des canons esthétiques qui seront généralisés par la suite pour toutes les réflexions d'autorails des C.d.N.

Ce jour-là, un mardi, Titine ainsi refaite à neuf assurait son premier service commercial.

Un jour de marché à Paimpol

Le mardi étant jour de marché à Paimpol, un service supplémentaire était assuré par l'un des OC 1 ou plus rarement par «Mamm-Goz», l'autorail Renault NK et encore plus rarement par un train à vapeur. Cette relation amenait le mardi matin les populations des environs depuis Saint-Quay-Portrieux ainsi que les paysans venant vendre leurs produits à Paimpol. Au retour vers Saint-Brieuc le

départ se faisait en début d'après-midi, environ une demi-heure avant le train régulier assuré, lui, par un ABH Renault remorquant une voiture à plate-forme et une remorque issue d'un ancien autorail Brissonneau et Lotz démotorisé.

En plus du confort de ces OC 1, ce service supplémentaire était aussi assez prisé par les vacanciers qui pouvaient ainsi gagner une demi-heure de plage supplémentaire à Bréhec ou à Saint-Quay. Pour Bréhec on gagnait souvent plus qu'une demi-heure car l'autorail supplémentaire croisait le train venant de Saint-Brieuc à Lanloup, c'est-à-dire l'arrêt juste après Bréhec, alors que les trains réguliers se croisaient à Plouézec deux arrêts avant Bréhec. Etant en fin de parcours, le train de Saint-Brieuc avait souvent du retard et on l'attendait longtemps à Plouézec.

Ça fume à l'arrière !

Ce mardi-là, mon petit frère, mes parents et moi, nous étions de ces vacanciers-là quand, arrivé à Cros-Guillardon, au milieu de la longue montée de Kéridy à Plouézec, en accotement de la nationale 786 à cet endroit, le contrôleur se mit à sonner frénétiquement pour obtenir l'arrêt bien qu'aucun voyageur ne manifeste l'envie de descendre à cet arrêt facultatif. A peine immobilisé il se rue vers l'avant de l'autorail appelant le conducteur «ça fume à l'arrière!».

En effet le poste arrière (pour notre sens de

marche), où se trouvait le moteur, était envahi de fumée.

«Ça y est, ça recommence» dit le chauffeur en se précipitant vers l'arrière. Il ouvre la cabine de conduite et soulève le capot du moteur. Un nuage de fumée bleue se dégage mais il n'y avait pas de flamme. Il fait le tour de l'autorail pour accéder à l'autre côté du moteur, ouvre l'autre partie du capot : même nuage de fumée bleue. En toussant un peu il se glisse sous l'autorail et ressort en disant «je ne vois rien». C'est alors que m'approchant de lui (j'avais dix ans) je lui fis remarquer «c'est pas normal que ça, ce soit tourné comme ça !» en désignant les écopes de prise d'air de refroidissement du radiateur. «Males Doué beniket ! On a oublié de les basculer à Paimpol et le moteur a surchauffé dans la côte. Merci. Mais dis-donc petit, tu la connais drôlement bien notre Titine!».

Technique et esthétique

C'était là une des particularités des OC 1 ainsi que des OC 2 du Réseau Breton.

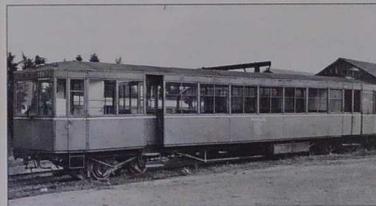
Pour des raisons esthétiques le radiateur n'était pas directement à l'extérieur de la caisse comme sur les autorails Billard, mais était alimenté en air de refroidissement

par deux écopes sur les côtés du poste moteur, dont l'ouverture devait être réorientée dans le sens de la marche à chaque terminus, opération à laquelle je ne manquais jamais d'assister quand «Titine» ou «Nénette» me ramenait à Paimpol après un après-midi de bain de mer à Bréhec.

Avec sa clef spéciale le mécanicien inversa donc le sens de captage de l'air sous l'effet de la vitesse et nous revola à reparti. Il n'était que temps d'ailleurs, car les «Pin Pon» de l'ABH qui nous suivait se faisaient de plus en plus proches et nous commençâmes à redouter un tamponnement.

Il est peu probable qu'en temps ordinaire un tel incident ait pu endommager le moteur au point de provoquer un incendie, mais là c'était la peinture du moteur encore fraîche qui s'était calcinée.

René Méheux

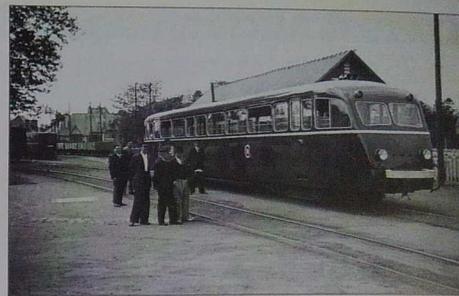


Histoire de petits noms

Les surnoms «Titine» et «Nénette» donnés à ces deux autorails n°15 et n°16 des C.d.N (X 157 et X 158 au Réseau Breton qui les exploita de 1956 à 1967) on n'a jamais su lequel était «Titine» ou «Nénette». On pourrait supposer que l'ordre numérique respectait la hiérarchie de la mère et de la fille, mais en fait le premier OC1 qui fut mis en service commercial fut le n°16 car son frère aîné (ou sa sœur) avait révélé aux essais l'absolue nécessité de ces fameuses écopes à air dont il était dépourvu en sorte d'usine. Ces OC 1 issus d'un premier prototype De Dion NR qui était dépourvu d'écopes, la relation de ces faits que je tiens de mon père ne me permet pas de dire comment à l'origine était prévu le captage de l'air de refroidissement du radiateur sur ces trois appareils.

Seuls les autorails Renault ont eu droit à un nom de baptême officiel :

- Mamm-Goz (grand-mère) pour le Renault NK n°121.
- Goëlo, Penthièvre et Trégor pour les ABH n°1, 2 et 3 du nom des anciens comtés de Bretagne qu'ils desservaient.
- Deux autres cas de surnoms officiels ont existé aux C.d.N. :
- Leiz-Breiz (que je ne sais pas traduire autrement que par jolie Bretagne) pour un autorail Brissonneau et Lotz racheté aux CF du Morbihan.
- Tad-Coz (grand-père) pour le dernier autorail De Dion KG qui a fini «au tass» à Paimpol, sa caisse, démontée vers 1954, servant de bureau à un charbonnier sur le port et son châssis ferraillé sur place à la fin de l'exploitation des C.d.N. en 1956.



Autorail de Dion OC 1 à son arrivée sur le plateau des Côtes-du-Nord en 1937. Les deux écopes sont sous le capot du moteur. Photo W. Boegli Coll. E. Le Goff

«...Un service supplémentaire était assuré par l'un des OC 1 ou plus rarement par «Mamm-Goz», l'autorail Renault NK n°121 à Saint-Brieuc centrale en 1951. Photo W. Boegli Coll. A.C.F.-C.d.N

La restauration de la 36 des C.d.N. ou 25 ans de travaux forcés avec la grosse Lulu

Dans le précédent numéro de la revue, nous avons retracé le sauvetage de la loco n°36. Nous allons essayer maintenant de décrire les 6000 heures de travail qui ont été nécessaires pour la remettre en état de marche.

Comme indiqué précédemment, les premiers travaux sur la loco ont lieu sur place, à Saint-Brieuc, en août 1971. Ils consistent au démontage de quelques pièces essentielles ainsi qu'un petit nettoyage et un graissage général. Du 7 au 10 octobre, diverses pièces de l'embiellage sont démontées pour permettre à la machine de rouler et d'être hissée sur le camion des Transports Gruet. La 36 entre le 10 octobre 1971 à 13 h dans le dépôt AJECTA de Longueville (77) après démontage de la cheminée qui ne passait pas sous la porte. Perchée sur son wagon à voie normale, la loco est à 1,5 m au-dessus du rail!

Les travaux, au dépôt de Longueville, vont commencer en février 1972. Ils consistent essentiellement à du nettoyage et du démontage: cabine, bielle d'accouplement, petit mouvement, tiroirs et cylindre, robinetterie, etc...

En 1973, la loco est descendue du wagon. Posée sur des lorrys, elle sera relevée pour le démontage des essieux, le nettoyage des roues, des essieux et du châssis, la remise en état des boîtes d'essieux et le remplacement des pièces HS. Les bacs à eau et la chaudière ont été préalablement enlevés, nettoyés et stockés.

En mai 1974, le châssis est remonté sur ses essieux, c'est la première phase positive de remontage de la loco.

Le 12 janvier 1975, on finit le remontage de l'embiellage et le 22 février on commence le détablage de la chaudière, il s'achèvera le 10 mars. Après nettoyage, la chaudière est présentée à

l'APAVE, l'organisme nous demande les certificats des épreuves précédentes, que nous n'avons pas. Il faut soit les retrouver, soit fournir un plan de construction de la chaudière avec analyse des métaux. A ce moment, le moral des troupes est un peu ému, mais les travaux vont continuer. Les pièces démontées vont être nettoyées et peintes à l'antirouille, y compris la chaudière.

En 1980, pour gagner de la place, la chaudière est remontée sur le châssis et jusqu'en 1984, la loco ne fait l'objet que d'un entretien léger. Les préoccupations de l'association AJECTA sont tournées vers le matériel à voie normale.

En septembre, les lorrys, sur lesquels reposait la 36, sont réquisitionnés sans l'accord de leur propriétaire auquel on fait comprendre que la loco à voie métrique, n'a rien à faire dans un dépôt à voie normale et qu'en plus elle occupe une place, à l'abri, indispensable à l'association. De ce fait elle est déchargée à l'extérieur... En 13 ans, les hommes et les mentalités ont changé et le sectarisme bat son plein à l'AJECTA.

Heureusement, des contacts avaient été pris précédemment avec le M.T.V.S. (Musée des Transports de la Vallée du Sausseron), dont je faisais partie depuis sa création en 1976. Des liens d'amitié s'étaient aussi créés avec Olivier Janneau, il devenait logique de mettre la loco dans un musée à voie métrique. Ce sera chose faite le 14 décembre 1984, mais, là non plus, la loco ne déclenche pas l'enthousiasme, certains membres établiront même des verdicts pessimistes quant à sa remise en état.

Malgré cela, les travaux sur la loco, essentiellement de la peinture, vont recommencer. Les dernières pièces de la machine encore stockées à Longueville (Bacs à eau, cendrier, tuyauterie, etc...) sont rapatriées le 16 mai 1985. Le 24 août 1985, nous avons le rapport de visite de l'APAVE: Beaucoup de travail en perspective; soit le remplacement des 60 tirants de foyer, de 11 rivets de plaque tubulaire, en plus des tubes déjà démontés. En l'absence de certificat d'épreuve, la chaudière devra être détimbrée, c'est-à-dire remise en état à une pression très inférieure à celle qu'elle avait dans le passé (entre 7 et 10 bars au lieu de 14). Des recherches pour retrouver les certificats auprès des APAVE de Rennes et de Nantes vont s'avérer infructueuses et peu motivées de la part de cet organisme. Comme je recherche des renseignements sur l'histoire du réseau C.d.N., le 10 avril 1986, je me rends aux archives départementales des Côtes-du-Nord à Saint-Brieuc. Celles-ci sont dans un local exigü et en instance de déménagement sur un site neuf

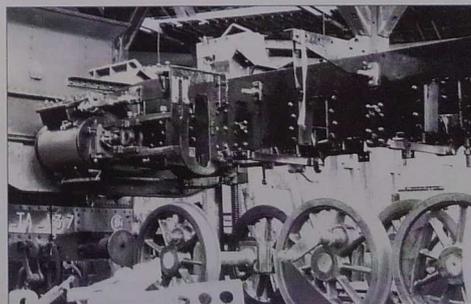
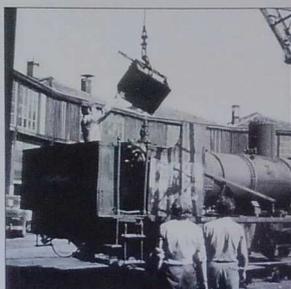
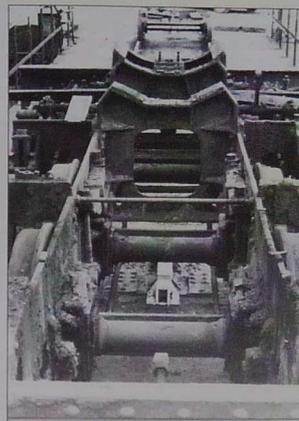
et adapté. Je peux ainsi avoir accès à des documents non répertoriés. Les surprises seront de taille: je vais, en effet, trouver des renseignements sur la Mallet "La Bretagne", une prise de guerre achetée par le réseau en 1922, une véritable Arlésienne. Je trouverai surtout un DOSSIER EN OR renfermant tous les certificats de visites et d'épreuve des locos du réseau depuis 1945 jusqu'à la fermeture! Pour la 36, il y en a deux. La chaudière dont elle est équipée porte le n° 2128 et a été construite en 1930 pour servir de rechange aux machines de la série 35 à 42. A la fin de la deuxième guerre, cette chaudière ins-

taillée sur la 35 depuis 1930, retimbrée en février 1938 doit être remise en état. Pour cela, elle est envoyée chez Corpet et Louvet à la Courmeuve en 1946. Cette entreprise va placer un foyer neuf en cuivre avec remplacement de tous les tirants et entretoises, les tubes à fumée seront raboutés et remis en place. L'épreuve hydraulique sera faite le 3 mai 1946 à 21 bars. Au retour sur les C.d.N., la chaudière à l'état neuf est remontée sur la 36 à la place de la 2066 de 1925 de nouveau éprouvée en 1946 et remontée sur la 35. Une dernière épreuve aura lieu le 16 décembre 1955 à 16,340 bars pour utilisation à 14 bars. Au mois de décembre 1956, deux semaines avant la fermeture du réseau, la chaudière subira encore une épreuve, officielle, avec les locos 40, valable jusqu'en novembre 1957, et la 41, prolongée d'un an jusqu'en décembre 1957. La 34, bonne jusqu'en 1965, ne sera pas vérifiée.

Pour Olivier et votre serviteur, c'est enfin une bonne nouvelle. La chaudière de la 36 est sauvée, elle peut maintenant être éprouvée à 21 bars et utilisée aux 14 réglementaires. Le moral remonte alors sérieusement.

Entre temps, la 36 va être remontée provisoirement et peinte en vert avec les inscriptions Val-mandois-Marine afin de participer à une exposition à Nesles-la-Vallée les 4 et 5

La chaudière est démontée du châssis. Notez le niveau d'encrassement des boîtes d'essieux. Photo: H. Dupuis



Le châssis nettoyé et repeint va retrouver ses essieux. Photo: H. Dupuis

Longueville: opérations de démontage de la locomotive C.d.N. Photo: H. Dupuis

Seule la chaudière repose sur le châssis. Photo: H. Dupuis

octobre 1985. Jusqu'au début de 1987, seuls de petits travaux vont être effectués, mais le 25 avril la chaudière est, de nouveau, démontée, puis transportée par les pompiers du Val d'Oise vers le site EdF de Saint-Denis pour réfection. La seconde partie de la remise en état de la machine débute alors.

Immédiatement, le perçage des tirants défectueux va débiter grâce à une perceuse radiale mobile. Après retournement de la chaudière, ils sont démontés par dévissage côté foyer. Dans le même temps, les rivets de la plaque tubulaire sont déposés. L'opération de démontage des tirants sera très fastidieuse et se terminera le 13 octobre 1988. Entre-temps, beaucoup d'autres travaux sont effectués sur la chaudière que sur le châssis et les superstructures restés au Musée. En particulier les tôles abîmées de la cabine vont être remplacées. Le 15 mai 1988, déjà 1000 heures ont été consacrées à la machine depuis son arrivée à Longueville et ensuite au MTVS. Avant remontage des tirants, il faut encore aléser les trous et les retarader.

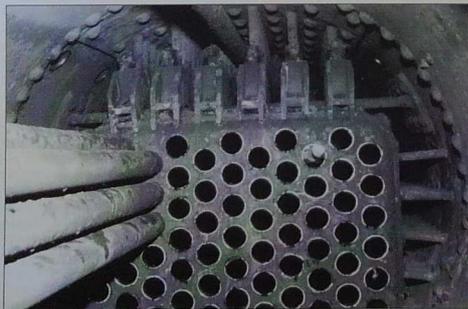
Le 30 janvier 1989, la 36 est classée Monument Historique.

Sur demande d'EdF, le reste de la loco est transporté sur le site de Saint-Denis le 12 juillet 1989 et les travaux sur l'ensemble de la 36 vont pouvoir redoubler.

En novembre, le montage des tirants neufs



Quand une locomotive plane... C'est cool ! Le châssis et les superstructures rejoignent la chaudière à EdF à Saint-Denis. Photo : H. Dupuis



L'intérieur de la chaudière au cours du débouage côté foyer. Au-dessus de celui-ci, on distingue les fermes et tirants qui doivent être changés. Photo : H. Dupuis

commence et deux rivets sont encore démontés sur le cadre de foyer. Pendant une année, la petite équipe va se consacrer presque exclusivement au remontage correct du châssis après nettoyage et peinture, au contrôle des bielles et à l'usinage de nouvelles tiges de pistons. En novembre 1990, les travaux porteront sur le rivetage de la plaque tubulaire de la

boîte à fumée et du cadre de foyer, les entretoises de foyer sont vérifiées et débouchées. A la fin de l'année, les tirants neufs sont enfin remontés. **les 2000 heures ont été franchies le 30 août.**

En 1991, nous procédons à la réalisation d'un plancher de cabine neuf, au montage du frein à vide et de la timonerie. Des pièces importantes de celle-ci doivent être reconstruites après avoir été subtilisées par un ferrailleur à Valmondois. Nous réalisons toujours un énorme travail de tôlerie et de préparation à la peinture.

En 1992, nous allons monter les écrous de protection des tirants, côté foyer, ainsi que les tirants agrafes et les vis de ferme de foyer. En même temps débute la préparation du faisceau tubulaire par la mise à longueur des tubes neufs ainsi que la confection d'un réservoir à vide neuf. L'EdF se charge de la réparation des crosses de pistons par soudures des fissures et contrôle par ultrasons. De nombreuses pièces sont fabriquées sur place par Philippe notre tourneur-fraiseur. Le sifflet sera, entre autres, construit à l'identique d'un modèle prêt par M. Gache des Sables d'Or près d'Erquy.

Nous pointons **3000 heures le 27 novembre.**

En 1993, nous préparons le retubage. De nombreuses pièces d'outillages sont encore à confectionner, comme des bouchons coniques pour éviter de fatiguer la plaque tubulaire en cuivre pendant le dudgeonnage. Et toujours ces petits travaux de remontage qui usent le

temps et donnent l'impression de ne pas avancer. Le chantier change de place dans l'enceinte de l'EdF, nous sommes désormais dans un local clos mais avec moins de place, ce qui nous oblige à un minimum de discipline dans le rangement et l'organisation!

Patrice rencontre également de grosses difficultés à remettre en état les bacs à eau. Le métal, vieux, casse au fur et à mesure que nous le soudons. Avec l'aide d'un fournisseur d'EdF, il est décidé de fabriquer des bacs neufs en même temps que des tôles neuves pour l'enveloppe de chaudière et le toit de la cabine. Le montage de ces pièces ne se fera pas sans problèmes et la fixation des bacs devra attendre le montage définitif de la chaudière dans le châssis.

1994 débute avec le montage des tubes à fumée, le dudgeonnage des 80 tubes s'achève le 11 avril et le 24 juin la chaudière est remplie d'eau, diverses fuites sont éliminées. Pour la première fois en 38 ans, la chaudière est pleine d'eau. Enfin, il nous semble que le but est proche, et pourtant que de temps il faudra et que de mal on aura pour arriver à éteindre toutes ces fuites, surtout quand il faudra monter en pression, beaucoup de temps pour mater les pièces qui fuient dans le foyer ou les rivets neufs. **Au mois d'octobre, les 4000 heures sont franchies.** Cette année verra aussi la fabrication gracieuse, par une entreprise de chaudronnerie, d'une sablière et d'une enveloppe de dôme neuves.

1995 devait être l'année du retubage, mais nous devons déchanter devant les difficultés que nous rencontrons pour éteindre les petites fuites de la chaudière. Pour nous changer les idées, nous finissons le montage de l'embiellage et les tiges de pistons, trop longues, doivent être démontées et recoupées. Enfin, nous réalisons le calage de la distribution. Le 20 avril, la pression est montée à 7 bars et de nouveau il pleut autour du chantier. Le 9 juin, la pression de 15 bars est atteinte, nous en sommes aux microfuites, mais ce seront les plus difficiles à éteindre. Le 16 juin, la pression de 21 bars est atteinte sans fuite supplémentaire. Il va falloir pendant presque un an remplacer une multitude de pièces et de goujons pour éliminer les fuites les unes après les autres et l'essai en pression suivant n'aura pas lieu avant le 19 avril 1996. Heureusement le chantier est suffisamment diversifié pour éviter toute lassitude. Une entretoise devra être changée pour cause de fuite, elle sera remise en place le 26 septembre. Le 15 octobre, enfin à 21 bars, il ne tombe plus que quelques gouttes et la pression tient dans des limites acceptables pendant 20 minutes. Le rendez-vous est pris avec l'APAVE le 26 décembre, d'ici là il faut nettoyer la chaudière, la vider, et présenter un chantier propre, celui-ci étant plutôt du style marécage. En même temps le travail s'accélère sur toute la tôlerie. L'APAVE ne fait pas de remarques et nous pouvons présenter la chaudière à l'épreuve hydraulique. Celle-ci n'aura pas lieu fin décembre comme prévu mais le 6 janvier en présence de M. Denizot de l'APAVE et M. Bellini des Mines. Pendant 20 minutes, la chaudière va tenir à 21 bars et à 15 h M. Denizot frappe la médaille du timbre des 14 bars réglementaires. C'est enfin l'aboutissement d'une longue période d'espoir

et, le soir, nous savons que bientôt, Lulu va rouler. Dans l'euphorie qui nous tient, ce sera pour la fête du MTVS le 5 octobre. Cette date nous semble lointaine et nous ne mesurons pas très bien la somme de travail restant à faire...

4700 heures ont été nécessaires pour arriver à ce résultat.

Le 20 janvier 1997, la chaudière regagne définitivement le châssis après montage du cendrier neuf. En mars, après mise en place de la crinoline, commence le montage des tôles d'enveloppe. Si leur épaisseur de 2 mm évite, en principe, les bosses, leur montage n'est pas des plus simples, leur manque de souplesse y étant pour beaucoup. Fin avril, la tôlerie de chaudière est en place et elle est peinte avant le remontage des bacs à eau. **Nous franchissons les 5000 heures à cette époque.**

Le montage des tubes d'admission de vapeur aux cylindres va nous donner du fil à retordre, mais avec de la volonté ce n'est pas maintenant qu'un bout de ferraille creux de 70 mm de diamètre va nous arrêter. Pas vrai Bruno?. Au mois de juillet, il faudra enco-



Septembre 97 : bientôt la fin d'une période. Le remontage des derniers éléments de chaudronnerie. Photo : C. Baret

re une fois monter les bacs à eau pour déterminer leur place exacte par rapport à la chaudière et les redescendre pour souder les fixations et faire les perçages. A la mi-août, les travaux de plomberie cuivre débudent avec la confection des tubes d'admission d'eau à la chaudière via les injecteurs, un travail mené de main de maître par "le chef Plombier" un petit peu colérique et tyrannique sur les bords. Fin août, les bacs à eau sont définitivement remontés et la difficulté viendra de la jonction avec la cabine. Pièces neuves et anciennes ne font pas bon ménage et les trous de fixation sont bien difficiles à mettre en place. En même temps que le montage définitif de la carrosserie, la devanure de chaudière est mise en place. Tout va alors aller très vite, depuis début septembre, le chantier est ouvert pratiquement tous les jours et il sera jusqu'au départ de la machine. Il faudra dans un sprint final coordonner des travaux mécaniques, de la plomberie et surtout la peinture qui n'apprécie pas particulièrement la poussière.

La pression (pas celle de la machine) va pro-

gressivement monter, l'oubli d'un joint dans le dôme va obliger à une réouverture de celui-ci qui se soldera par la casse d'un goujon... ou le montage d'une simple tringle de commande à l'envers, sans parler d'un tube de cuivre recalçant, les coups de gueule vont être à la hauteur de la tension qui monte.

Le 24 septembre, le gros œuvre est terminé, la locomotive reste dans les mains d'Olivier, l'artiste peintre, il y aura encore quelques trous à percer et vis à monter qui généreront quelques grincements de dents.

Avec 300 h de travail fournies en usinage de pièces de robinetterie par le service GDL de l'EdF, nous atteignons le **29 septembre lorsque la 36 sort de l'EdF, les 5993 heures...**

Le premier allumage, le 30 septembre, nous réserve une mauvaise surprise: une clavette mal emmanchée sur la crosse de piston gauche et c'est un fond de cylindre cassé. Un fond provisoire est réalisé en catastrophe pour le 3 octobre, date d'un essai sans problème de la machine, juste à temps pour l'inauguration qui est programmée le lendemain 4 octobre.

Il y aura encore bien des petits problèmes à régler pour un bon fonctionnement et la 36 tirera ses premiers trains le 2 novembre... A la même date en 1957, la 36 était garée à Saint-Brieuc après la fin du déferage du réseau des C.d.N. C'était il y a exactement 40 ans...

En 1970, lorsque je me battais pour sauver la 36, je ne pouvais pas imaginer qu'il faudrait 27 ans pour arriver à la remettre en marche. Il est vrai, surtout pendant les 16 années passées à l'AJECTA, qu'il y a eu beaucoup de "blancs" dans la restauration, de même au MTVS où beaucoup d'obligations pour le fonctionnement du Musée nous ont empêchés de tra-

vailler sur la loco autant que nous l'aurions désiré. Il y a eu aussi, il faut le reconnaître, des périodes de découragement et même de ras-le-bol. Paradoxalement, il y avait ceux qui, sans s'informer, annonçaient régulièrement tous les ans la fin du chantier et l'inauguration de la loco. Il suffit de regarder les bulletins du MTVS pour constater que la 36 doit fonctionner depuis 1989. Nous n'avons que 8 ans de retard sur le planning de certains rêveurs.

Enfin, nous nous sommes juré avec Olivier de ne jamais recommencer un tel chantier... C'était quand la loco est sortie de l'EdF, nous étions épuisés par cette échéance, mais maintenant il y a tellement de choses à restaurer encore, que l'on trouvera bien le moyen de remettre le doigt dans un engrenage sur un sautetage fou.

Je tiens aujourd'hui à remercier tous ceux qui ont participé à cette restauration. La liste suivante est certainement incomplète et j'espère que les oubliés me pardonneront.

A l'AJECTA

B. Barry
J. Vierre
J.P. Minard
Ph. Gaëry
J.P. Bornot
B. Renaud
M. Bouquet
M. Metayer
J. Bourguignon
G. Rémy
B. Neveux
C. Pierre
J.P. Martin
J.P. Pigno

Au MTVS

O. Janneau
B. Hyron
D. Gemmetz

R. Austin
P. Coucou
L. Bertrand
P. Louvet
B. Rimala
Ph. de Villefort
E. Trubert
M. Sarrazin
G. Pericat
G. Monier
P. Mougouet
N. Guy
P. Berten
J.J. Stefanazzi
C. Lejeune
J. Salmon
O. Besseme
O. de Saint-Chamas
M. Golinelli

La Société SOCERP pour la réalisation de l'enveloppe de dôme et de la sablière

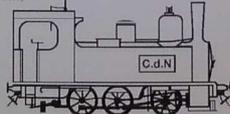
La Société STEIN Industrie pour la réalisation de la tôlerie et des bacs.
et EdF, tous services confondus.

■ Henri Dupuis

AJECTA : Association des Jeunes pour l'Entretien et le Conservatoire des Trains d'Autrefois

APAVE : Association pour les Propriétaires d'Appareils à Vapeur et Electriques

MTVS : Musée des Transports de la Vallée du Sausseron (dans le Val d'Orse)



4 octobre 1997 : la première prise d'eau de Luku à Butry. Un plaisir qu'elle attendait depuis 40 ans.
Photo : O. Janneau



Offrez vous un voyage dans le temps au rythme de la 230 G, authentique locomotive à vapeur des années 1920 et ses wagons d'époque, à la découverte des charmes cachés de la magnifique Vallée du Trieux
Dégustation de produits locaux au son de la musique bretonne au Manoir de Traou Nez



CFTA
Transports

PAIMPOL-PONTRIEUX

Le Trieux à toute vapeur...

Du 7 juin au 30 septembre 2000

Réservation obligatoire et informations

02 96 205 206

MUSÉE DU RAIL GARE DE DINAN

Invitation au Rêve

- SON RÉSEAU DE TRAINS AU 1/27
- SES COLLECTIONS : AFFICHES, PENDULES, LANTERNES, PLAQUES DE LOCOMOTIVES ET DE GARES, OUTILS, TRAINS MINIATURES.
- SES HISTORIQUES DE LIGNES.
- SON POSTE D'ARGILLAGE VIGNER 1889 RECONSTITUÉ.
- SA VIDEO.
- SA BOUTIQUE DE SOUVENIR...

De juin à mi-septembre de 14h à 18h
Tél. 02 96 39 81 33

LE LÉON à fer et à flots



Circuit découverte

Journée Terre - Mer, ceinture dorée, Baie de Morlaix

Du 4 juin au 27 septembre 2000

A la frontière de la terre et de l'eau, découvrez le Léon entre Morlaix et Roscoff.

Visite guidée de la cité du Viaduc, de St-Pol de Léon et de Roscoff, voyage en autorail et en vedette dans la baie de Morlaix.

Laissez-vous guider.....dans cette belle aventure vivifiante !

Renseignements et réservations :

02 98 62 14 94



A pied ou à VTT, l'association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord vous invite à découvrir quelques-uns des magnifiques ouvrages d'art laissés par le Petit Train qui, de 1905 à 1956, a sillonné le département.

Vingt itinéraires vous sont proposés, avec la description des ponts, passerelles ou viaducs, quelques références historiques, et des cartes pour vous aider à suivre les meilleurs chemins d'accès.

Bonnes promenades

20 promenades autour des ponts du Petit Train



Jean-Loïc Heurtier
Louis Jourdan



Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord

30 F