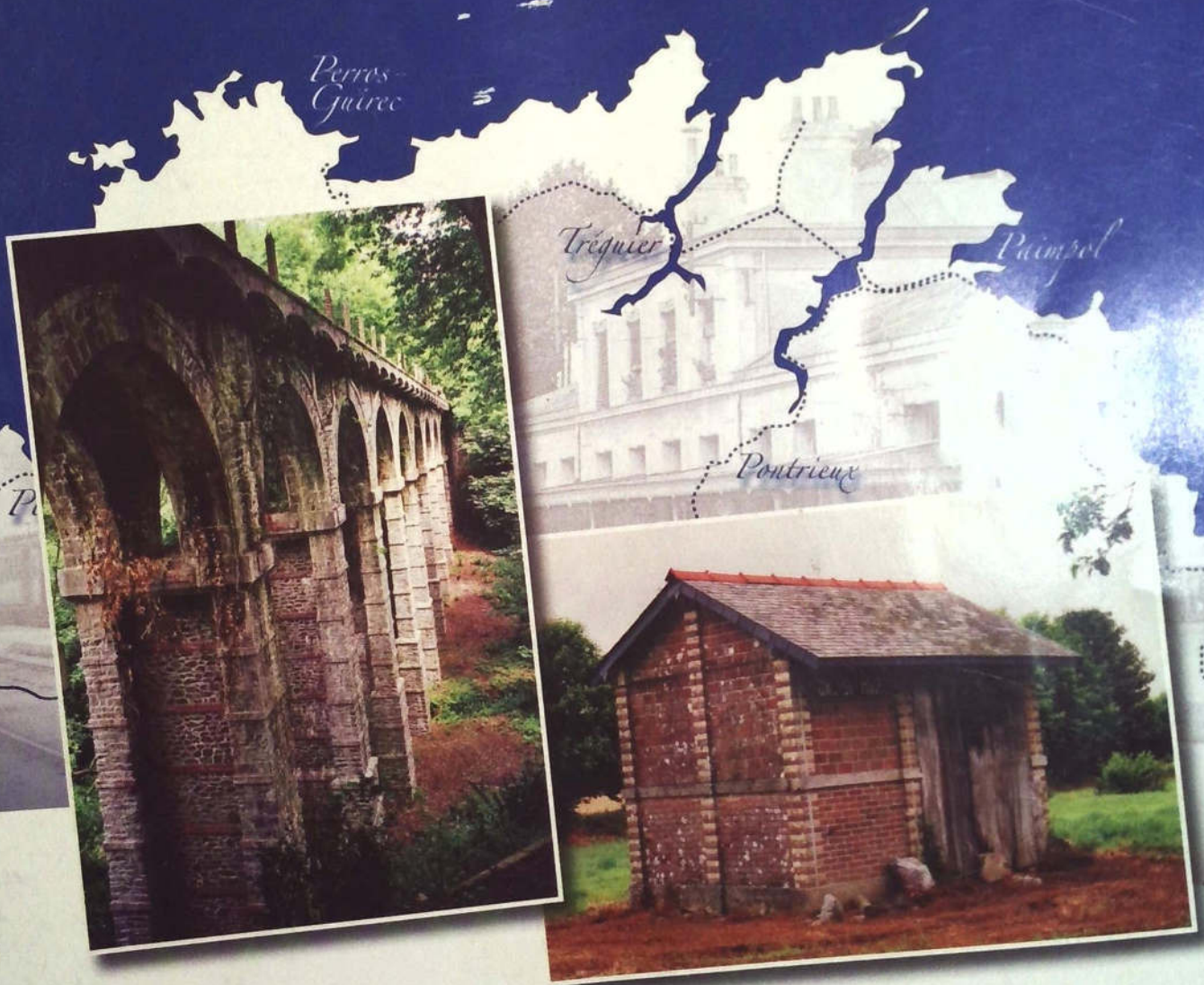


Le chemin de fer dans les Côtes-d'Armor - Partie Ouest

Les voitures à voyageurs des CdN



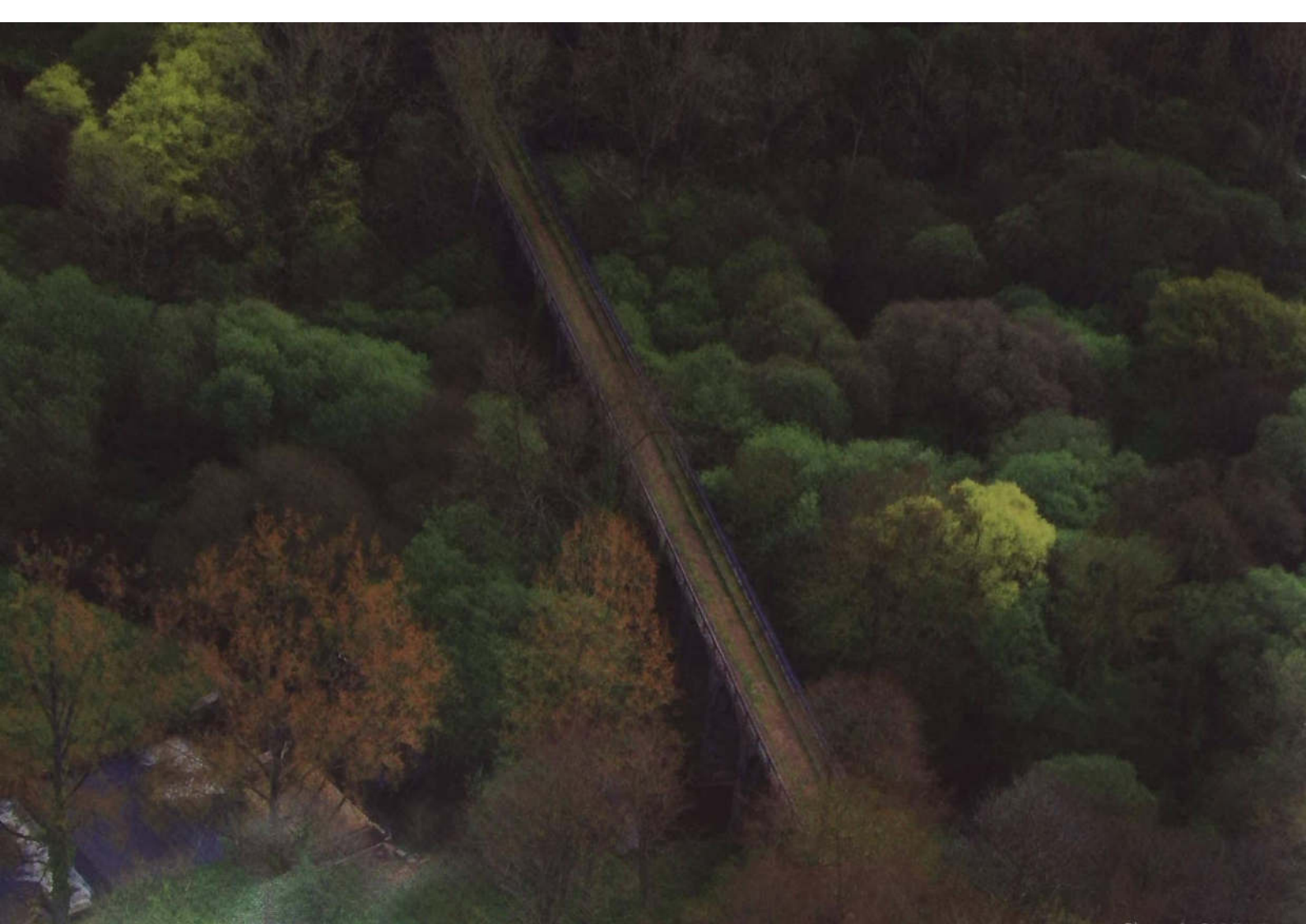
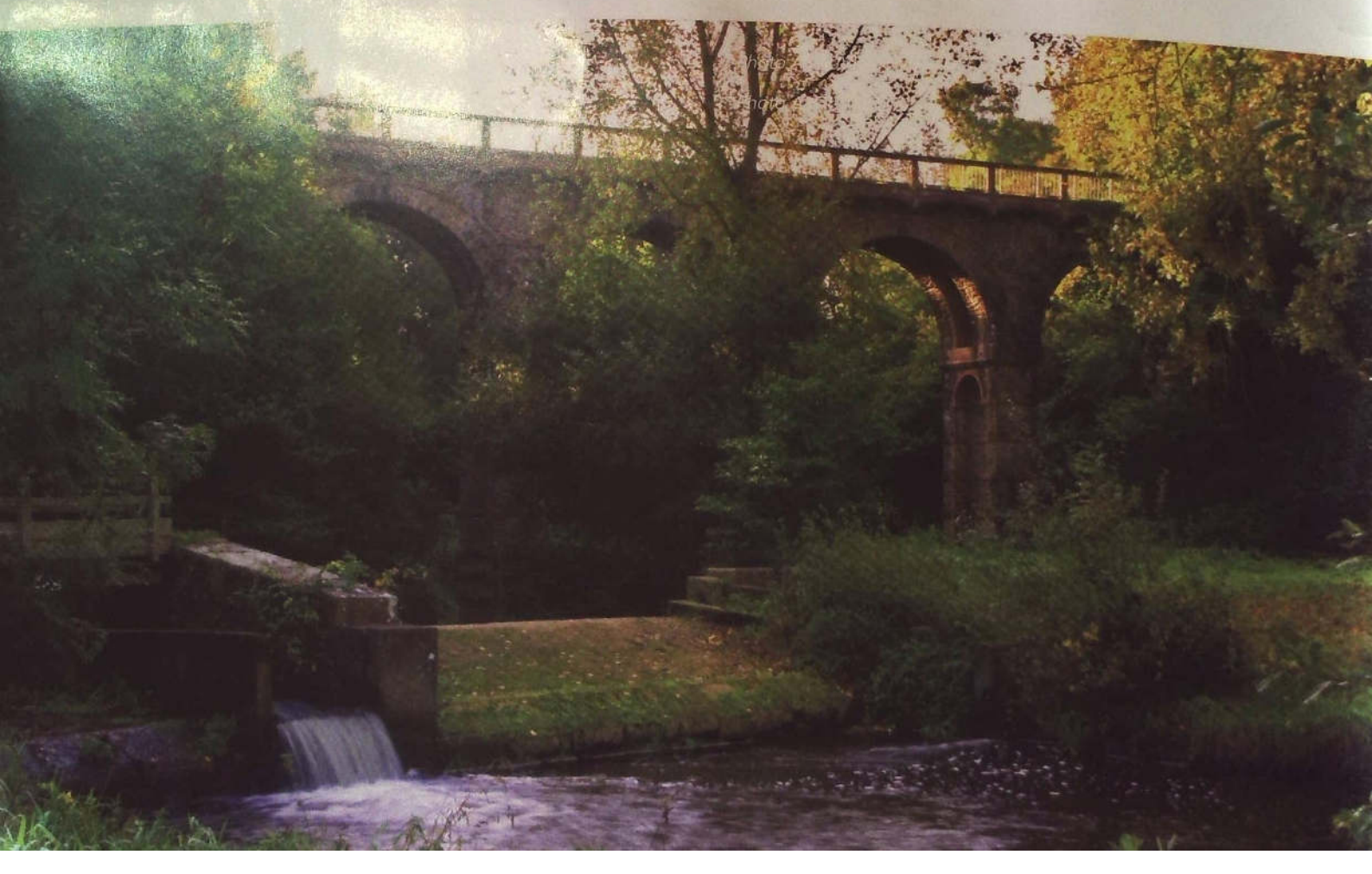


Photo A. OUVRAT

Viaduc de Blanchardeau



Le petit train des Côtes-du-Nord : un héritage patrimonial imaginaire et affectif

L'adjectif « petit » peut étonner lorsque l'on songe aux 19 lignes, aux 452 km de voies ferrées d'intérêt local et aux 664 emplois qui faisaient de ce réseau, à son apogée, l'un des plus importants de France. En revanche, cet adjectif traduit bien le lien quotidien positif tissé autour de ses passages réguliers. Au-delà des déplacements ainsi facilités sur tout le département et de son rôle essentiel durant la Résistance, le train et les ponts constituent un univers de jeu pour les enfants tandis que les gares permettent souvent aux adultes de se retrouver et d'échanger des nouvelles. Le petit train, c'est aussi la vitesse qui ne dépasse pas 50 km/heure et qui laisse le temps aux voyageurs de faire des rencontres, sous les projections d'escarbilles. C'est le bruit significatif de son passage et de son sifflet, et c'est enfin le souvenir du train qui déraile ou qui ralentit dans les côtes.

Comment évoquer le petit train sans partager avec vous le témoignage d'un Goudelinais qui a aujourd'hui 82 ans ? Il se souvient avoir pris le train deux ou trois fois chaque été avec des enfants de son âge et leurs mamans pour se rendre à la plage, à Saint-Quay. « Le départ était précis : 9h00. Mme Le Bail était le chef de gare et M. Bouthau, le contrôleur. On pouvait suivre à l'oreille le cheminement du train de la Chapelle du Paradis de Pommerit à l'arrivée à Goudelin ce qui laissait le temps de se cacher derrière les mamans car la locomotive fumante et bruyante nous faisait peur. Installés sur les bancs de bois, on se hissait avant l'arrivée à Blanchardeau, le passage du viaduc était un émerveillement pour observer la vallée de chaque côté. On tâchait aussi de repérer les cyclistes plus âgés qui faisaient la course avec le train jusqu'à Lanvollon où l'arrêt se prolongeait pour le ravitaillement en eau. Le trajet durait 1h30, sans compter les arrêts facultatifs, à la demande. Quand on n'avait pas fait le voyage, la gare restait le point de rendez-vous, les dimanches soirs d'été en particulier, où l'on attendait l'arrivée des voyageurs qui rentraient de la plage. C'était une vraie distraction, on y passait la soirée à jouer. »

Mais aujourd'hui, bien des années après ces souvenirs d'enfance et 55 ans après sa disparition de notre paysage quotidien, nous constatons que le petit train nous a laissé bien d'autres trésors qu'il nous faut protéger. Tout d'abord, de magnifiques ouvrages d'art gracieux, imaginés par Harel de la Noë et construits en matériaux locaux, métal et béton armé. Dans un écrin arboré de 20 hectares, le viaduc de Blanchardeau, avec ses 18 arches élancées au dessus de la rivière du Leff en est l'un des plus beaux exemples. L'installation d'un garde corps respectant la réglementation de notre siècle permet aujourd'hui d'y attirer touristes et promeneurs. Par ailleurs, les voies démantelées constituent également une opportunité de continuer à relier nos territoires, tout en découvrant leurs richesses naturelles, à l'instar des anciennes voies navigables que la Région Bretagne commence à réhabiliter pour le plus grand plaisir des randonneurs. L'ancienne voie ferrée côtière reliant Tréguier à Saint-Brieuc et Lancieux pourrait ainsi par exemple redonner accès au plus grand nombre à une multitude de sites exceptionnels. Ce patrimoine est une richesse incontestable de nos collectivités qui doivent aujourd'hui s'attacher à le protéger et le rendre accessible.

Thierry Burlot

Président de la Communauté de Communes Lanvollon Plouha

Vice-Président du Conseil régional de Bretagne

Introduction

L'arrivée du premier train de Paris jusqu'à Guingamp, le 7 septembre 1863, et son prolongement jusqu'à Brest, le 26 avril 1865, désenclave la Bretagne. Le Réseau breton, lignes à voie étroite destinées à desservir l'intérieur de la région, assure ensuite la liaison entre Carhaix, Guingamp et Paimpol, à la fin du XIX^{ème} siècle. Ensuite, le réseau des voies ferrées départementales étend ses lignes à partir de 1905. Le chemin de fer est alors le roi des modes de transport... pour une courte durée.

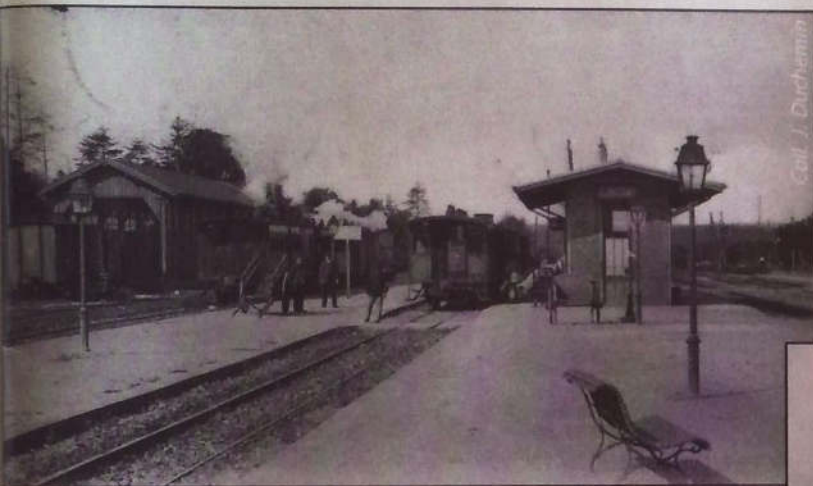


Ce troisième livret consacré au chemin de fer dans les Côtes-d'Armor permet d'avoir une vision complète de l'histoire ferroviaire de notre département et de mieux connaître le patrimoine qui nous a été légué.

Le chemin de fer

La Compagnie de l'Ouest est chargée de l'étude et de la réalisation de la ligne desservant l'Ouest de la France. La ligne Paris – Brest par Saint-Brieuc - Guingamp est ouverte le 7 septembre 1863. C'est alors le premier train à circuler dans notre département. Guingamp devient le terminus provisoire pour deux ans, avant la mise en service du tronçon final jusqu'à Brest, le 12 avril 1865, et son inauguration une semaine plus tard.

La gare de Guingamp fait l'objet d'une enquête sur l'avant projet, le 31 mai 1860. Une décision datée du 17 août 1861 fixe son emplacement. Elle possède une surface de 6 ha. L'arrêté d'enquête date du 4 septembre 1861.



Coll. J. Duchemin

Plusieurs décisions ministérielles améliorent la gare :

- du 28 avril 1894 : réduit de 5 à 3,75 m d'axe en axe de la distance entre les voies de transbordement,
- du 21 décembre 1898 : établissement d'un buffet,

- du 2 mars 1901 : réalisation d'un cellier pour le Buffet.



Coll. J. Duchemin

- du 1er avril 1903 : établissement d'urinoirs si la Commune s'engage à les entretenir,
- du 23 décembre 1903 : agrandissement du Buffet par une véranda.



Coll. J. Duchemin

- du 18 mai 1903 : agrandissement de la gare aux marchandises,

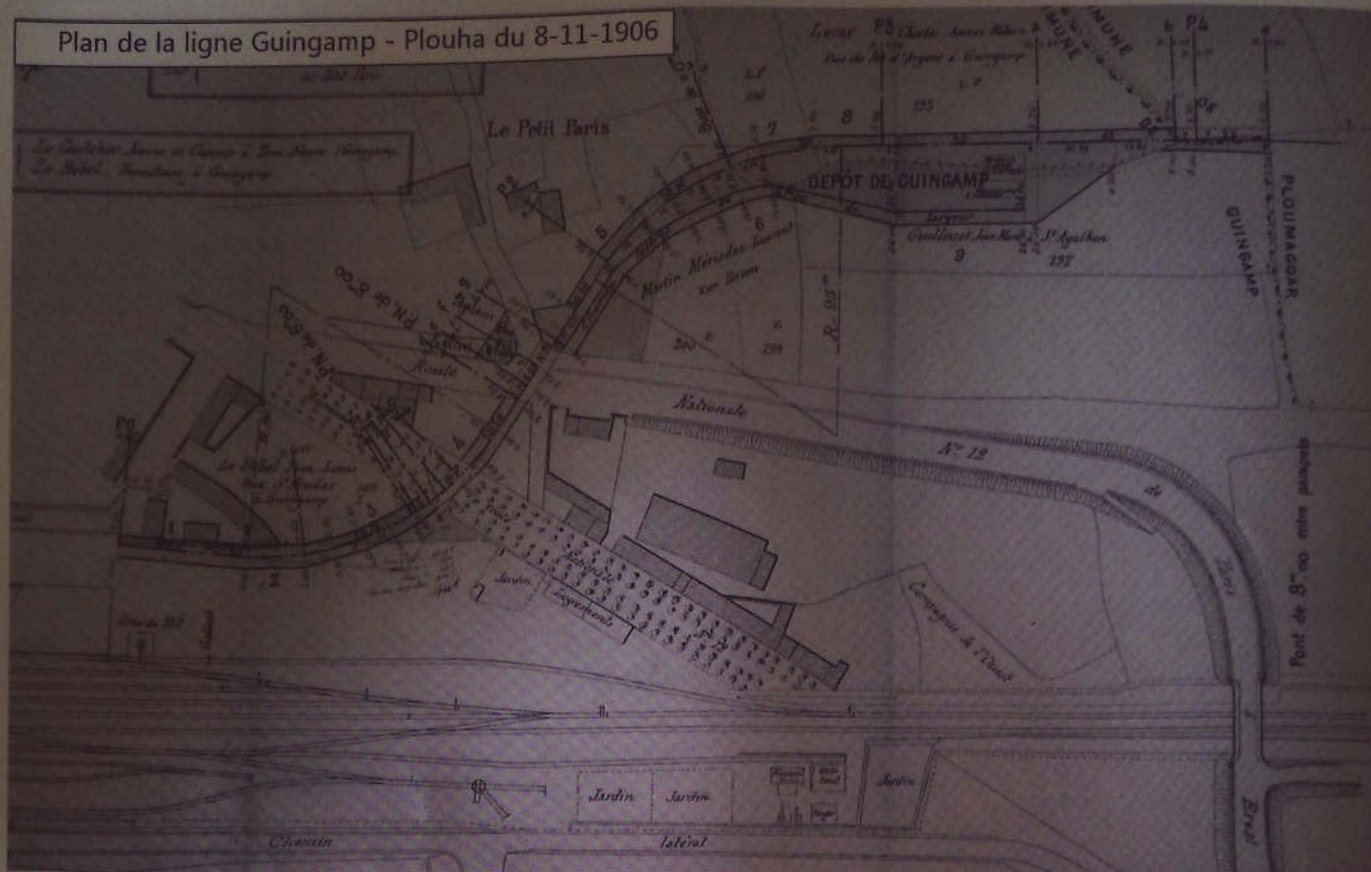


Coll. J. Duchemin



Coll. J. Duchemin

- Marché du 5 juin 1906 : travaux de pénétration 4 000 f à M Le Besque entrepreneur à Plouisy,



- du 26 juin 1914 : pour raccordement ligne Guingamp St-Nicolas,
- du 20 mars 1925 : allongement halle à marchandises.



Dans le sillage de la loi Migneret de 1865, une antenne destinée à desservir Lannion, seule sous-préfecture encore délaissée, est ouverte le 13 novembre 1881 et concédée à la compagnie de l'Ouest.

La ligne a été maintenue jusqu'à aujourd'hui malgré plusieurs menaces de suppression. Elle a été électrifiée en 2000, permettant au TGV d'arriver en gare de Lannion.

Un arrêt intermédiaire, à Kerazern, a été créé entre les deux guerres et supprimé depuis.

Le majestueux bâtiment de la gare de Lannion a été rasé pour laisser la place à un complexe immobilier. Le nouveau a gagné en fonctionnalité ce qu'il a perdu en esthétique...



Le Réseau Breton : Lignes de Carhaix – Guingamp - Paimpol

Par convention du 17 juillet 1883, la Compagnie de l'Ouest obtient la concession de diverses lignes pour la desserte de la Bretagne intérieure, dont Carhaix - Guingamp et Guingamp - Paimpol.

La ligne de Carhaix à Guingamp

D'une longueur de 53 km, à voie métrique, est mise en service le 24 septembre 1893. La quasi-totalité de son parcours se situe dans les Côtes-du-Nord. Elle dessert successivement Carnoët - Locarn, le Pénity, Callac, les Mais, Plougouver, Pont-Melvez, Coat-Guégan et Moustéru-Bourbriac (devenu par la suite Moustéru).

La ligne a été conservée et mise à voie normale, lorsque le réseau breton a été supprimé en 1967. La fréquentation des voyageurs, bien que fortement concurrencée par la route, justifie son maintien.

Gare de Carhaix



Gare de Moustéru-Bourbriac



Gare de Callac



Gare de Pont-Melvez

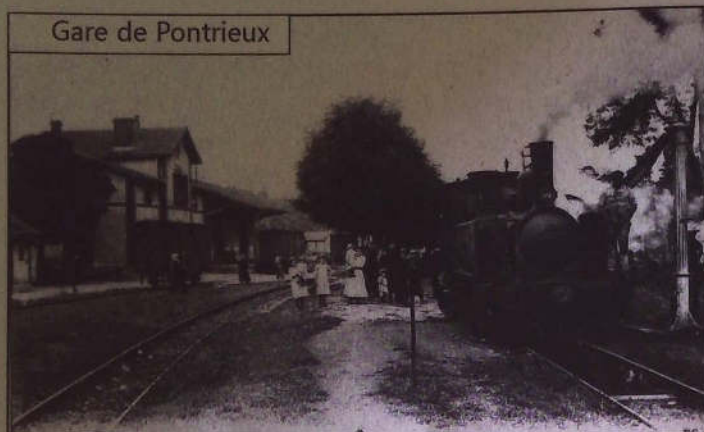


Photo J.L. Heurtier

Coll. J. Duchemin

Ligne Guingamp - Paimpol

De 36 km de longueur, est construite comme les autres à voie étroite. Elle est ouverte le 14 août 1894. Devant la gêne causée par la différence d'écartement, entraînant un transbordement obligatoire en gare de Guingamp, elle est portée à voie normale, par la pose d'un troisième rail en 1924. Ce double écartement sera supprimé en 1953 au profit de la voie normale.



La ligne dessert Gourland, Trégonneau-Squiffiec, Plouëc (devenu par la suite Brédidy-Plouëc), Pontrieux-halte, Pontrieux-gare, Frynaudour, Lancerf, Plounez et Paimpol. L'arrêt de Plounez a été supprimé.

Ces lignes sont toujours exploitées par la CFTA (chemins de fer et transports, automobiles) pour le compte de la SNCF, par des autorails.

Ligne Carhaix - Loudéac

La plus longue des lignes du Réseau Breton (72 km) a ouvert entre 1898 et 1902. Elle longe à peu de distance la frontière sud du département, serpentant dans quelques-uns de ses plus beaux sites. Les stations étaient : Trébrivan-Le Moustoir, Maël-Carhaix, Sainte-Marguerite, Rostrenen, Plouguernevel, Gouarec, Bon-Repos, Saint-Gelven, Caurel, Mûr-de-Bretagne, Saint-Guen et Saint-Caradec. Aujourd'hui transformée en voie verte, elle constitue une promenade à thème encore jalonnée de mille et un vestiges évoquant les heures de gloire du réseau.

Entre 1978 et 1979, un Anglais, Mr Ellerton, a eu l'idée de reposer du rail à très petit écartement (31 cm) et d'exploiter une ligne d'agrément de quelques kilomètres rejoignant les gares de Mûr-de-Bretagne et Caurel, dans le site de Guerlédan. Malheureusement, en raison de multiples conflits avec les autorités et la population hermétiquement fermée à l'idée d'un chemin de fer touristique, la belle aventure s'est rapidement arrêtée.



Gare de Rostrenen

Gare



Coll. J. Duchemin



Gare de Gouarec

ETAGNE
AREC — La Gare.



Coll. J. Duchemin



Gare de Saint-Caradec



Gare de Saint-Caradec en 2000

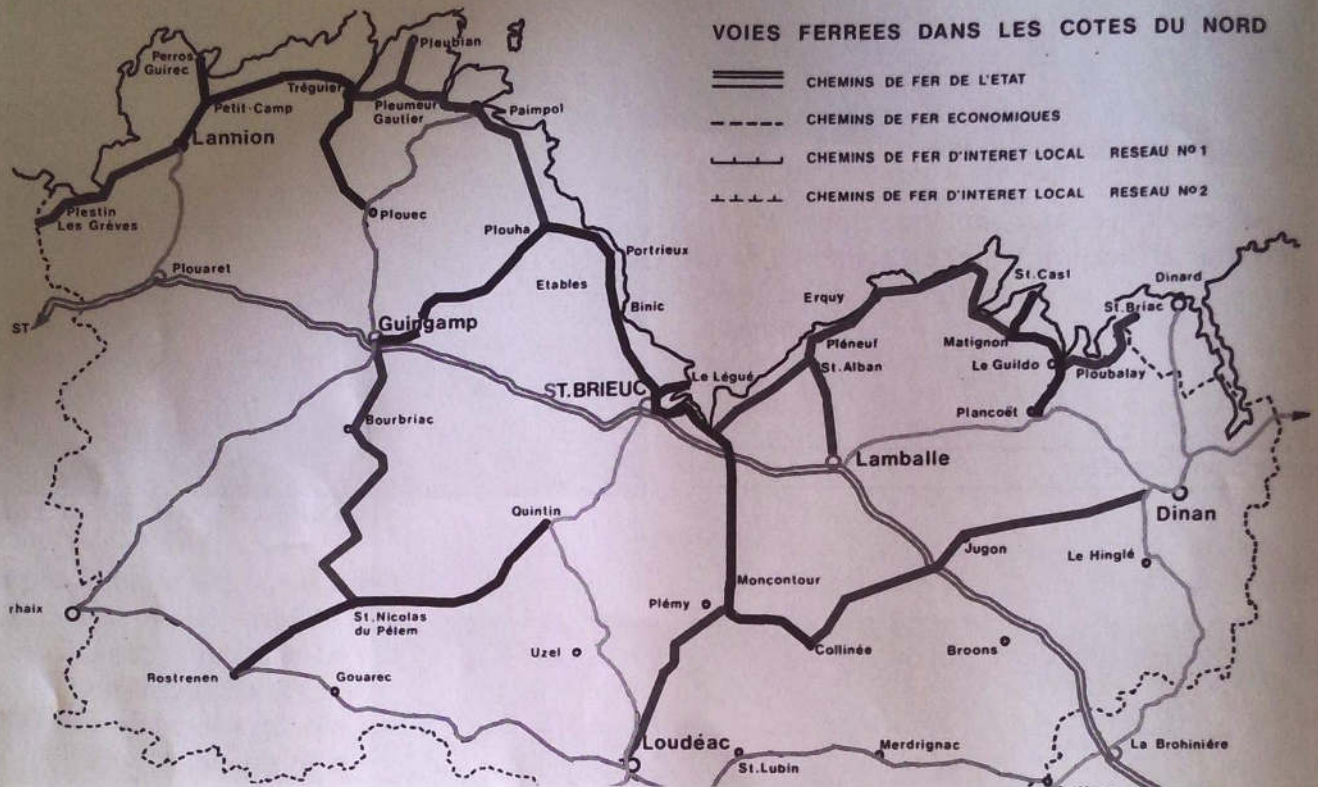
Photo J.L. Heurtier



Le chemin de fer des Côtes-du-Nord

Ces dessertes locales, permises par la loi Freycinet de 1880, ont été ardemment désirées notamment par les communes du littoral, en plein essor touristique. Elles ont été longtemps attendues... L'arrivée de Louis Harel de la Noë comme ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en 1901 a permis de conclure une situation qui traînait en longueur. Il met sa longue expérience au service du département qui l'a vu naître, dans la réalisation de lignes comprenant de nombreux ouvrages d'art à la technique novatrice.

Les voies ferrées du département des Côtes-du-Nord sont réalisées en deux réseaux :



1er réseau

le premier réseau, déclaré d'utilité publique le 21 mars 1900, comprend dix lignes qui sont mises en service à partir de 1905. Pour la partie ouest, citons :



• **Plouëc - Tréguier** (ouverte le 9 mars 1905)

C'est la première ligne ouverte du réseau. Elle se raccordait, grâce à la compatibilité de la voie, à la ligne du Réseau Breton de Guingamp à Tréguier. Partant de Plouëc, elle deservait Runan puis la Roche-Derrien avant de franchir le Jaudy sur un ouvrage détruit en 1944.

Elle regagnait le plateau puis redescendait vers Tréguier en suivant le coteau du fleuve. Un second ouvrage identique a également disparu.

Gare de Moustèru



Photo JL Heurtier

Gare de Brélidy-Plouëc

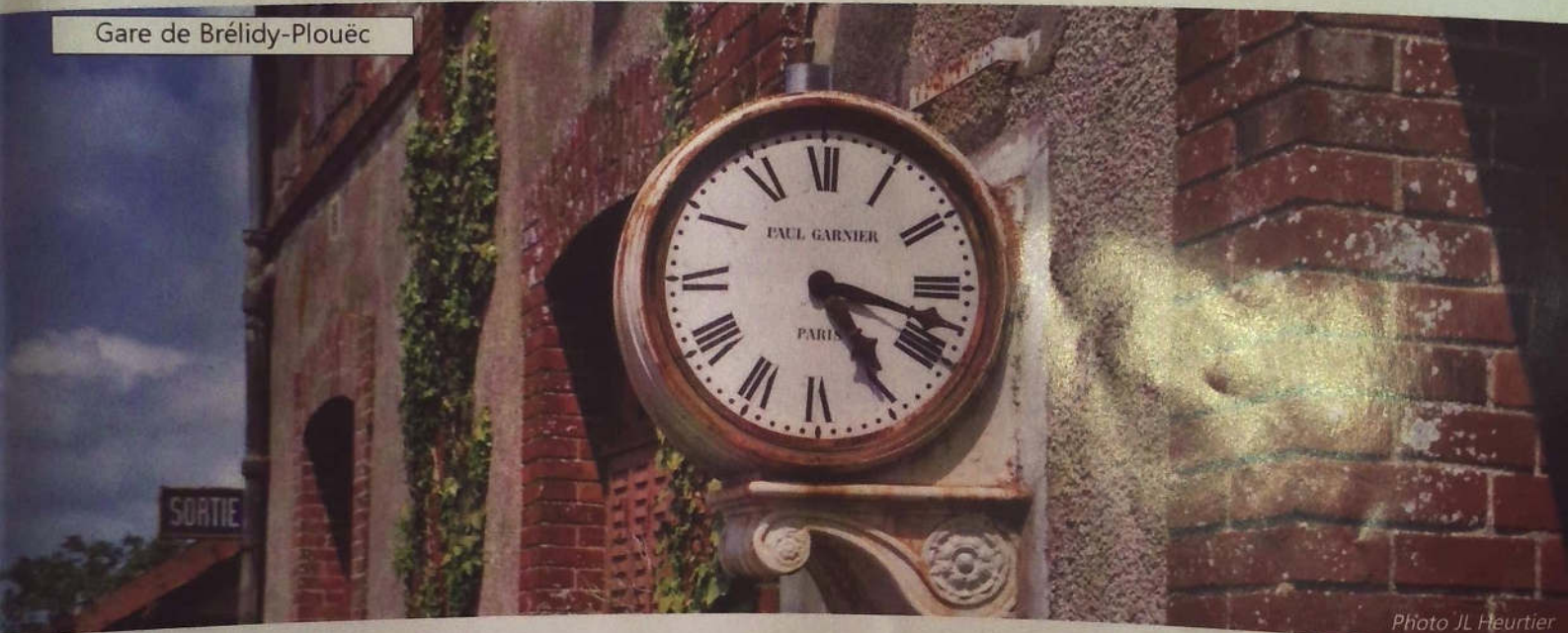


Photo JL Heurtier

Gare de Saint-Caradec



Photo JL Heurtier



Photo J. Heurtier

Gare de Pontrioux



Photo A. DUNCAT

• Tréguier - Perros-Guirec (ouverte le 11 août 1906)

Cette ligne était le prolongement de la précédente. Une spectaculaire série d'ouvrages d'art suivait la gare de Tréguier avant que la ligne remonte desservir Plouguiel, Penvénan, Camlez et Louannec par la halte de Mabiliès. Après la gare-embouchement de Petit Camp, elle descendait jusqu'au port de Perros-Guirec

Gare de Perros-Guirec



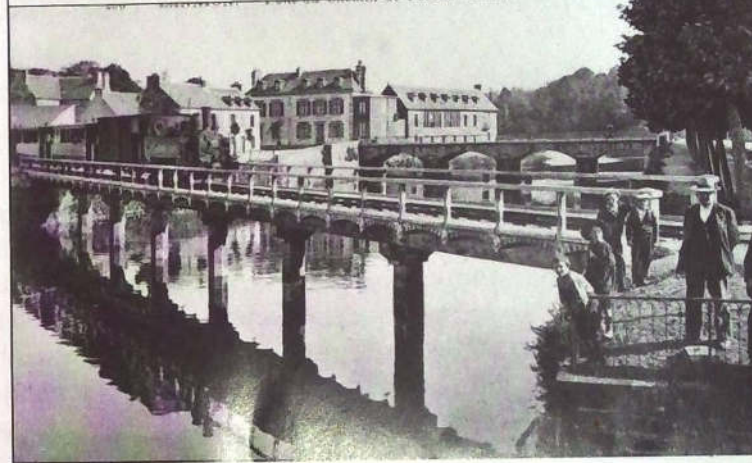
• Lannion - Perros-Guirec (ouverte le 1er août 1906)

Au départ de Lannion-Ouest, la ligne franchissait le Léguer, s'échappait de la ville par un tracé sinueux jusqu'à l'embranchement de Petit Camp.

• Guingamp - Plouha (ouverte le 20 juin 1905)

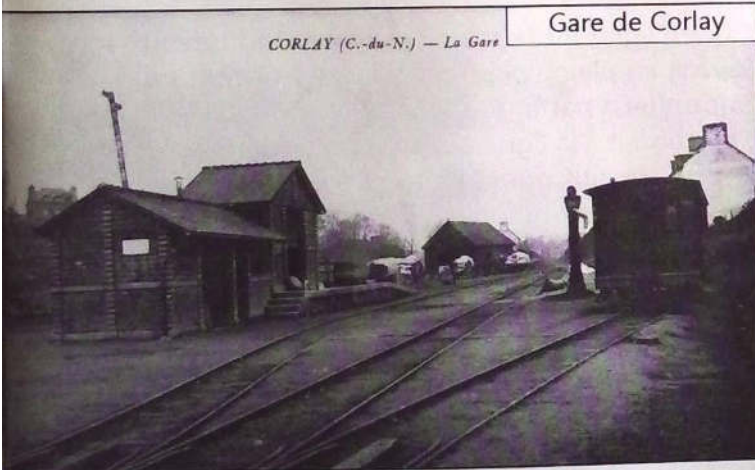
Prolongement de la ligne côtière venant de Saint-Brieuc, cette ligne repartait vers l'intérieur en irriguant notamment Pléguien, Lanvollon, Goudelin, Pommerit-le-Vicomte, Le Merzer et Saint Agathon. Le franchissement du Leff après Lanvollon a donné lieu à la construction du viaduc de Bianchardeau.

Pont sur le Léguer - Lannion



Gare de Corlay

CORLAY (C.-du-N.) - La Gare



Dernière ligne du premier réseau mise en service, elle desservait quelques haltes (Carestiembles, le Garatoué, Cartravers...) puis

• Quintin - Rostrenen (ouverte le 21 mai 1907)

Gare de Saint-Nicolas-du-Pélem

l'Hôtel



les gares de Corlay, Canihuel, Saint-Nicolas-du-Pélem et Plounévez-Quintin.

La spectaculaire passerelle de Quintin, entre les gares de l'Ouest et de Quintin-ville, était le principal ouvrage d'art.

Passerelle de Quintin



Ces lignes connaissent un franc succès dès leur ouverture. La mode des bains de mer draine nombre de vacanciers vers les plages du département. Le transport des marchandises – pommes, engrais marins, bois... - y trouve également son compte.

Lorsqu'il est question d'un second réseau de lignes, les communes jusque-là laissées à l'écart font entendre leur voix pour être elles aussi reliées au réseau ferré.

2ème réseau

Le second réseau, déclaré d'utilité publique le 28 mars 1912, comprend neuf lignes. La Première Guerre mondiale retarde la construction et les ouvertures n'auront souvent lieu que plusieurs années après l'armistice. Citons pour la partie ouest :

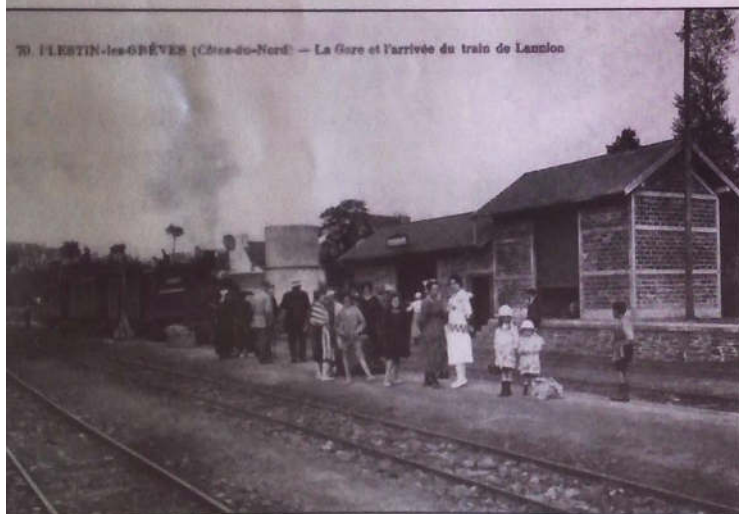
• Plouha - Paimpol (ouverte le 1er mai 1924)

La jonction entre Plouha et Paimpol par la côte, si longtemps réclamée, était ainsi assurée. Après Lanloup, le train desservait les gares de Bréhec, Plouézec et Kéridy. Autour de Bréhec, le relief a donné naissance à une succession d'ouvrages d'art : le fameux viaduc, les six passerelles, un passage inférieur et un passage supérieur qui auraient fait, après la fermeture de 1956, un itinéraire ferroviaire touristique à nul autre pareil... mais à une autre époque, et surtout dans un autre département...



• Lannion - Plestin (ouverte le 21 juillet 1914)

Cette ligne fut la première du second réseau à ouvrir, en pleine guerre. Les voyageurs ont pu l'emprunter à partir de 1916. A Pont-Menou, elle se raccordait à la ligne du Finistère exploitée par les CFA, ce qui permettait un trajet direct de Morlaix à Lannion. Les CFA l'ont d'ailleurs exploitée en entier jusqu'à la fermeture du réseau finistérien en 1934.



Un seul ouvrage majeur à signaler : une passerelle à Saint-Efflam, après le parcours côtier de la baie de Saint-Michel-en-Grève.

• Paimpol - Tréguier et Pleubian (ouverte le 1er mai 1924)

Au-delà de Paimpol, la ligne franchissait le Trieux sur le majestueux pont transformé pour le passage du train en pont à haubans, toujours en service routier de nos jours. Deux longues passerelles l'encadraient, soigneusement anéanties depuis. Après la gare de Lézardrieux, la voie gagnait la gare-embanchement de Pleumeur-Gautier pour desservir d'un côté Pleubian et de





Gare de Tréguier

l'autre Trédarzec, puis Tréguier après le difficile franchissement du Jaudy sur un long ouvrage détruit, reconstruit et détruit à nouveau en cours de reconstruction.

• **Guingamp - St-Nicolas-du-Pélem** (ouverte le 12 janvier 1924)

Ligne d'intérieur, elle zigzaguait à travers la campagne profonde au sud de Guingamp, desservant Saint-

Adrien, Bourbriac, Plésidy, Kerien et Magoar, Kerpert et Lanrivain, sans compter les nombreux arrêts facultatifs. Elle se raccordait à la ligne de Quintin à Rostrenen à la gare-embranchement de Saint-Nicolas-du-Pélem.

À la sortie de Guingamp, l'impressionnant viaduc de Cadolan n'a pas résisté à la pression urbanistique. Plus au sud, le viaduc de Kerlosquer, au-dessus du Trieux, doit sa conservation à sa situation quasi inaccessible.

Ces dernières ouvertures interviennent dans un contexte rendu difficile par les pénuries liées au conflit tout proche, l'augmentation des prix et surtout la concurrence effrénée des sociétés de transport routier. Ceux-ci apportent l'avantage d'une desserte au plus près des bourgs, alors que les gares ferroviaires en sont souvent éloignées de plusieurs kilomètres. Déjà, les deux réseaux ont été rachetés par le Département en 1921 et exploités en régie.

Les années 30, avec les revendications sociales croissantes et l'arrivée progressive des voitures particulières, posent rapidement la question de la fermeture du réseau ferré. La dégradation de la situation conduit alors aux premières suppressions en 1937.

Lannion - Plestin est la première à disparaître. Les dernières, dans l'ouest du département, survivront jusqu'en 1949. C'en est fini du réseau des Côtes-du-Nord, dont le dernier tronçon, Saint-Prieuc - Paimpol, ferme en 1956.

030T Corpet-Louvet à Lannion



Quelques textes

Voyages en France

d'Ardouin Dumazet 1909

Une ligne à voie étroite relie Paimpol au réseau général à la gare de Guingamp, devenue centre important de jonction de voies ferrées. Ce petit chemin de fer, que reliera Plouha et Saint-Brieuc d'un côté, à Tréguier de l'autre, un embranchement projeté, joue un rôle considérable dans l'économie de la Bretagne agricole ; il donne aux belles cultures de la ceinture dorée, c'est à dire de la zone côtière adoucie par le gulf-stream et fertilisée par les goémons et la tanguie de mer, un débouché utile ; en même temps, il amène jusqu'au cœur de la presqu'île, vers Carhaix, les amendements calcaires des plages qui transformeront les terres granitiques et refouleront peu à peu les landes. Pour le touriste, il n'est pas moins précieux : il le conduit rapidement dans ce beau et plantureux pays du Trieux et du Tréguier, où la végétation a tant d'opulence, où les rivages sont d'une rare splendeur. Les abords de la voie ferrée sont eux-mêmes très beaux.

La Corpet-Louvet n° 36 dans la côte de Plérin en juillet 1954

Louis Guilloux, l'écrivain briochin (1899 – 1980) appréciait sa ville et l'évoquait dans son œuvre. Citons deux extraits :

Dans la Bretagne que j'aime (Ma Bretagne) 1973 -

En ce temps là, c'est-à-dire vers la fin de cette époque qu'on a appelée la « Belle Epoque », existait un petit chemin de fer d'intérêt local appartenant à la Compagnie Départementale des Côtes-du-Nord, qui « faisait » la côte, un petit « tortillard » célèbre par sa lenteur et la fréquence de ses arrêts, qui lui donnaient à mes yeux un bien grand charme. A peine avions-nous quitté Saint-Brieuc, c'est à dire la gare centrale où sont installés aujourd'hui les bureaux de la Jersey Air Line qu'on arrêtait déjà sur le pont de Souzain, à la sortie de la ville, pour une manœuvre – un changement d'aiguillage - puis au bourg de Plérin, puis à Pordic, puis à Binic. Pour aller de Saint-Brieuc à Paimpol, il fallait pour ainsi dire, toute une matinée. Quelle admirable occasion de rêver sans fin tout en s'abandonnant à la contemplation tantôt des vallées que nous franchissions sur des petits ponts légers, que nous appelions des œuvres d'art, tantôt le regard perdu sur la mer, comme s'était le cas à Binic, à Saint-Quay, Etables et plus loin encore avant d'arriver à Paimpol.

Dans l'Herbe d'oubli, œuvre posthume 1984 -

En général, le petit train pour Binic n'était jamais trop encombré, sauf l'été, à l'époque des vacances et des fêtes. Mais même si le compartiment dans lequel je venais de monter était vide, ma place était toujours debout sur ce que j'appelais « la passerelle » dans cette partie extérieure du wagon comparable aux plates-formes des vieux autobus de Paris dont je n'avais pas alors la moindre idée... Le train commençait à rouler. Il annonçait son départ de longs coups de sifflet enroués qui s'étaient dans l'air en même temps que la grosse fumée de la locomotive .. après la demi-nuit du hall, c'était le soleil en grand. Presque tous mes souvenirs de ces voyages sont des souvenirs d'été. Si connus que me fussent les moindres aspects des paysages que nous traversions je les attendais et je les retrouvais toujours avec le même bonheur, que ce fût dans la lumière du matin ou celle du crépuscule : la profonde vallée du Gouët que nous surplombions en traversant le pont de Souzain. Là on s'arrêtait pour une manœuvre. J'avais le temps de chercher des yeux au fond de la vallée les vestiges des deux vieux moulins au bord de la rivière, si difficiles à retrouver sous l'amas des feuillages, et, de l'autre côté entre l'ouverture des coteaux à travers laquelle apparaissait la mer, ce que l'on pouvait apercevoir du port du Légué, d'où je m'étais embarqué il n'y avait pas bien longtemps pour l'Angleterre à bord du Devona. Après notre petit arrêt sur le pont de Souzain, nous reprenions notre marche très lente longeant encore un instant la vallée de Gouët, nous traversions un de ces petits ponts légers que nous appelions des œuvres d'art, le pont de Colvé, tout encombré de broussailles et de fleurs que nous aurions pu cueillir en passant. Toujours aussi lentement, toujours aussi brouettés, et toujours dans la même odeur qui me plaisait tant de la fumée du charbon.

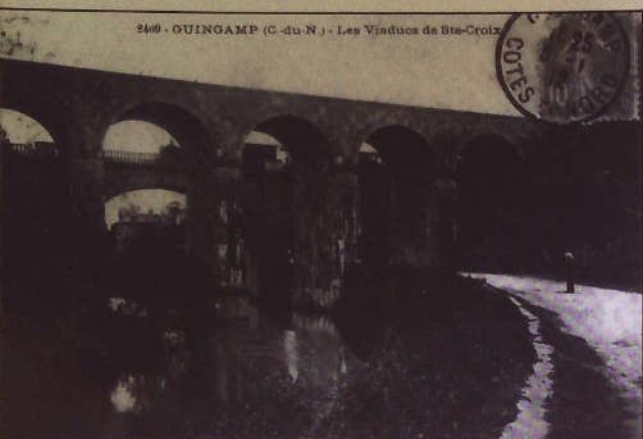


Les ouvrages d'art du chemin de fer

Les ouvrages de la ligne Paris - Brest

Le passage de cette ligne sur un paysage entaillé par de profondes vallées nécessite la construction de nombreux ouvrages d'art.

Le viaduc de Guingamp, dit de Sainte-Croix



Construit en granit, ce viaduc permet de franchir le Trieux. Il comporte cinq arches de 8 m d'ouverture.

Il sera doublé trente ans plus tard par un autre viaduc parallèle, d'un appareillage sensiblement différent, supportant la ligne métrique à destination de Carhaix et Paimpol. Ce second viaduc comporte deux arches, de 22,50 m et 17,50 m

Afin de franchir la vallée du Léguer, les ingénieurs ont prévu un remblai à la place d'un viaduc. Cet ouvrage pharaonique de 37 m de hauteur est traversé à la base par un pont à trois arches, qui compte ainsi une profondeur

de 123 m ! L'une d'elles comporte un passage pour piétons.

Au-delà de Plouaret, le franchissement d'une crête a conduit à creuser une longue et profonde tranchée (plus de 20 m de profondeur à son point le plus haut !). Un an après l'ouverture de la ligne, deux « faux tunnels », passages couverts de 136 m chacun séparés par 50 m à ciel ouvert, ont été rajoutés pour garantir la voie des chutes de pierre.



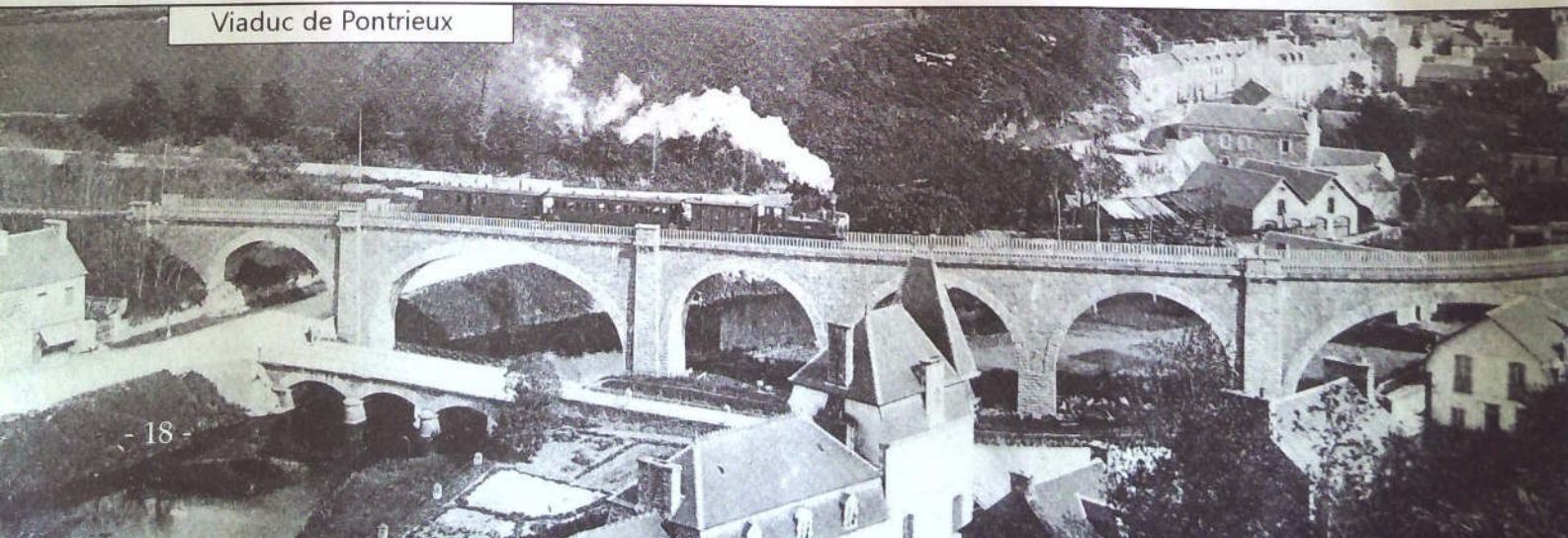
«Tunnel» de Guerbasquiou

Les ouvrages du Réseau Breton

Outre le viaduc de Sainte-Croix ci-dessus mentionné à Guingamp, la ligne de Paimpol, particulièrement accidentée sur la zone côtière, possède de grandioses ouvrages d'art dans des sites enchanteurs.

Elle franchit une nouvelle fois le fleuve à Pontrieux, sur un viaduc courbe six arches.

Viaduc de Pontrieux



Pont de Lézardrieux

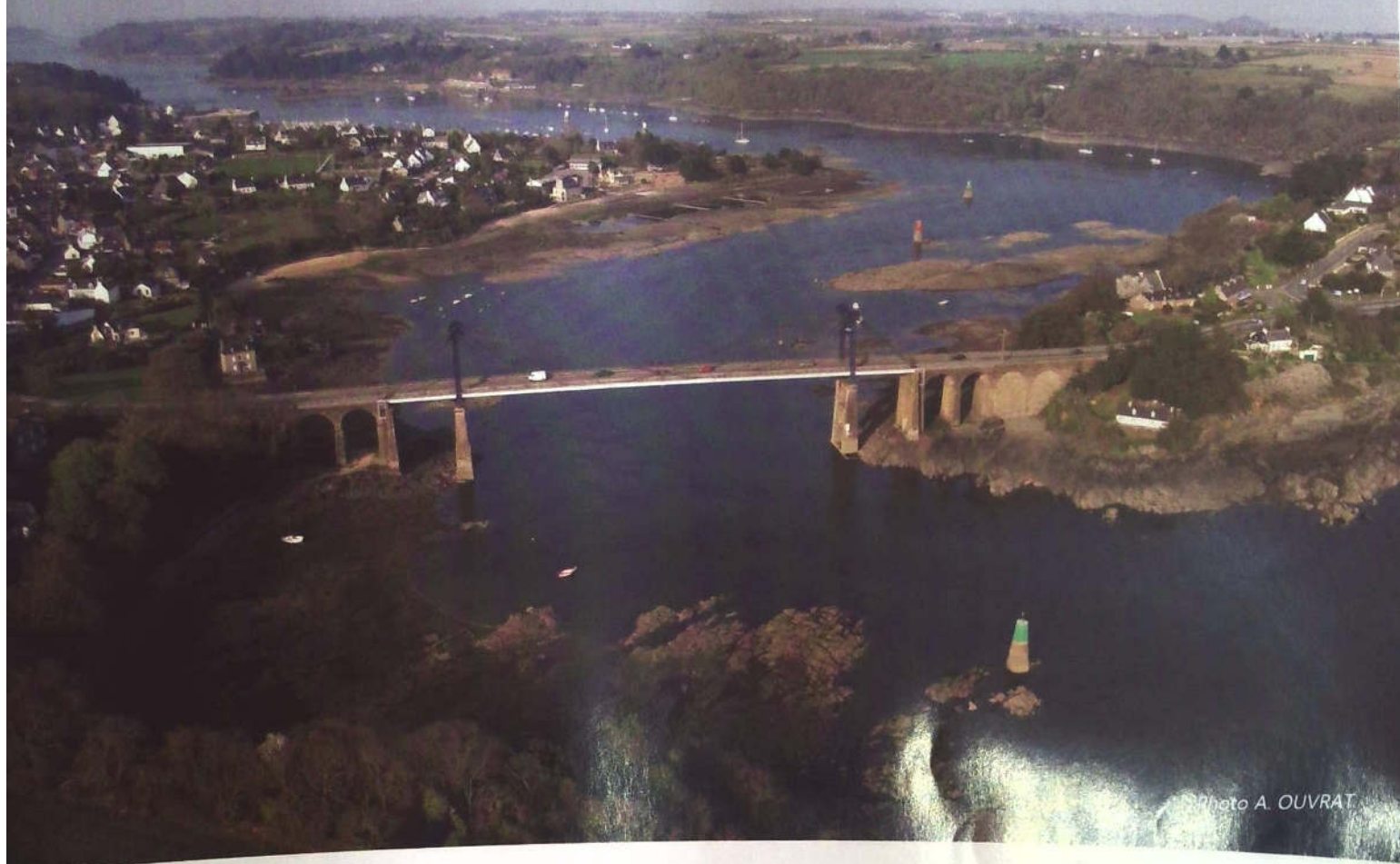


Photo A. OUVRAT

K8 sur les bords du Trieux



Aquarelle de R. Meheux



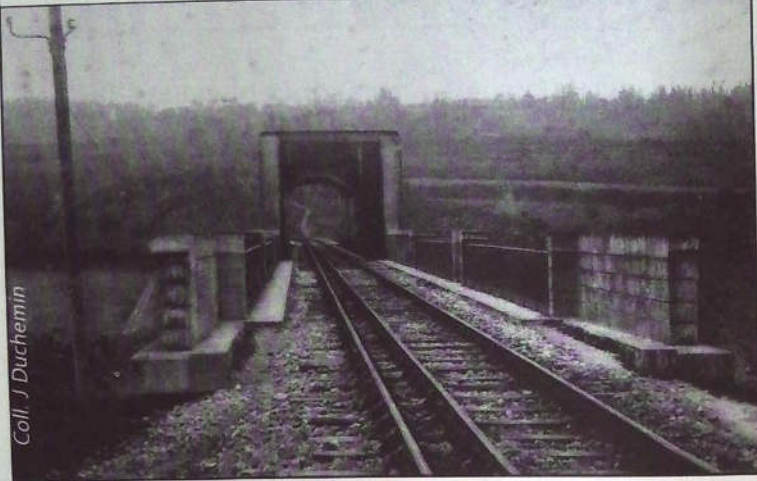
Photo A. OUVRAT

Viaduc de Frynandour sur le Leff



Viaduc de Frynaudour

C. - Frynaudour - Ligne de Paimpol à Guingamp



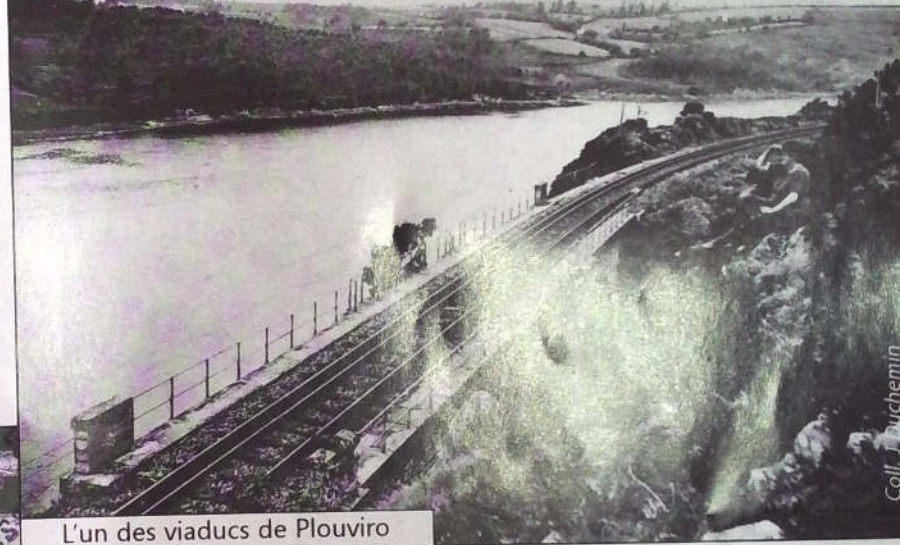
Coll. J. Duchemin

L'ouvrage majeur de la ligne est situé à Frynaudour, au confluent du Léguer et du Leff. Celui-ci est survolé par un viaduc composé d'une travée métallique en treillis de 59 m de portée, précédée de chaque côté de trois arches en maçonnerie de 12 m. Le pont a une longueur totale de 200 m.

Suivent deux autres viaducs, sur le versant abrupt de la vallée, bien visibles depuis le versant opposé. Plusieurs belles arches en pierre sont également à signaler (Pontrieux, Traou Nez...)

Sur la ligne Carhaix - Loudéac ont été érigés deux viaducs en maçonnerie : celui de Mûr-de-Bretagne et celui de Bon-Repos.

Un des Viaducs du chemin de fer de Guingamp à Paimpol, sur les bords du Trieux - Vue prise des Landes de PLOURIVO



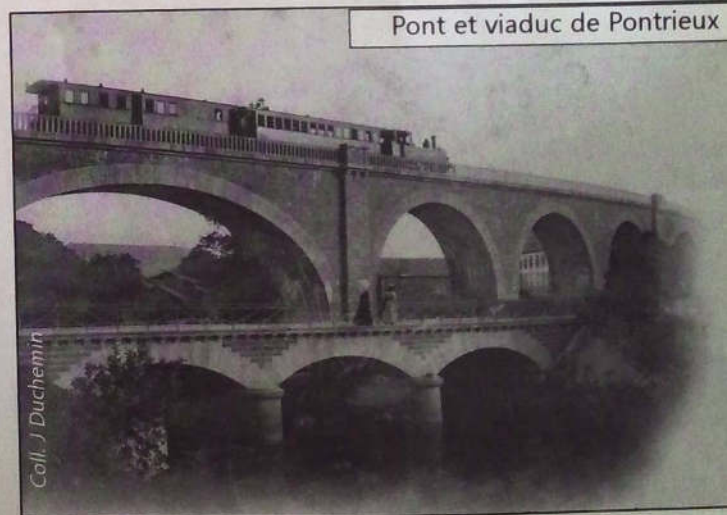
Coll. J. Duchemin

Viaduc de Pontrieux



L'un des viaducs de Plouvro

Pont et viaduc de Pontrieux

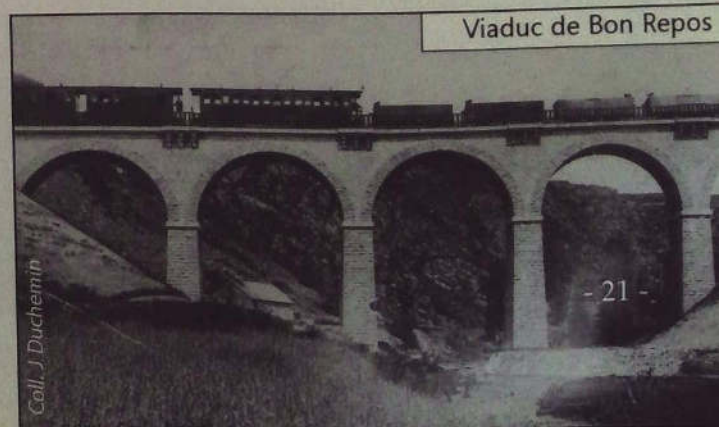


Coll. J. Duchemin

Viaduc de Mûr-de-Bretagne



Viaduc de Bon Repos



Coll. J. Duchemin

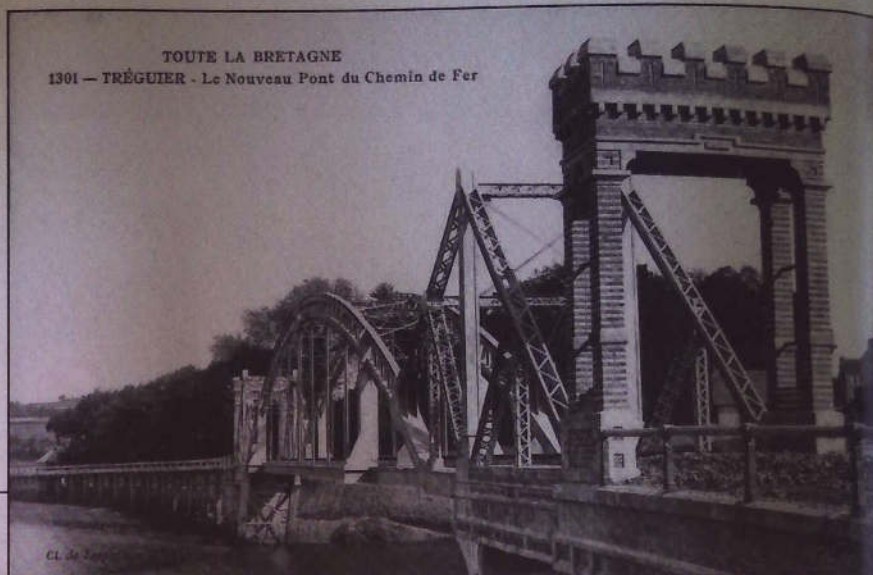
Les ouvrages du réseau départemental

Louis Harel de la Noë, l'ingénieur aux 300 réalisations, a conçu de magnifiques ouvrages d'art, originaux et novateurs, suivant différentes techniques.

Les ouvrages en métal

Pour le franchissement de divers cours d'eau, plusieurs ouvrages sont réalisés en métal, avec des éléments en béton armé et des piles et culées en maçonnerie. Tous ces ouvrages sont détruits :

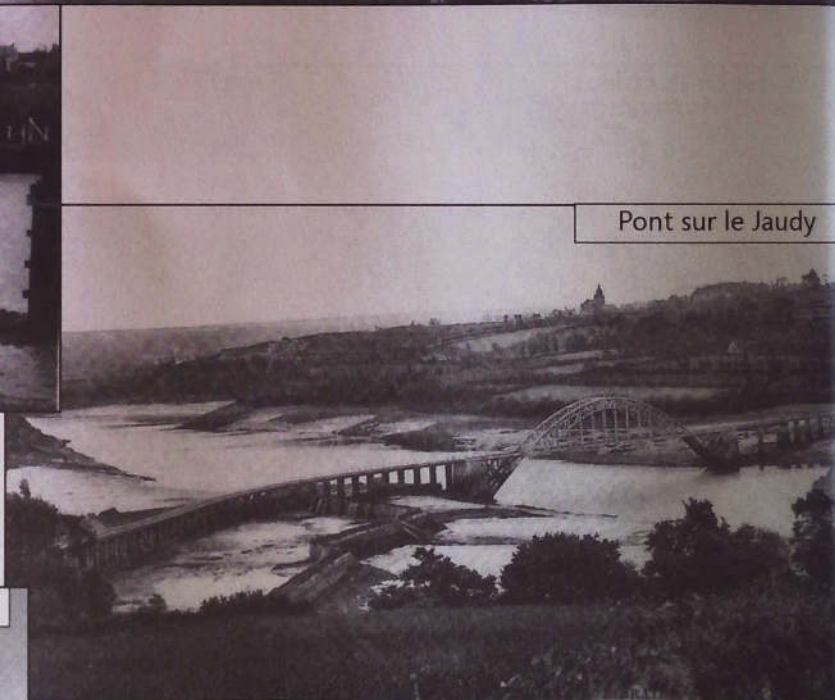
- Pont Noir, sur le Guindy, un arc métallique de 51 m reposant sur des avant-becs. Longueur totale de 189 m,
- Pont sur le Guindy, à la Roche-Derrien, de 5 travées, Longueur de 119 m,
- Viaduc de Loquélo, à Minihy-Tréguier, de même conception, de 74 m de long,
- Un ouvrage impressionnant sur le Jaudy et Minihy, comportant des passerelles d'approche et un arc central métallique, longueur totale de 313 m.



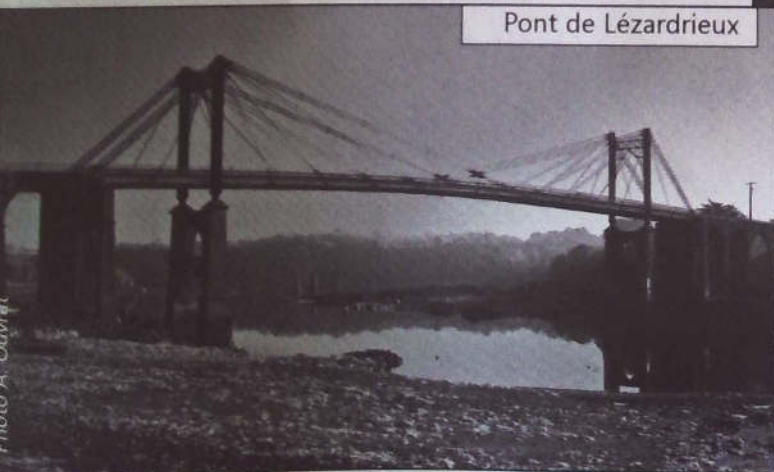
TRÉGUIER (C.-du-N.) - Le Pont Canada sur le Jaudy



Pont sur le Jaudy



Pont de Lézardrieux



Il procède également à des modifications du pont de Lézardrieux, sur le Trieux, vieux ouvrage de 1840, toujours en place, après divers renforcements.

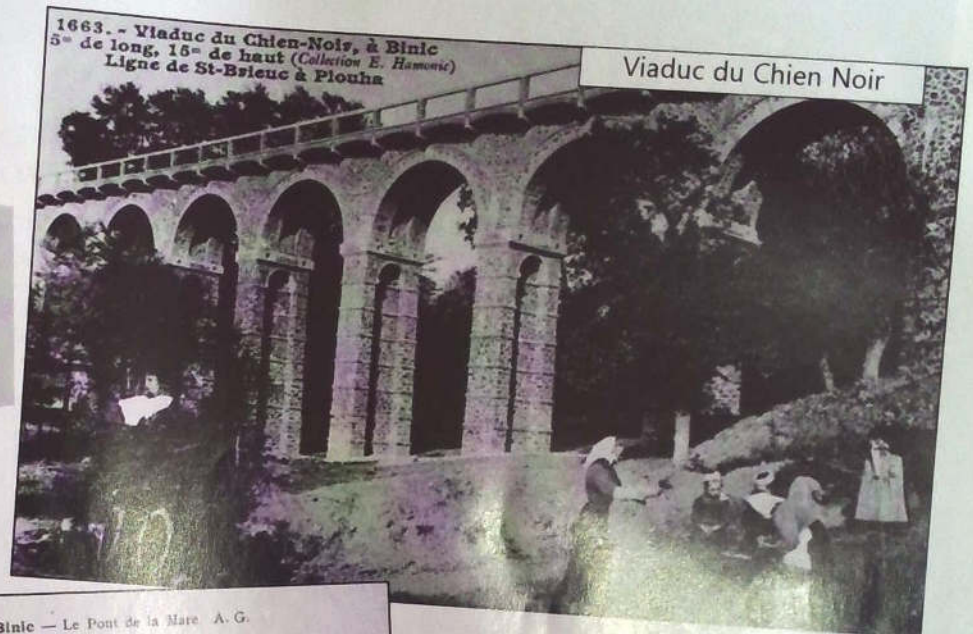
Les ouvrages en maçonnerie

Pour le premier réseau, conçu en 1903, Harel de la Noë réalise des ouvrages simples, en maçonnerie, à partir de matériaux extraits sur place.

Les viaducs du Chien Noir, de Beaufeuillage, des Pourrhis, de Ponto, de Kerdéozer, de Blanchardeau.

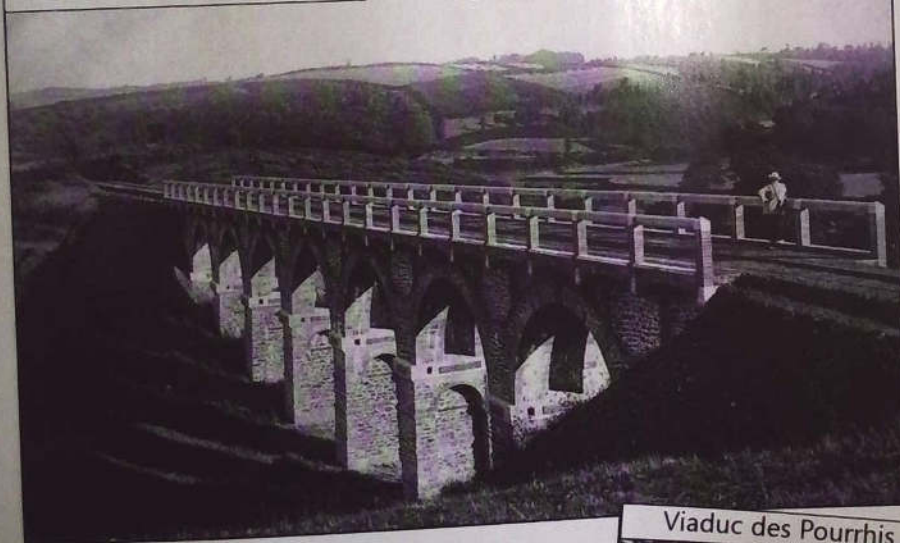
Caractéristiques:

- 11 arches de 6 m
- Longueur de 94,40 m
- Hauteur de 15,40 m



Viaduc de Beaufeuillage

218. Binic — Le Pont de la Mare A. G.



Caractéristiques:

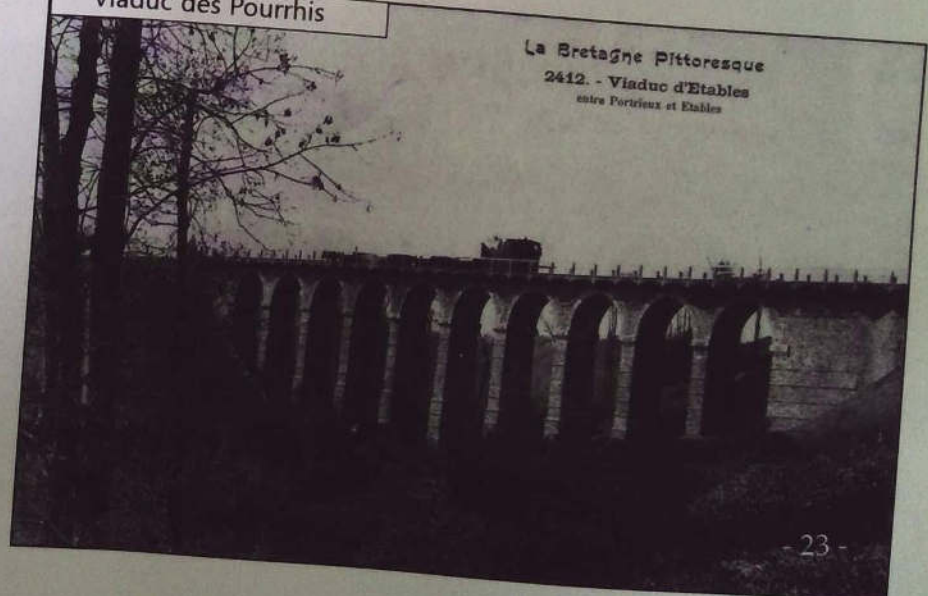
- 7 arches de 6 m
- Longueur de 64,20 m
- Hauteur de 11 m

Caractéristiques:

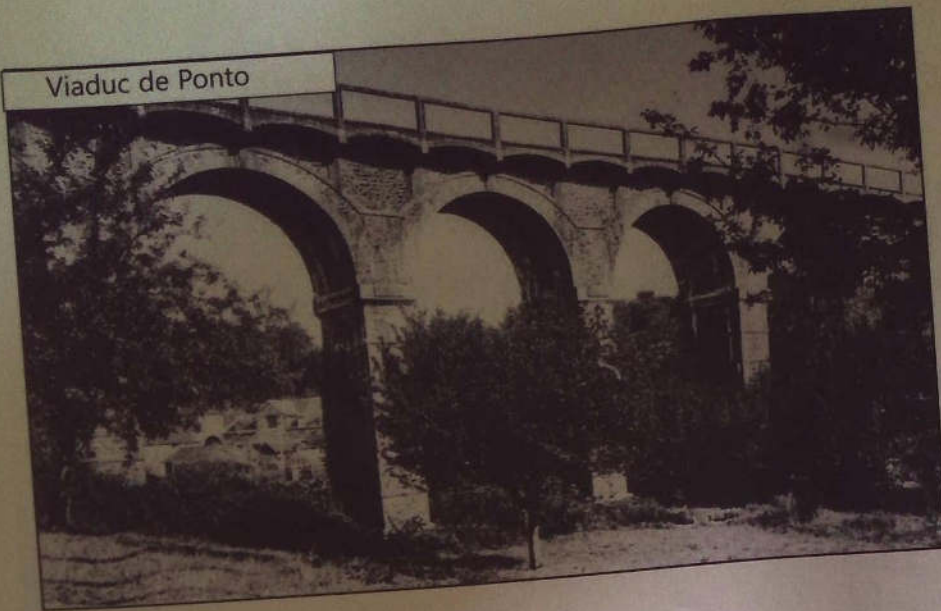
- 10 arches de 6 m
- Longueur de 91,80 m
- Hauteur de 16,50 m

Viaduc des Pourrhis

La Bretagne Pittoresque
2412. - Viaduc d'Etalles
entre Pourrhis et Etalles



Viaduc de Ponto



Caractéristiques:

- 8 arches de 6 m
- Longueur de 91 m
- Hauteur de 10,80 m détruit en octobre 1988

Caractéristiques:

- 10 arches de 6 m
- Longueur de 91,80 m
- Hauteur de 20 m

Collection Hamon, Guingamp

TRÉGUIER. - Le Pont Ker

Viaduc de Kerdeozer



Viaduc de Blanchardeau



Caractéristiques:

- 18 arches de 6 m
- Longueur de 149,20 m
- Hauteur de 10,60 m

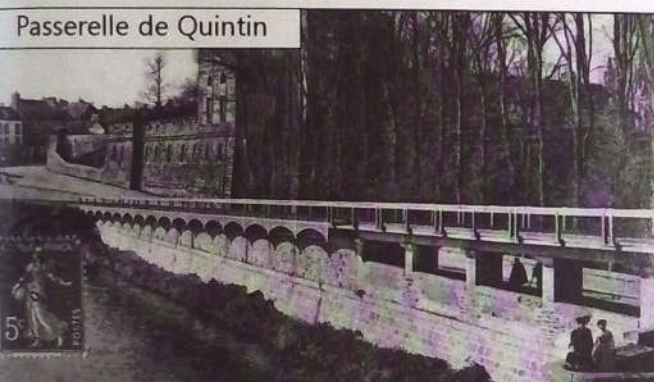
Ces viaducs sont conçus pour être facilement édifiés par des équipes en régie. Des piles de 3 m de large supportent des arches de 6 m de portée, sur lesquelles un tablier est réalisé permettant l'aménagement d'une voie, avec deux trottoirs, d'une largeur totale de l'ordre de 4 m. Le viaduc du Ponto a été stupidement détruit lors de la réalisation du port de Saint-Quay. Dès 1992, le viaduc de Blanchardeau a été doté d'un garde-corps respectant les normes actuelles ; il faut attendre 2007 pour que le viaduc des Pourrhis soit également ouvert aux piétons après l'aménagement du garde-corps. Le viaduc de Kerdéozzer est utilisé par les piétons et les cyclistes malgré l'absence d'un garde-corps réglementaire. Quant aux deux viaducs de Binic, on parle de les réutiliser, depuis plus d'une dizaine d'années, pour créer un chemin de randonnées jusqu'à la Ville Jacob.

Les passerelles

Pour les franchissements de faible hauteur, Harel a conçu des petits viaducs appelés passerelles, constitués de poutres en béton armé sur des pilettes de maçonnerie à section carrée agencées par deux.

Trois de ces ouvrages étaient construits autour de Tréguier : l'un accolé au Pont Noir, les deux autres un peu plus loin le long de la côte de Plouguiel.

Seul le dernier, auquel il manque une travée, subsiste aujourd'hui. Récemment dégagé de sa végétation, il est désormais le dernier témoin des ouvrages de ce type.



La passerelle de Quintin, longue enfilade de 63 travées (!) était d'une facture un peu différente. Elle était destinée à adoucir la déclivité entre le sommet de la côte et le château de Quintin, entre les gares de Quintin-Ouest et Quintin-Ville. Elle a été démontée aussitôt la ligne fermée.

La deuxième passerelle à Plouguiel

Photo A. Ouvrât



Les ponts

Deux ouvrages réalisés à Binic en 1903 ont été détruits.

Le passage inférieur des Moulins permettait le franchissement de la rue des Moulins.

Le pont sur l'Ic était plus important, avec une longueur de 25 m et une hauteur de 5,80 m. Sur le plan historique, il était très intéressant car conçu en béton armé, trois années avant la publication du premier règlement du 20 octobre 1906, autorisant l'emploi de ce matériau nouveau par le Ministère des Travaux Publics. Sept piles comprenant deux poteaux en béton armé chacune supportent le tablier en béton armé. Compte tenu de son implantation sur une marne, les poteaux sont fondés sur un radier en béton armé de rails, suivant la technique du sidéro-ciment, ancêtre du béton armé.



La corniche de Perros-Guirec

En 1913, sept ans après l'ouverture de la ligne Lannion – Perros-Guirec, et alors que le second réseau a déjà été voté, Harel de la Noë étudie le prolongement de la ligne jusqu'à Trégastel, haut lieu touristique aux célèbres rochers roses. La corniche qui monte du port, traverse toute la commune et aboutit au port de Ploumanach', est ainsi conçue dans l'idée d'y faire poser une voie ferrée, projet qui ne verra jamais le jour.

Tout le long de cette route suspendue, des ouvrages de soutènement maçonnés à la structure en arcs, bien souvent invisibles pour l'automobiliste, signalent le travail de l'ingénieur. L'enfilade de béquilles en béton qui surplombait la grève au-delà du Linkin est enfouie sous des enrochements.

Le plus remarquable ouvrage demeure le pont franchissant la vallée des petits Traouïero. Construit en 1917, il se compose d'une élégante arche de maçonnerie en granit local de 15 m d'ouverture. Le trottoir en encorbellement voûté et

son garde-corps évoquent bien sûr les ponts ferroviaires du même auteur, qu'il aurait pu devenir. Parfaitement intact aujourd'hui, il se marie avec bonheur au paysage enchanteur qu'il surplombe.

Les viaducs en béton armé

Pour le second réseau, conçu en 1913, Harel de la Noë propose l'emploi du béton armé et notamment d'éléments préfabriqués, très originaux et innovants. Il en réalise sept, dont trois à l'ouest du département, les viaducs de Bréhec, de Cadolan et de Kerlosquer.

Arches préfabriquées : sur deux piles en maçonnerie, il met en place 4 demi-arcs articulés qui forment la base de l'arche.

Le viaduc de Cadolan, à Guingamp, avec un arc central de 39 m, et deux travées de 12 m, détruit en 1978.

Le viaduc de Kerlosquer, sur la vallée du Trieux, avec un arc central de 26 m et cinq arcs de 12 m, complètement abandonné.

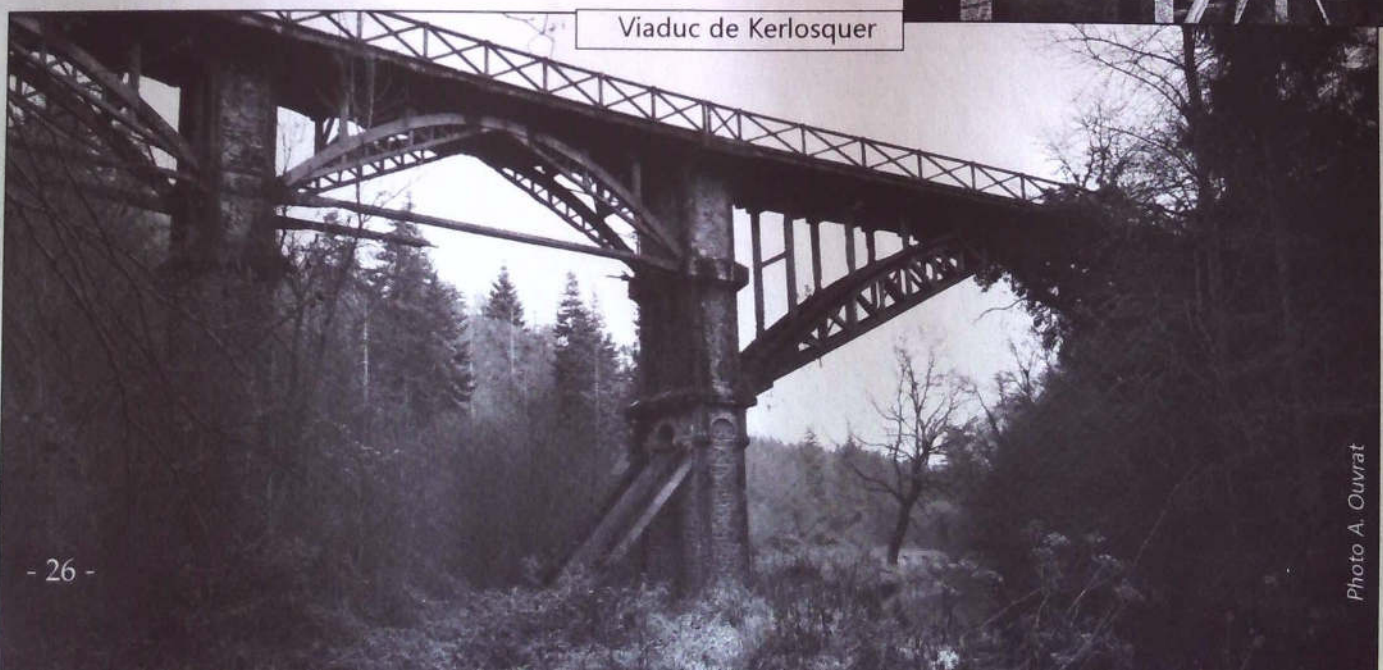
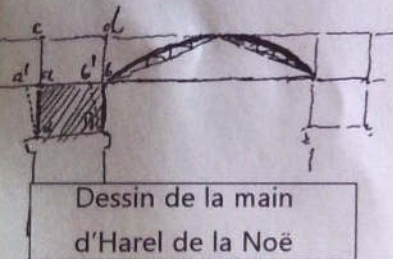


Photo A. Ouvrat

Photo A. Ouvrat

Pont des Traouïero



Viaduc de Kerdeozer



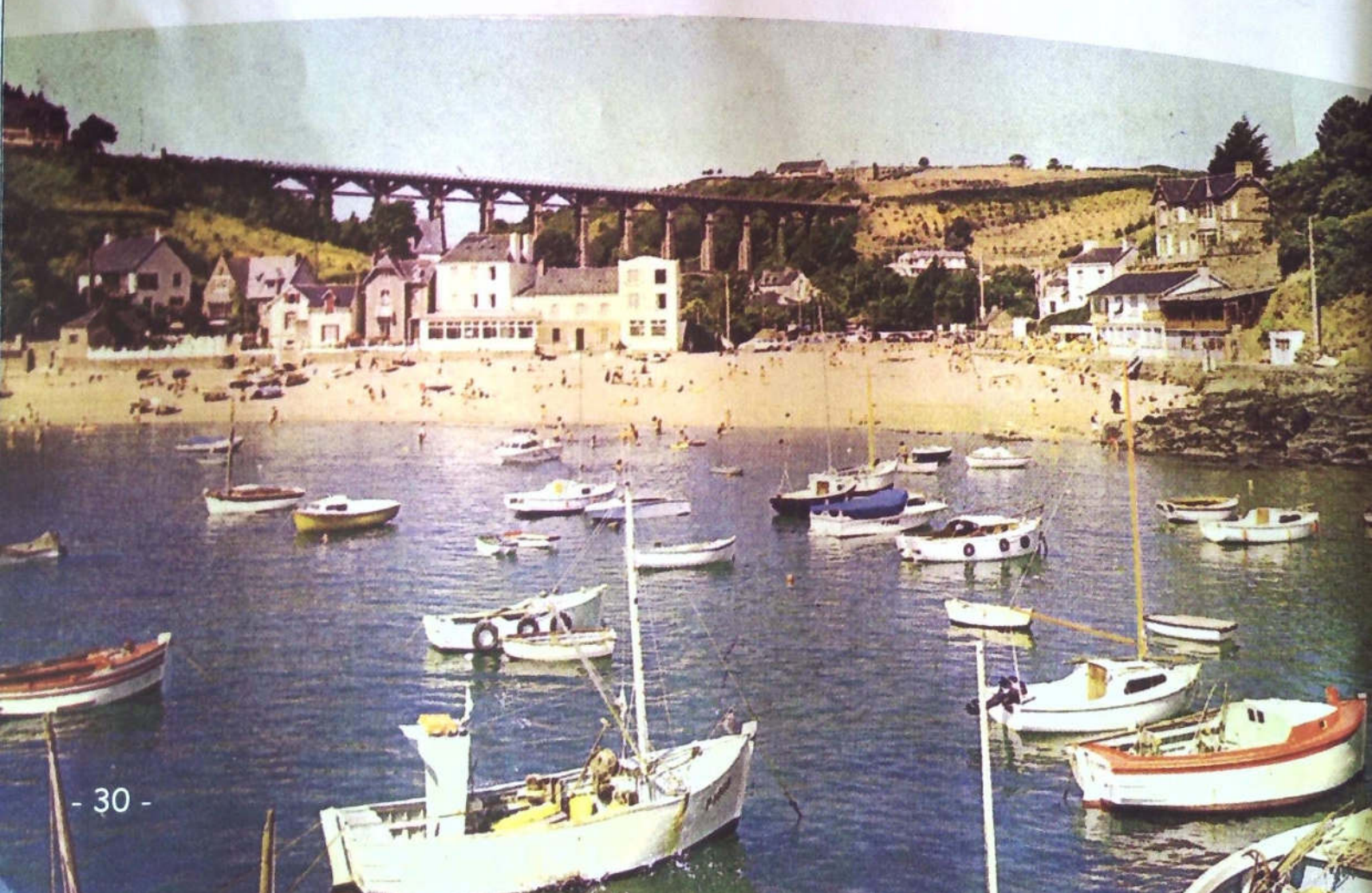
Viaduc de Blanchardeau

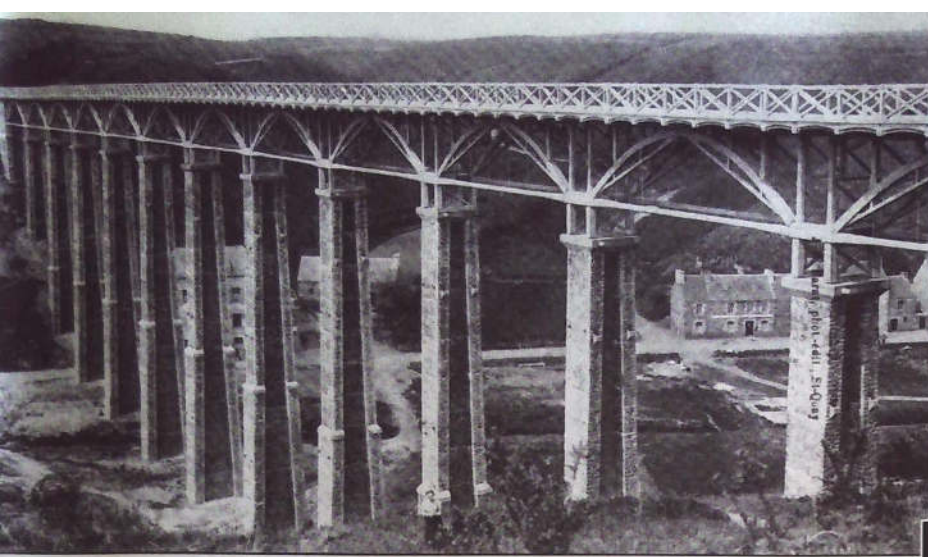


Photo A. Ouvrat



Viaduc de Bréhec





Le viaduc de Bréhec

comportait douze arches type en béton armé préfabriqué, de 12 m de portée. Ce magnifique viaduc, très haut – 32 m – dominait la station de Bréhec. Il était prolongé de plusieurs passerelles. L'ensemble formait une couronne ornant la magnifique station balnéaire.



BREHEC DEFIGURE!
 l'Association « Nature et Sites de Ploaha »
 l'Association des « Amis de Bréhec »
 vous prient instamment d'assister à la
MANIFESTATION
 qui aura lieu à BRÉHEC
 le samedi 6 octobre à 15 heures
 afin de protester énergiquement contre la
 destruction inadmissible du
VIADUC de BRÉHEC
Télé-Bretagne sera présente
 Rassemblement devant la Mairie de PLOAHA à 14h.
 Tous à Bréhec! Anciens, Jeunes de Ploaha, Plozérec etc...

Sa démolition, en 1973, provoqua une vive réaction de la population et des élus.

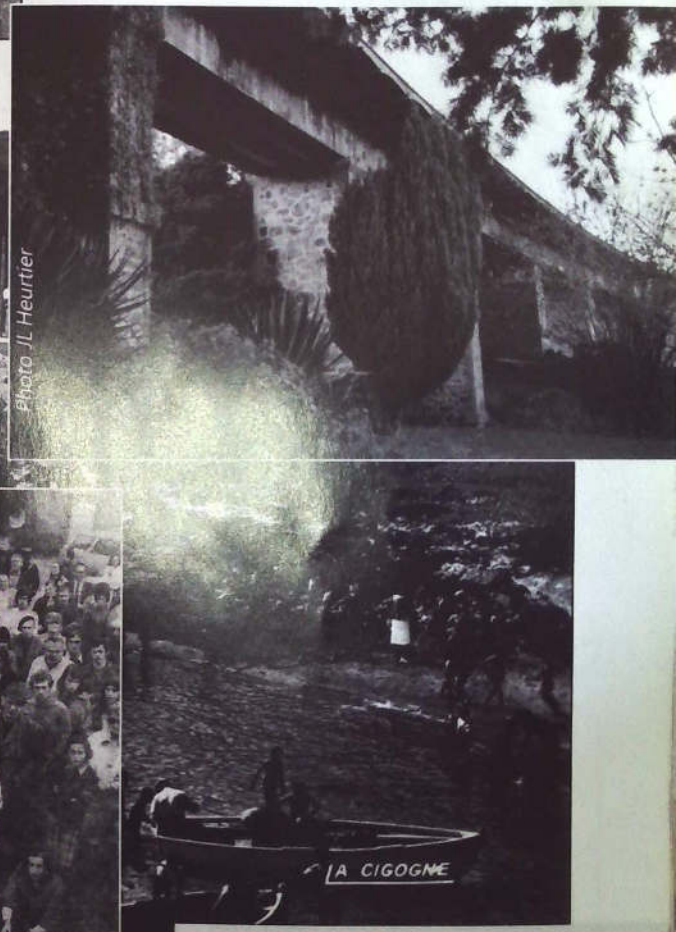


Photo J.L. Heurlier

Les techniques innovantes utilisées pour la réalisation de ces viaducs méritent d'être mieux reconnues, car elles marquent un important progrès dans l'histoire de l'évolution des procédés de construction.

L'association Ameno milite pour que soient réhabilités, dans le plus strict respect du projet d'origine, les viaducs de Caroual, de Port-Nieux et des Ponts-Neufs.



Le pont sur le Léguer à Lannion

Cet ouvrage atypique, lancé au-dessus du Léguer entre la gare de l'Ouest et la gare des Côtes-du-Nord, était composé de poutres en béton armé, reposant sur des piliers de béton de section hexagonale. Long de 46,20 m, il comportait sept travées de 6,60 m. Ses trottoirs en encorbellement étaient garnies de voûtelettes comme les autres ouvrages du réseau. Sur le tard, des pièces de contrefort ont été rajoutées de part et d'autre de chaque pilier pour soutenir le tablier. Il a été détruit fin 1976.

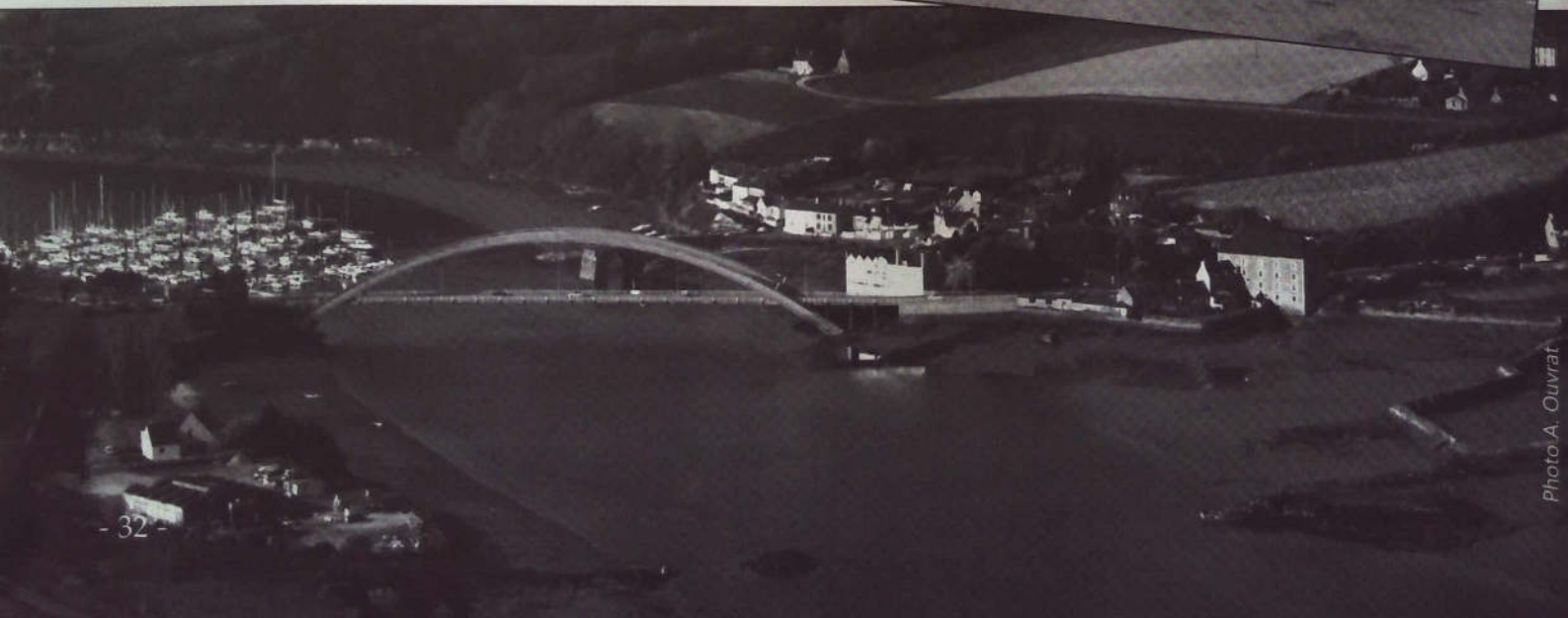


Les dépôts de Tréguier

A Tréguier, les trains au départ pouvaient prendre trois directions différentes. Nombreux étaient ceux qui s'y croisaient, aussi les installations étaient à la hauteur du trafic.

Un dépôt-atelier a été construit en amont de la gare après l'ouverture du second réseau et la démolition de la première remise construite. Ses murs de briques aux armatures de béton, similaires à ceux des bâtiments de gare, supportaient une large voûte centrale et deux voûtes latérales plus petites, lui donnant une surface imposante.

Rare survivant de ce type de bâtiment aujourd'hui, il apparaît fortement menacé. La DDE y a pris ses quartiers pendant de nombreuses années mais son destin a suivi celui de nombre de ses semblables : mauvais état des structures de béton, manque d'entretien et surtout absence d'intérêt pour le patrimoine historique autre que religieux...



Les voitures à voyageurs

des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord

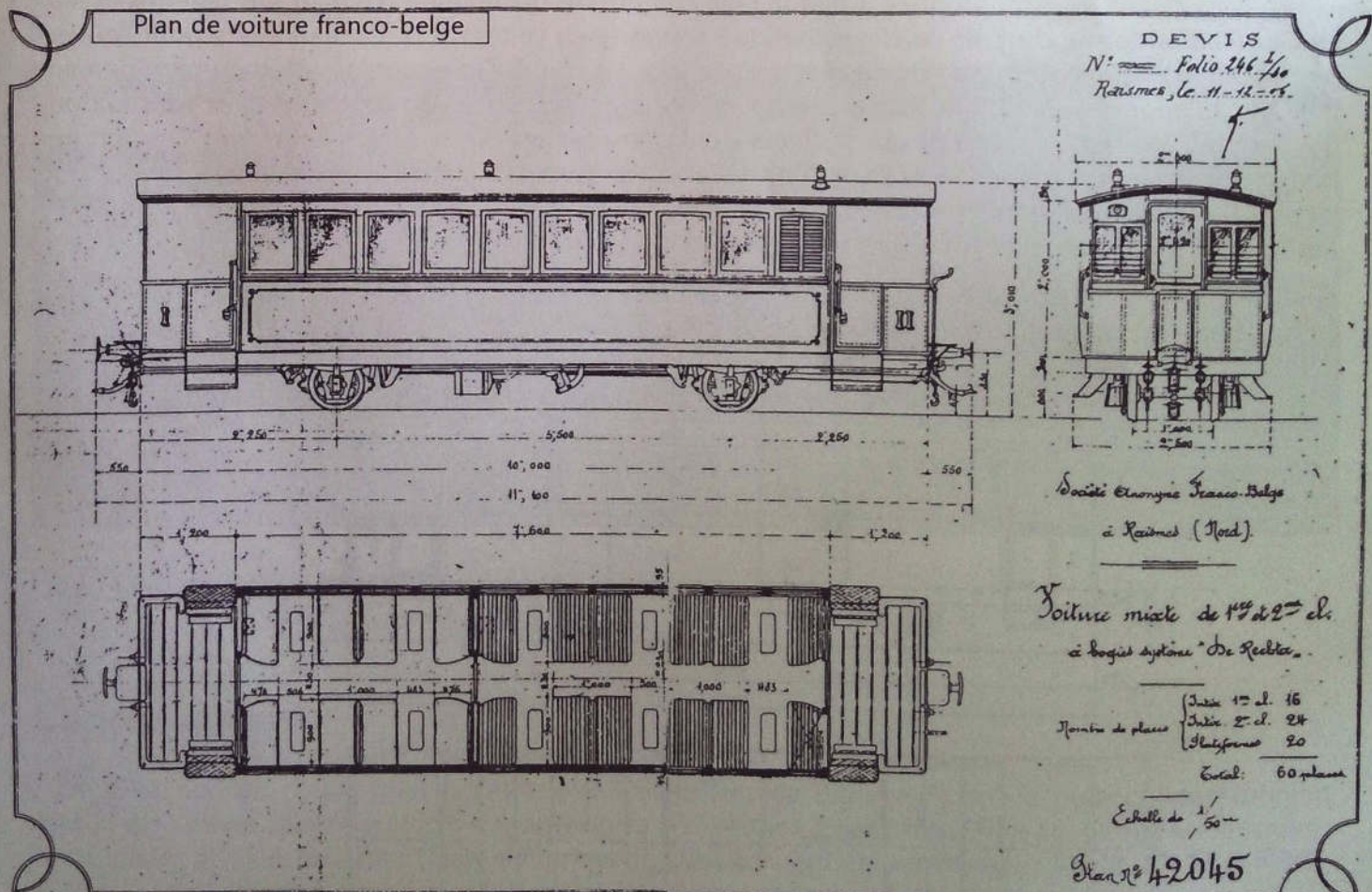
Dès le lancement de la construction du premier réseau au début du XXème siècle les CdN ont eu à rechercher le matériel roulant qui allait équiper ce chemin de fer. La aussi ils ont fait preuve d'innovation mais ici pas toujours pertinente.

Les premières voitures

Entendons-nous bien sur les mots pour éviter toute confusion. Il est admis aujourd'hui qu'il n'y a de wagons que pour les marchandises. Pour les voyageurs ce sont des « voitures ». Donc ce sont de voitures dont nous parlons.

A la fin du XIXème siècle, compte tenu du choix de la voie métrique et des courbes à faible rayon des chemins de fer départementaux, ceux-ci devaient choisir entre des petites voitures à essieux à empattement court ou des voitures plus longues mais à bogies. Les petites voitures pouvaient être comme au Petit Anjou à compartiments séparés et portières latérales ou bien à plateformes d'extrémités desservant un couloir central avec les sièges de chaque cotés. En Bretagne, avant les CdN, le Réseau Breton avait fait le choix de « voitures américaines », c'est-à-dire de voitures à bogies et plateformes d'extrémités. Evidemment ces dernières étaient plus chères à l'achat bien que de plus grande capacité et plus confortables en réduisant la rudesse du choc de l'essieu « tombant » dans le joint des rails.

Les Côtes du Nord ne suivirent pas cet exemple proche et adoptèrent un moyen terme. C'est-à-dire des grandes voitures de 10 m de long mais à essieux orientables système RETCHER.



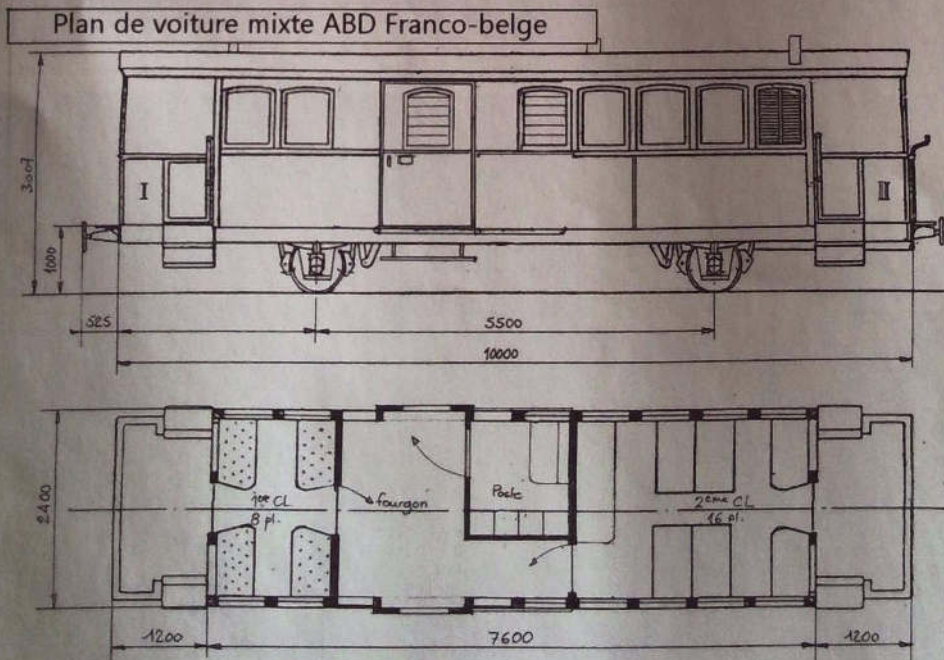
Les essieux étaient montés chacun sur un châssis faisant quasiment office de bogie. Ces deux « bogies à un essieu » étaient indépendants l'un de l'autre et des barres d'attelage du système de traction. Le guidage et l'orientation dans les courbes se faisait par les boudins et la conicité des roues. Le rappel était assuré par les grandes « menottes » de suspension qui avaient un effet pendulaire (tout à fait théorique). Au bout d'un certain temps d'usure des roues ce guidage devenait aléatoire et ceci provoquait un comportement louvoyant des voitures peu compatible avec la station debout. En Bretagne, heureusement, nombre d'usagers avaient le pied marin de par leur profession alors ils s'adaptaient ou mettaient ça sur le compte du coup de « lambic » qu'ils avaient bu avant de prendre le train.

Ces toutes premières voitures achetées étaient donc à plateformes d'extrémités.

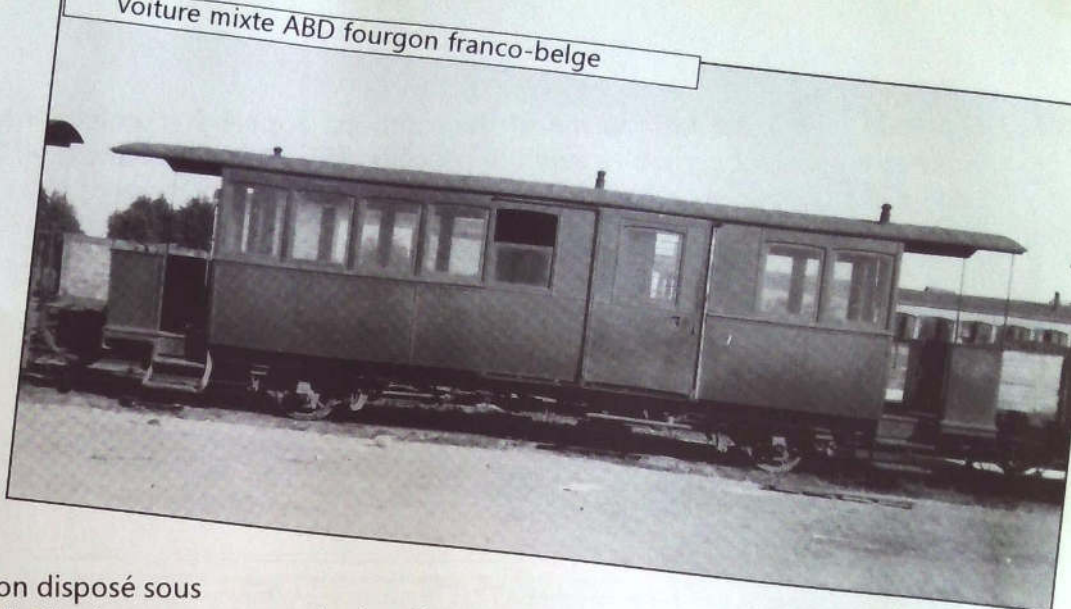
L'embarquement d'accès à ces plateformes était juste adjacent au compartiment voyageur et donc la partie où l'on pouvait stationner debout confortablement sans être gêné par les allées et venues des voyageurs qui montaient ou descendaient, était à l'extrémité de cette plateforme. La construction en était classique avec une caisse en bois tôleée posée sur un châssis métallique.

Le toit était composé de lattes revêtues de toile goudronnée. Chaque face comportait dix fenêtres. Le haut des fenêtres et leur linteau était en forme d'arc de cercle, esthétique courante en ce temps là. La manœuvre pour l'ouverture et la fermeture des châssis de ces fenêtres se faisait à l'aide d'une sangle, système uniformément répandu à l'époque. L'occultation des fenêtres se faisait par des volets en bois coulissant dans la double paroi en allège de fenêtre et qui s'accrochaient dans des encoches sur les trumeaux. Ces voitures pouvaient accueillir 40 voyageurs assis répartis en deux compartiments, l'un de quatre rangées de sièges et l'autre de six rangées. Elles étaient équipées du frein à vide dont la gamelle était sous le châssis. Un frein à vis manuel pouvait être manœuvré depuis une plateforme.

Le premier lot livré en 1905 a été construit par la Société Franco-Belge. Elles étaient mixte 1ère, 2ème classe et fourgon et numérotées ABD N°1 à 6.



Voiture mixte ABD fourgon franco-belge



La 1ère classe n'avait là, que deux rangées de sièges en cuir légèrement rembourrés. Le petit compartiment bagages, le « D », qui faisait suite était desservi par une porte coulissante de chaque côté. Le compartiment de 2ème avait les rangées de sièges en lattes de bois. Le chauffage était

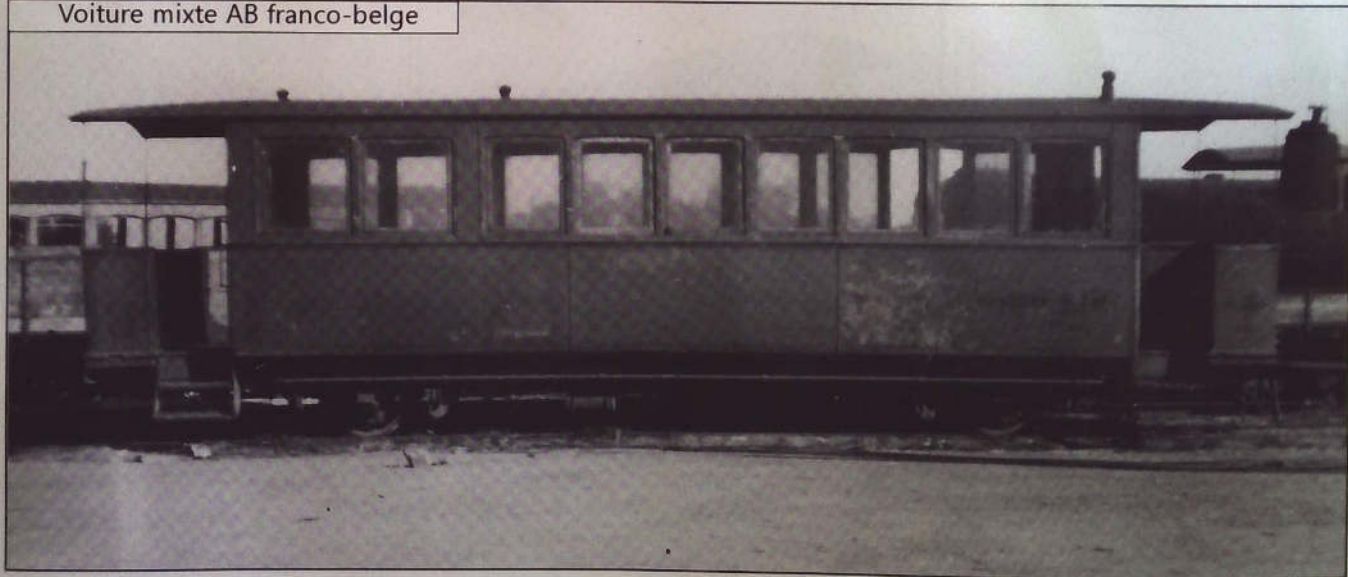
assuré par un foyer à charbon disposé sous

le châssis, la chaleur étant distribuée par un genre de chauffage cen-

tral dit système Charpentier. La nuit, le faible éclairage était dispensé par des lampes à pétrole fixées dans les parois d'extrémité et dans la cloison de séparation des compartiments. Celles d'extrémités avaient un hublot donnant sur le compartiment et un hublot donnant sur la plateforme. Le verre de ces derniers était rouge pour servir de fanal de queue. Les cheminées de ces lampes débouchaient directement sur le toit.

Sur le plan esthétique elles étaient bi colore, vert sombre pour la partie 2ème classe et rouge pour la 1ère. Les classes étaient peintes en chiffres romain sur les flancs. Les châssis comme les traverses d'extrémité étaient peints en rouge sang. Sur le toit il y avait des panneaux publicitaires comme cela se faisait à l'époque sur les tramways. Ce même constructeur entre 1905 et 1907 fournira plusieurs lots de voitures. Des mixtes sans compartiment bagages désignées AB 21 à 37 : 1ère et 2ème classe qui porteront les N° B 101 à 137.

Voiture mixte AB franco-belge

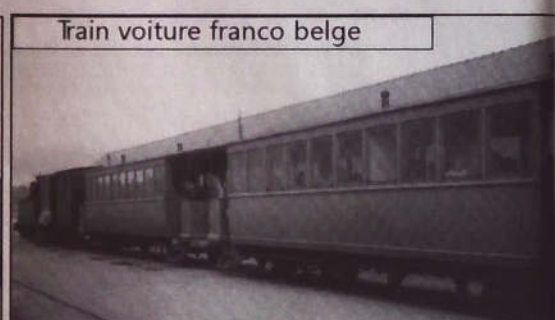
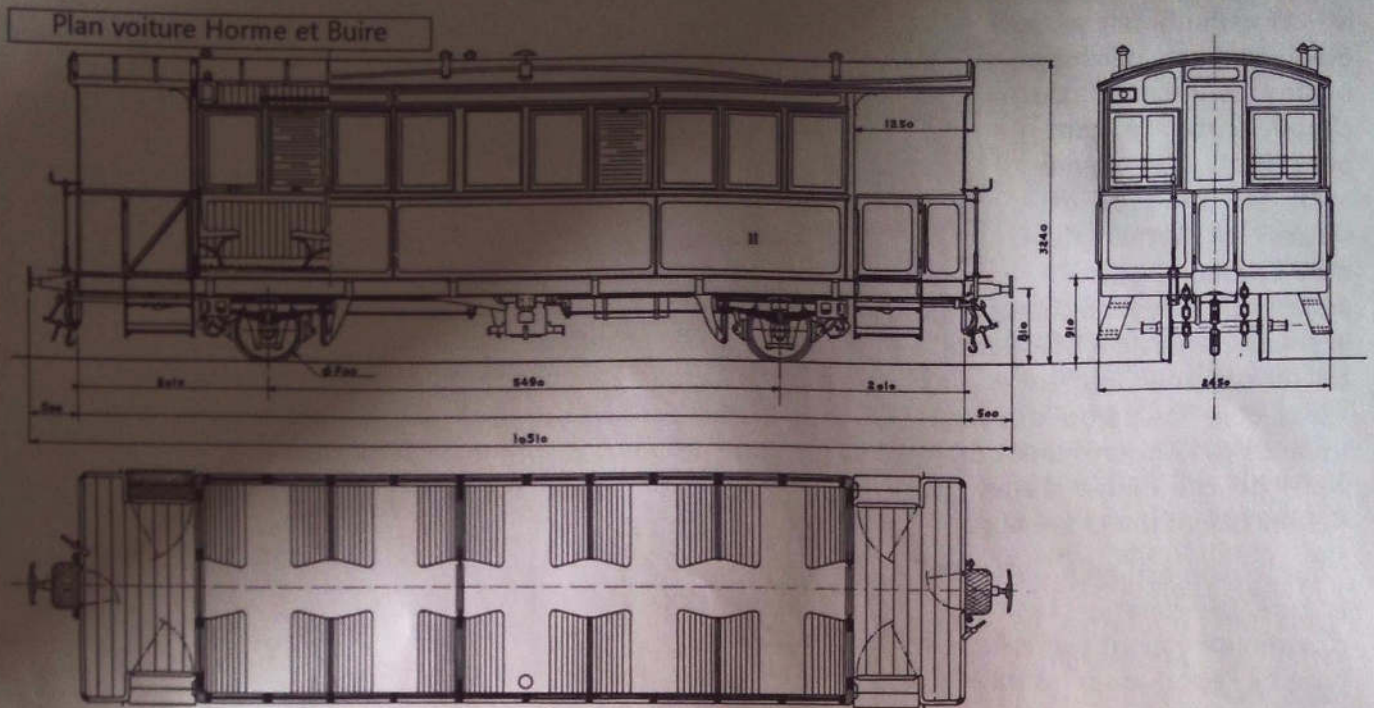


Ce qui portera le parc à 60 voitures à la première guerre.

L'après guerre

En 1916, soit en pleine guerre, Latécoère à Bannières de Bigorre (*) livrera pour la ligne Lannion Plestin-les-Grèves quatre voitures à vrais bogies semblables à celle des Chemins de fer Armoricains : deux mixtes et deux en 2ème classe uniquement. Elles auraient été numérotées AB 48, AB 49 et B 168, B 169. Les parois extérieures étaient ici en frisette de bois et non pas tôlees.

En 1921 c'est cette fois Horme et Buire qui est appelé à fournir quinze voitures de 2ème classe. Toujours à essieux orientables selon le procédé RETCHER, elles étaient en livrée beige très clair, jaune paille disent certains contemporains.

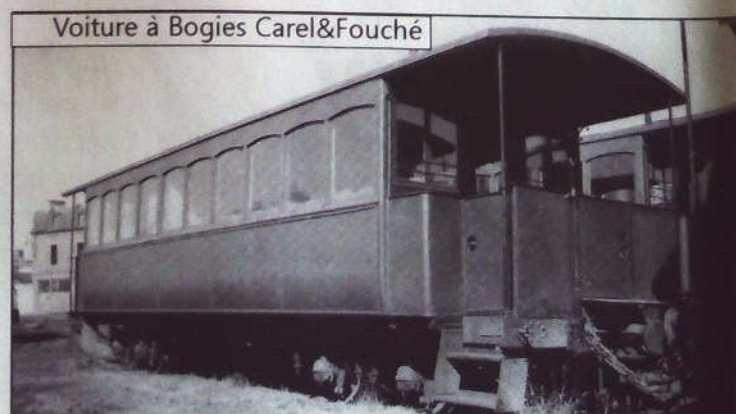


Un double filet rouge et vert avec un entrelacement de grecques dans les angles ornait les panneaux de tôle des faces extérieures. Les fenêtres avaient un linteau droit et avec 9 m 51, la caisse était légèrement plus courte que les Franco-belge. Cette belle livrée sera appliquée à quelques voitures des lots précédents mais s'avérant très salissante elle sera abandonnée pour le vert wagon généralisé à tout le parc.

Les voitures à « vrais » bogies

Après cette dernière fourniture de voitures à essieux « louvoyantes » et certainement fort de l'expérience des quatre voitures livrées par Latécoère, le réseau s'oriente définitivement vers l'achat de voitures à bogies. Elles ont été livrées en plusieurs lots au gré des extensions du 2ème réseau. Le nouveau constructeur en a été Paris Aubevoye (**). Il a fourni en 1924 dix voitures mixte 1ère et 2ème classe AB N° 38 à 47 et dix voitures de 2ème classe B N° 153 à 162

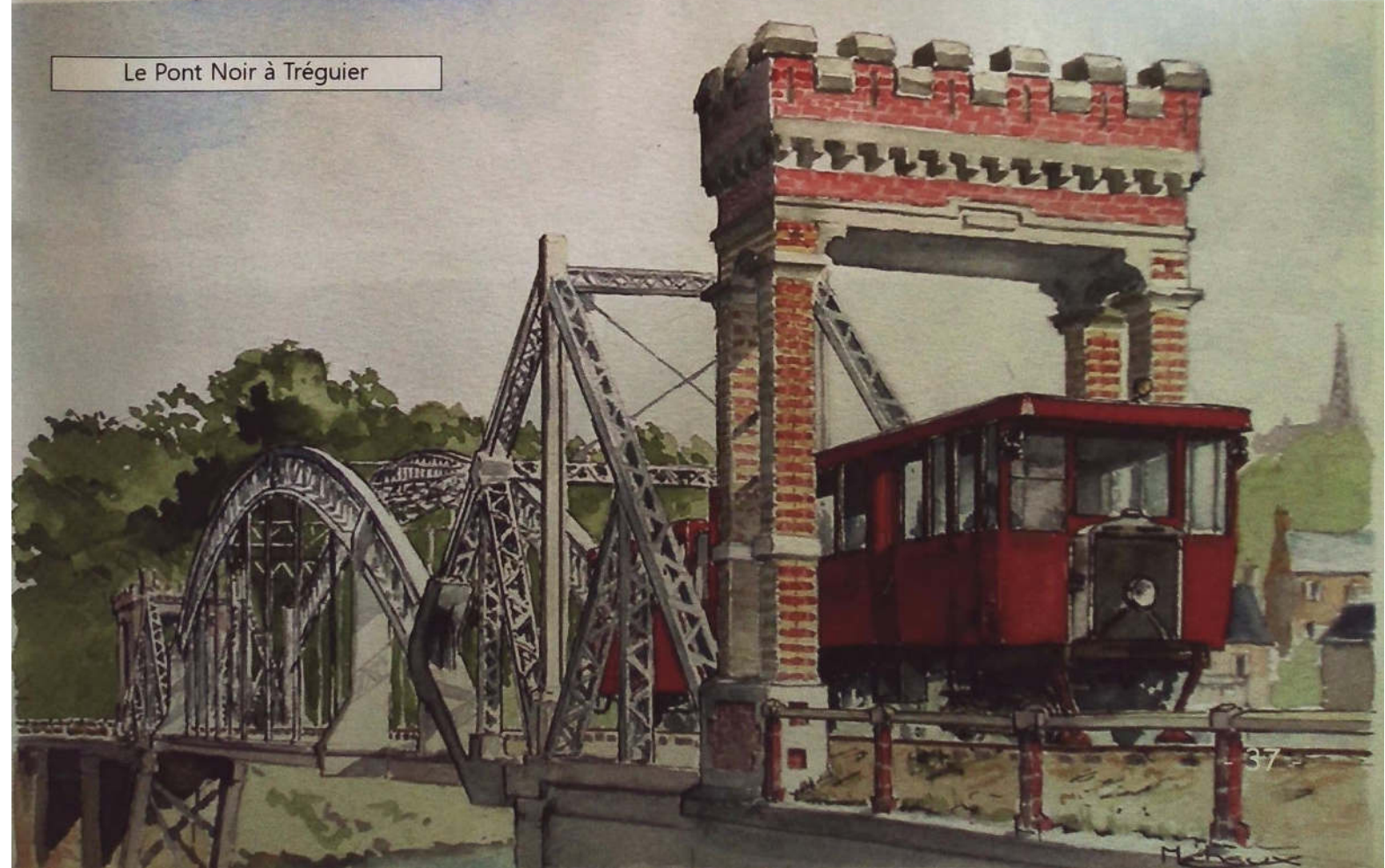
La construction et les dimensions de caisse en étaient semblables aux séries précédentes. La différence essen-



La «Lulu» arrive à Paimpol



Le Pont Noir à Tréguier

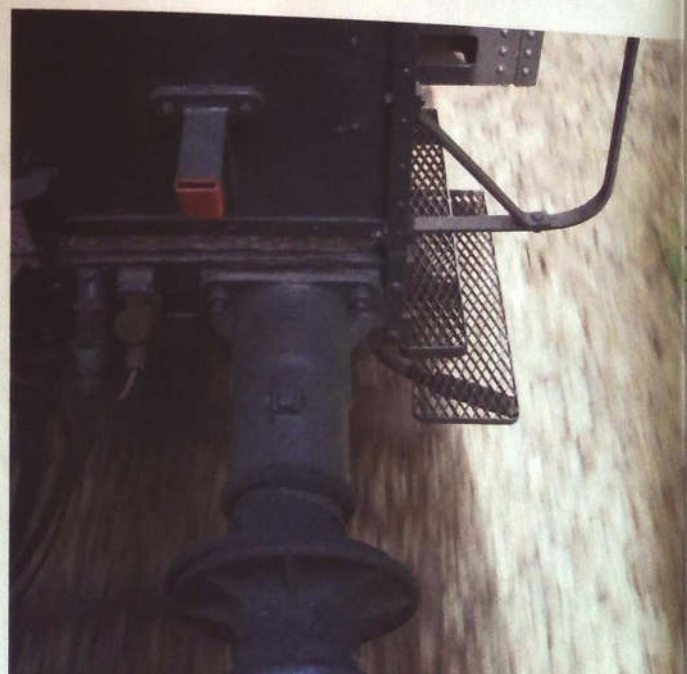




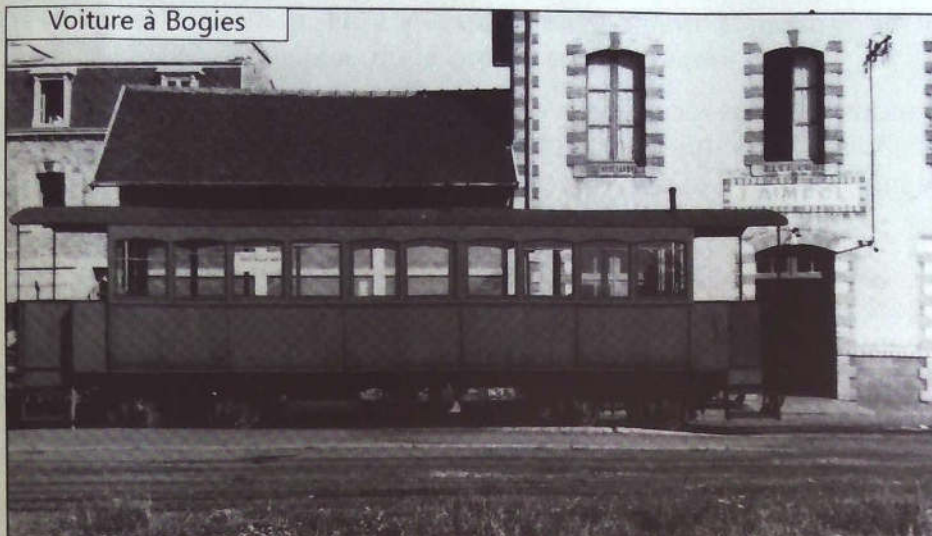
Coll. R Méheux



Coll. R Méheux



Voiture à Bogies



tielle était les bogies. La suspension n'en était pas aussi élaborée et confortable que celle des voitures « bain de mer » en cours de livraison au Réseau Breton qui avec leurs bogies Pennsylvania resteront la référence en la matière pour la voie métrique. Elle était cependant meilleure que celle des autres voitures du RB et marquaient un net progrès par rapport aux voitures à essieux orientables des CdN. Les boîtes d'essieux

des bogies s'appuyaient sur des ressorts à lame dont les jumelles étaient reliées aux châssis du bogie par l'intermédiaire de ressorts à boudin. Une suspension à deux étages du pauvre en sorte ! Ce châssis très simple était relié à celui de la voiture par un simple pivot. Pour bien faire il aurait fallu, là, une traverse danseuse reliée élastiquement à la caisse. L'arrangement des compartiments voyageurs restait le même que précédemment mais avec les fenêtres ayant retrouvé leur linteau cintré. Une autre particularité a fait notre bonheur à nous leurs derniers usagers. C'était le nouvel arrangement de la plateforme. L'embarquement était ici en bout de celle-ci, ménageant un espace entre les portillons d'accès et la cloison du compartiment voyageur. Il y avait ainsi un petit coin où nos parents acceptaient de nous laisser voyager en sécurité. C'est là que nous goûtions tous les plaisirs du petit train :

-Son de la locomotive Corpet Louvet qui s'époumonait dans les montées nous avouant « neus ket kapap, neus ket kapap, neus ket kapap » (***) .

-Le « Djououououout... » du hululement de sa sirène caractéristique, le staccato des roues et les secousses à peine atténuées par les bogies.

-N'oublions pas non plus les odeurs de fumée chaque fois que le chauffeur rechargeait le foyer.

-Et par-dessus tout, cette impression de communiquer avec la nature et le paysage. Le passage semblant vertigineux sur les ponts d'Harel de la Noë comme à Brehec. Et quelques fois, dans les frondaisons abondantes en Goëlo, en étant fouetté par le feuillage des arbres qui n'étaient élagués que par le passage répété des trains.

-Rappelez-vous aussi ce trou ovale dans le portillon d'accès pour actionner la targette de fermeture. Et puis cette ferrure en fer forgé faisant l'assemblage du toit et de la cloison du compartiment. C'était très pratique pour y accrocher le filet avec les affaires de bain et les faire sécher le temps du voyage au retour de Bréhec, de Saint Quay ou de Binic.



la fameuse ferrure

C'est enfin Carel & Fouché qui livrera les dernières voitures alors que le plan de fermeture des lignes « non rentables » du premier réseau était décidé. Ce sont cinq voitures identiques à celles de Paris Aubevoys qui seront livrées en 1930 sous les N° B 163 à 167. Ces voitures seront livrées avec l'éclairage électrique. Une dynamo était montée sur le fourgon entraîné par une courroie sur l'axe d'essieux. Elle alimentait des batteries dans le fourgon. Un câblot reliait toutes les voitures à ce fourgon.

Cette amélioration sera apportée à quelques autres voitures à bogies.

Voiture à Bogies , éclairage électrique



Une curiosité

Citons pour mémoire la petite voiture à essieux récupérée d'occasion aux CF du Morbihan en même temps que les autorails Brissonneau et Lotz après la deuxième guerre.



Les fourgons

Il faut aussi mentionner les fourgons qui accompagnaient ces voitures. Une réglementation imposait aux grands réseaux la présence d'un fourgon entre la locomotive à vapeur et les voitures à voyageurs. Cela dans un but de sécurité en cas d'accident. A l'examen des photos et cartes postales sur les CdN, il ne semble pas que ceci fut obligatoire pour eux. Toutefois les CdN achetèrent huit fourgons à Baume et Marpent dès 1905 et numérotés D 351 à 358.



Ils étaient à essieux

fixe et possédaient une petite plateforme d'extrémité pour permettre à « l'agent d'accompagnement » comme on dit maintenant, d'aller et venir entre le fourgon et la rame.

En 1921 c'est Horne et Buire qui fournissent quatre autres fourgons à peu près sur le même modèle et numérotés D 359 à 362.

En 1924 Paris Aubevoys, en même temps que ses voitures à bogies, fournit six fourgons numérotés D 363 à 368.

Et enfin six autres fourgons fournis en 1927 par Carel & Fouché N° D 369 à 374 viendront compléter le parc.

3 sont préservés. Un Carel & Fouché magnifiquement restauré par le MTVS et circulant régulièrement derrière la locomotive Corpet Louvet N° 36 sauvegardée par Henri Dupuis. Un second toujours au MTVS est en cours de restauration. La caisse d'un autre en assez mauvais état, est entre les mains de l'ACFCdN à Boutdeville en attente d'un châssis pour être reconstruit.

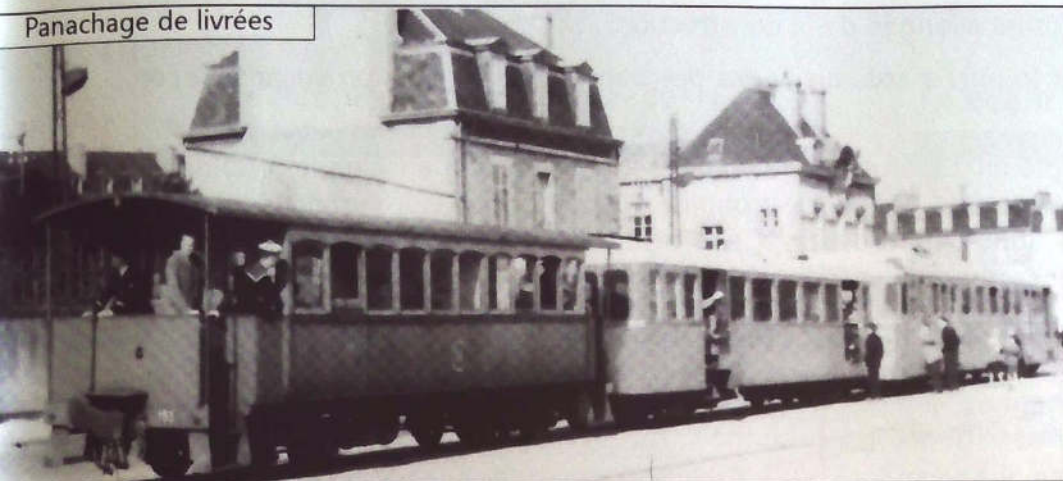
La fin d'une histoire

Peu de voitures à essieux ont survécu aux premières suppressions de lignes du premier réseau. On se souvient, après guerre, de celles qui étaient « au tas » à Cesson et à Plouha- embranchement sur le départ de l'ancienne ligne vers Guingamp.

Après la deuxième guerre il ne restait plus à l'inventaire que 33 voitures. Soit toutes celles à bogies plus quelques voitures à essieux notamment celles qui s'étaient retrouvées piégées sur la ligne isolée

de Tréguier à Lannion. En 1948 six voitures seront converties en remorque d'autorail attelées aux Renault ABH et peintes en rouge grenat et gris comme eux.

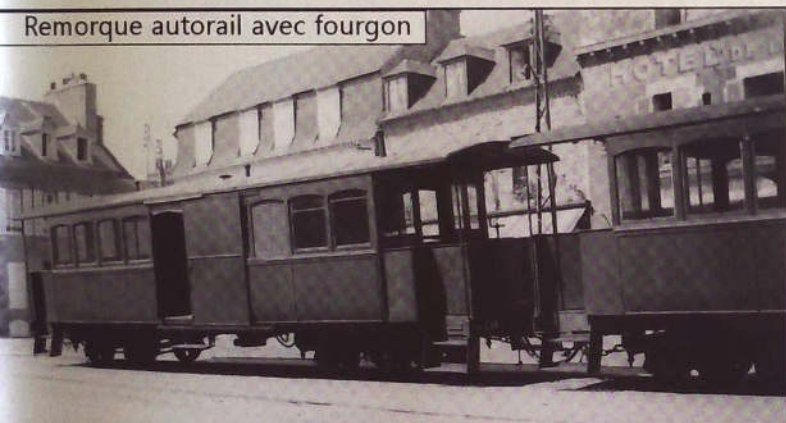
Panachage de livrées



Elles étaient équipées de l'éclairage électrique et d'une sonnette pour donner le départ au conducteur de l'autorail ou signaler la demande d'un voyageur pour un arrêt facultatif. Le tampon était agrandi pour éviter le chevauchement avec celui de l'autorail qui avait un grand porte à faux entre ses extrémités et les pivots des bogies générant un fort déport. Deux de ces voitures avaient un compartiment messagerie au centre de la caisse sans doute bricolé par les ateliers du réseau à partir d'une ancienne ABD.

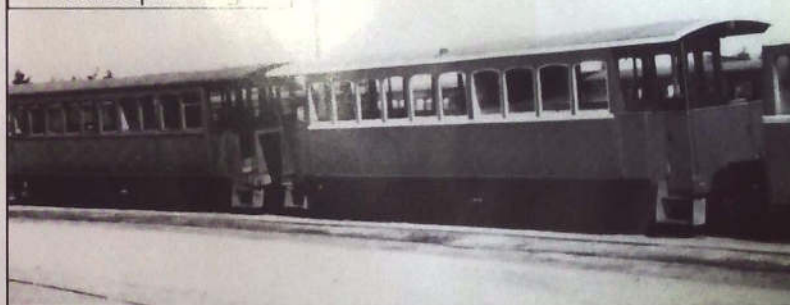
Ces dernières seront remplacées par les remorque Brissonneau et Lotz. Celles subsistant seront peintes en rouge CdN en même temps que les autorails en 1953.

Remorque autorail avec fourgon



Episodiquement il est arrivé que des « rouges » soient incorporées à une rame verte de trains à vapeur ce qui donnait à celui-ci une allure de métro parisien.

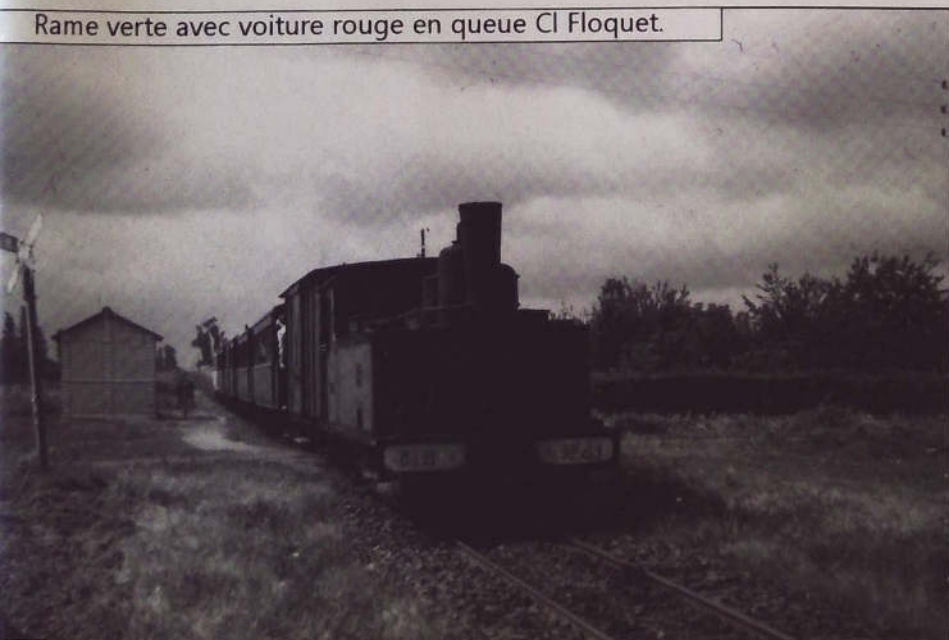
Remorque rouge



La caisse d'une rouge, la B 153, est préservée démontée au MTVS. Une autre caisse de voiture à deux essieux, a été récupérée à Plouha et démontée par l'ACFCdN mais ces derniers temps on en perd la trace. Une caisse de voiture Horne et Buire a été rachetée (très cher) par cette association en 2001 à un particulier qui en avait fait sa résidence secondaire. Elle est stockée posée sur un wagon plat à Boutdeville mais hélas sommairement bâchée sans protection efficace, elle subit les intempéries. Elle tombe de plus en plus en ruine.

On peut voir sur la route vers le Questel à la sortie de Bréhec, une voiture qui sert de bureau à une scierie. Elle est quasiment enclavée dans le bâtiment de la scierie. Quelques

Rame verte avec voiture rouge en queue CI Floquet.



- 41 -

autres avaient été achetées par des particuliers pour en faire des résidences d'été mais avec le temps elles ont été revêtues extérieurement de parpaing ou de fibrociment et d'un toit pour palier au vieillissement de la structure en bois. Elles sont rares aujourd'hui et seul un œil exercé peut suspecter leur existence dans le paysage par la forme allongée de la construction.

Toujours à Bréhec un glacier sur le port a comme sièges des banquettes en bois provenant de ces voitures.

A la fermeture de la dernière ligne en 1956 un lot de voitures a été transféré en Algérie à Colomb-Béchar Inexplicablement compte tenu de la période troublée on pouvait en voir certaines en 1962 dans les gorges de la Shiffa sur la ligne Blida-Bouscra. C'est l'arsenal de Brest qui s'était chargé de la mise à l'écartement « métrique africain » de 1 m 057.

Comme beaucoup d'autres choses elles n'ont pas survécu à l'indépendance.

Nostalgie, nostalgie quand tu nous tiens !!!

René Méheux avec la collaboration d'Henri Dupuis

*- devenu par la suite Soulé Bannière de Bigorre puis CFD Bannière de Bigorre et aujourd'hui filiale du constructeur Espagnol CAF

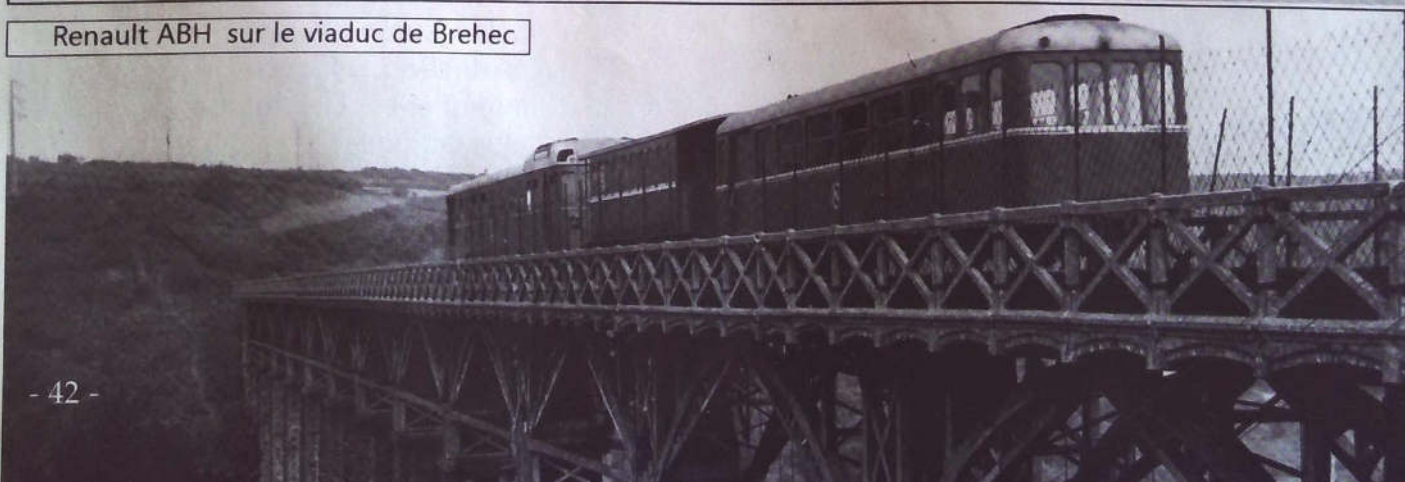
** Paris Aubevoye sera absorbé par Carel & Fouché dont les ateliers d'Aubevoye seront le dernier site de production de voitures en ayant dans les années trente acquis la licence BUDD de construction en acier inox.

***- maintenant qu'elle parle Breton, notre chanteuse emblématique Nolwen Leroy vous traduirait cela par « je n'y arriverai pas, je n'y arriverai pas ».

Etat des voitures CdN

TYPE	N°	Roulement	Nb places	Constructeur	Année	Nb
ABD	1 à 6	Système Retcher	21	Franco-Belge	1905	6
AB	21 à 32	Idem	36	Franco-Belge	1905	12
AB	33 à 37	Idem	40	Franco-Belge	1907	5
AB	38 à 47	Bogies	40	Paris Aubevoye	1924	10
AB	48 à 49	Idem		Latécoère Bannière de Bigorre	1916	2
B	101 à 122	Système Retcher	40	Franco-Belge	1905	22
B	123 à 132	Idem	40	Franco-Belge	1906	10
B	133 à 137	Idem	40	Franco-Belge	1907	5
B	138 à 152	Idem	40	Horme et Buire	1921	15
B	153 à 162	Bogies	40	Paris Aubevoye	1924	10
B	163 à 167	Idem	40	Carel & Fouché	1930	5
B	168 à 169	Idem	40	Latécoère	1916	2
B	12	Essieux		Ex CF Morbihan		1

Renault ABH sur le viaduc de Brehec



Le Publicateur des Côtes-du-Nord

25 juin 1905

Inauguration de la ligne de Plouha

Le train inaugural a quitté la gare de Saint-Brieuc à 10 heures. La locomotive et les wagons étaient pavés 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, pittoresque et varié, sous leurs yeux. Des arrêts ont eu lieu à Binic, puis à Etables et Saint-Quay. Quand, après avoir encore une fois contemplé l'immense horizon marin, les voyageurs sont arrivés à Plouha. C'est aux acclamations d'un millier de personnes et aux accords de la Marseillaise, exécutée par la Lyre plouhatine, que dirige si bien notre ami Le Levier, qu'ils ont été reçus. Un banquet eut ensuite lieu à l'hôtel de la gare, des discours furent prononcés au cours desquels MM Edmond Robert, Préfet, et Harel de la Noë rivalisèrent de finesse et d'esprit. A trois heures, le train repartit pour Lanvollon et Guingamp, d'où, par la grande ligne, la plupart des voyageurs regagnèrent Saint-Brieuc absolument enthousiasmés de la promenade délicieuse qu'ils venaient de faire.

L'Indépendance bretonne

17 octobre 1905

Le voyage du Ministre de la Marine

L'Ingénieur en chef se dit tout dérouté lorsque'il faut prendre la parole (rires). Il remercie le ministre de ses paroles trop élogieuses et fait un court historique de sa venue dans les Côtes-du-Nord. C'est une grande imprudence, dit-il, car nul n'est prophète en son pays. Il encense le Conseil général et couvre de fleurs son personnel. Il remercie même les personnes qui critiquent son œuvre et termine par un hymne au Temps, qui a respecté les travaux des romains et qui respectera les siens, il faut l'espérer.

Le Publicateur des Côtes-du-Nord

9 septembre 1906

Plouha, sous une locomotive

Mardi, une pauvre femme âgée de 83 ans, sourde dit-on, conduisait à la corde une vache qui s'engagea malgré elle sur la voie à Kérégal. Le train arriva au même moment. La pauvre femme soit qu'elle fut entraînée malgré elle par la vache, soit qu'elle ne voulut pas lâcher prise, fut tamponnée et projetée sous la locomotive. Le mécanicien ne s'aperçut de l'accident qu'en voyant la coiffe de la victime voler devant la machine.

Le Publicateur des Côtes-du-Nord

25 février 1912

Chemin de fer d'intérêt local

La Chambre des députés, dans sa séance du 22 courant, a adopté, après déclaration d'urgence, le projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement du second réseau. On voit que M. Armez et ses collègues républicains ont obtenu rapidement la solution de cette affaire. Nous allons voir si nos sénateurs réactionnaires imiteront leur dévouement et leur diligence.

Le Publicateur des Côtes-du-Nord

26 juillet 1914

Nouvelles du département

La première ligne du 2ème réseau va être inaugurée de Plestin à la limite du Finistère. Hélas, la guerre va retarder toutes les ouvertures de ligne.

Le Moniteur des Côtes-du-Nord

17 juin 1922

Ligne de Paimpol à Plouha

Des essais ont été effectués vendredi dernier sur la ligne de Paimpol à Plouha, récemment terminée. Une commission d'ingénieurs a visité entièrement les travaux. Espérons que l'inauguration de cette ligne qui rendra tant de services à toute la région ne tardera plus désormais.

Le Moniteur des Côtes-du-Nord

3 février 1923

Chemins de fer départementaux

La section de Plouha / Paimpol est ouverte au service restreint des voyageurs et bagages à partir du 1er février.

Le Moniteur des Côtes-du-Nord

12 janvier 1924

Inauguration de la ligne

Dimanche, M. le Ministre des travaux publics a procédé à l'inauguration officielle de la ligne Guingamp St-Nicolas-du-Pélem. A 8 h arrivait M. Le Troquer attendu par le Préfet et l'ingénieur en chef. A 8 h 15 le train, pavoisé aux couleurs nationale, démarrait. Au passage à Bourbriac, Plésidy, Kérien-Magoar, Kerpert, Lanrivain, le Ministre est salué au passage par les autorités et acclamé par la foule. A St-Nicolas-du-Pélem, réception à la Mairie, suivie d'un vin d'honneur. A midi, banquet sous les halles, suivi de discours.

Le Moniteur des Côtes-du-Nord

5 avril 1924

Tréguier – inauguration de la ligne-

Dimanche dernier, M. Le Troquer a procédé à l'inauguration de la ligne Tréguier Pleubian. Il a été demandé que la ligne soit prolongée jusqu'au Sillon du Talbert.

Le Moniteur des Côtes-du-Nord

11 juillet 1925

Lézardrieux – inauguration

Les autorités avaient pris place dans le train spécial partant de Paimpol et furent reçu sur le pont même par M. Le Trodec, sénateur et le maire Camuzard entouré du conseil municipal. A cette occasion, deux sous-marins étaient venus de Brest le Carissan et le Trinité-Schillemans. Musique en tête, le cortège se dirigea vers la nouvelle gare. Ensuite, banquet et discours.

La Dépêche de Brest et de l'Ouest

3 novembre 1931

Mort de M Harel de la Noë

M. Harel de la Noë, inspecteur général honoraire des Ponts et chaussées, est décédé à Landerneau le 28 octobre 1931. Ingénieur en chef des Côtes-du-Nord, de 1902 à 1918, soit pendant 17 ans, il a marqué d'une profonde empreinte sa présence dans le département. Chacun connaît les magnifiques ouvrages d'art, d'une conception hardie et d'une forme élégante, qui sont construits sur les lignes de chemins de fer. Constructeur habile, singulièrement varié, original et hardi, érudit célèbre, calculateur puissant, ses théories sur le béton armé et les murs de soutènement ont fait école et sont cités dans les meilleurs ouvrages.



Photo A. OUVRAT

Viaduc des Pourrhis





Photo A. OUVRAT

Viaducs de Beaufeuillage et du Chien Noir



Photo A. OUVRAT

Viaduc du Chien Noir



Témoignages

Souvenirs du Petit Train, décembre 1989

de Jeanne Mazier

Le Petit train, c'était la convivialité, dont on parle beaucoup et qu'on cherche en vain maintenant. Il favorisait les contacts, les rencontres, l'amitié. C'est le Petit Train qui prenait les vacanciers à la gare SNCF et aussi les parents venus pour quelque fête de famille. Les retrouvailles, les petits cadeaux qui s'échangent, la carriole à cheval qui attend les voyageurs pour les conduire à la ferme ou dans la maison au bord de mer. On l'attendait avec une telle impatience ce tortillard, qui amenait le Louis ou la Marie. C'est le Petit Train qui, à longueur de semaine, amenait les gens à la ville. Sans excès de vitesse, toujours, le temps de parler un peu.

Domage qu'on n'ait pas gardé un tronçon souvenir. J'aurais rêvé, pour ma part, d'un parcours Binic-Pont de Souzain ! Peu de routes à franchir, quelques passages souterrains auraient éventuellement suffi et suffi également si on avait limité le projet de conserver la voie pour établir une voie cyclable. Les petits projets n'avaient pas leur place devant les réalisations nécessaires à l'évolution galopante. Adieu Petit Train !.. Pourtant, maintenant encore, lorsqu'apparaissent, envahis par les ronces, quelques portions de voie, j'ai un petit pincement de cœur. Certains jours d'affluence, les voyageurs s'entassaient dans les wagons entre les banquettes de bois, dans le couloir, se serraient sur les plate-formes, s'accrochaient aux marchepieds.



Voyages vers l'ouest de Paimpol

de René Méheux

Après la guerre, la reprise de l'exploitation de la partie ouest du réseau a été fortement obérée par la destruction calamiteuse du pont de Tréguier sur le Jaudy. La ligne de Tréguier à Lannion et Perros-Guirec était complètement isolée. Lannion - Plestin et la liaison avec les Chemins de Fer du Finistère avait été abandonnée en 1936. La ligne Plouëc - Tréguier avait été fermée en 1937. Les espoirs de rétablissement de la liaison avec Paimpol s'étaient effondrés en même temps que les coffrages du pont en cours de reconstruction et il n'existait plus aucune possibilité d'échange de matériel avec le reste du réseau. Dans un premier temps un service était assuré entre Lannion et

Tréguier avec le matériel resté piégé sur cette portion du réseau. La liaison avec Perros-Guirec étant assurée par cars en correspondance à Saint-Quay Perros. Ces cars desservait aussi Ploumanac'h et Trégastel. Un stock de voitures séjournait dans l'arrière gare de Tréguier. Un De Dion KG avec sa remorque assurait les liaisons les moins chargées, quand il était en état de rouler ! Ainsi entre 1945 et 1948 « aller vers l'ouest » depuis Paimpol prenait des allures d'expédition.

En voici quelques exemples :

Pour aller à Perros-Guirec en 1947 on prenait le train de 9h à Paimpol jusqu'à Pleumeur-Gautier. Là un petit autocar nous emmenait à Tréguier. Nous y retrouvions cet ineffable autorail De Dion KG qu'il fallait convaincre de bien vouloir démarrer. Après une heure de travail pour changer le démarreur, récalcitrant, nous partions enfin. Oh, surprise pour le jeune garçon que j'étais, le pignon du klaxon me révèle que ce n'est pas un autocar mais bien dans un engin ferroviaire que j'ai pris place. Au passage à St Quay-Perros le car qui devait nous emmener à Perros-Guirec était parti hélas. Avec le retard, l'heure proche du déjeuner et l'absence de possibilité de se restaurer dans ce coin perdu convainquent mon père de poursuivre le voyage jusqu'à Lannion. Notre KG nous dépose au centre ville où nous trouvons un restaurant le long de la gare CdN, ce qui me permet d'assister avec un grand étonnement au tournage de l'autorail. Vers 14h un car des CdN nous emmène enfin à Perros pour y retrouver une heure plus tard les amis qui nous y attendaient sur la plage de Trestraou.



6 heures pour un trajet de même pas 30 km !

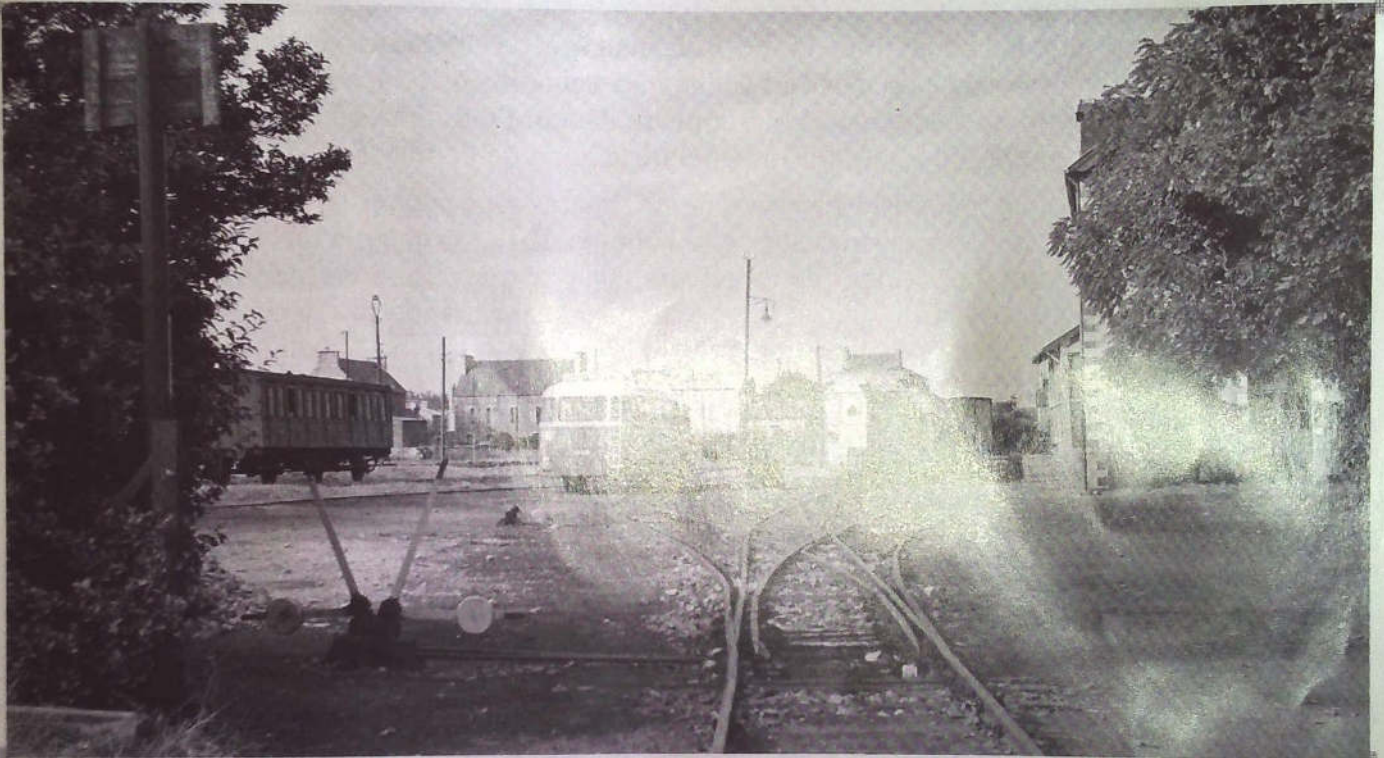
Le retour se fera en car (un Saurer) directement à Pleumeur-Gautier où, venant de Pleubian, nous retrouvons notre train pour Paimpol.

L'année suivante en 1948 c'était un peu plus facile. Cette fois-ci c'est un superbe autorail Renault ABH tout neuf qui nous amène à Pleumeur-Gautier. Le franchissement du pont de Lézardrieux déjà relaté dans le N° 20 de notre revue était le moment fort du voyage. A Pleumeur-Gautier, l'autorail dételait ses remorques pour poursuivre vers Pleubian. La régie des CdN étant à court de nouveaux cars c'est un autocar de Monsieur Tardivel qui nous emmène alors directement à Perros. Le voyage était nettement moins long car je me souviens qu'en ayant négocié avec le chauffeur notre

dépose à la plage de Trestrignel nous avons eu le temps d'y prendre un bain (froid) avant d'aller pique niquer sur le sentier vers Trestraou dans le petit bois au dessus de l'hôtel « Le Sphinx ».

A l'été 1949, c'en était fini des trains entre Paimpol et Pleubian. C'était donc maintenant des cars qui nous prenaient à Paimpol et nous déposaient directement à Trestrignel notre immanquable première étape Perrosienne. Faisant ici œuvre de pionniers, les CdN ont mis en service sur cette ligne les premiers Autocars Chausson vite surnommés « nez de cochon » à cause de la forme de leur bout avant. Deux cars partaient en même temps de Paimpol à 9 h, un grand « Chausson » et un petit Berliet. Le premier rejoignait directement Tréguier. L'autre à partir de Lézardrieux passait par Pleumeur-Gautier, Pleubian et Trédarzac.

La « conquête de l'ouest » par les cars était en marche !



Souvenir de Petit Train

de Bernard Cadoret

Mon premier voyage :

Pendant les vacances d'été 1943, ainsi qu'on me l'a raconté ultérieurement, mes parents m'emmenèrent voir mes grands-parents ; mais les Allemands interdisaient l'accès à la zone côtière et donc à Kéridy-Paimpol : ma grand-mère paternelle dut donc venir jusqu'à Saint-Brieuc pour faire la connaissance de son premier petit-fils, dans la salle d'attente de la gare de Saint-Brieuc puisqu'il nous était interdit de sortir de la gare ! Puis nous continuâmes notre voyage vers Dol chez mes grand-parents maternels.

On m'a raconté que nous avons été emmenés en voiture de Quimper à la gare de Pleyben par un ami ; puis nous avons pris le petit train à voie métrique du « Réseau Breton » de Pleyben à Guingamp (dans un « compartiment-salon », de 2ème classe vraisemblablement, puisqu'il y avait à l'époque 3 classes dans les trains, mais 2 seulement sur les lignes secondaires) ; de Guingamp à Saint-Brieuc nous voyageâmes dans un train de permissionnaires allemands en provenance de Brest où il y avait encore quelques places pour les voyageurs civils en début de parcours (l'on disait aussi que les Allemands espéraient ainsi dissuader la chasse britannique d'attaquer leurs convois puisqu'il s'y trouvait également des voyageurs français : c'est ainsi que j'aurais servi de « bouclier humain » dès mon plus jeune âge !)

Souvenirs de famille (et d'enfance) :

Mon grand-père paternel (né à Kéridy-Paimpol en 1882 et pêcheur en Islande avant la Grande Guerre) était bon marcheur : arrivé en permission du front en 1915 en gare de Guingamp en pleine nuit, il n'avait pas voulu attendre le train du lendemain pour Paimpol et était parti dans la nuit avec quelques camarades retrouver sa femme et ses jeunes enfants.

Mon père (également né à Kéridy-Paimpol en 1907 et élève au lycée de St-Brieuc de 1920 à 1926) utilisait le train pour venir en vacances chez sa maman, 3 ou 4 fois par an ; le trajet par Guingamp était plus long que le trajet direct des Chemins de fer des Côtes-du-Nord mis en service en 1922 mais permettait de bénéficier du tarif réduit que les Chemins de fer de l'Etat accordaient aux pupilles de la Nation (mon grand-père était mort en 1919 des suites de ses blessures). Lors de la mise à voie normale du parcours Guingamp-Paimpol en 1924, il pensait bénéficier d'un matériel plus moderne que celui à voie métrique du Réseau Breton mais il fut bien déçu en voyant qu'il avait été remplacé par le vieux matériel de la ligne de Pontivy !

Je pense que ce vieux matériel à compartiments séparés sans couloir latéral, était encore en service lors de mes premiers voyages sur cette ligne en 1946 ; l'arrivée d'un matériel plus moderne avec couloir latéral et cabinet de toilette au milieu de la voiture me parut un grand progrès ! Nous habitions alors Quimper et le voyage durait une grande partie de la journée avec changements à Lanerne et à Guingamp (suivant les heures on pouvait aussi passer par la ligne du Réseau Breton de Chateaulin à Guingamp par Carhaix) ; je me souviens d'un long arrêt à Guingamp qui nous donnait l'occasion d'aller nous promener en ville et d'aller voir la Vierge Noire.

Le trajet depuis Paris, où mes parents furent mutés en 1953, était beaucoup plus simple (en changeant de train à Guingamp : les correspondances y étaient plus pratiques que par St-Brieuc et les Chemins de fer des Côtes-du-Nord ou même que les autocars de la CAT à partir de 1957) et à peine plus long !

Echos de Françoise Racine

A la fin du XIXe siècle, le train est le seul moyen sûr et confortable pour transporter voyageurs et marchandises. Petit à petit, il supplante les voitures à chevaux.

En 1881, Lannion est raccordée au réseau ferré Paris-Brest. Deux ans auparavant, le conseil municipal de Perros-Guirec anticipe, demandant une liaison de Lannion à Perros. Le tracé, retenu en 1895, comporte aussi une ligne Perros-Tréguier desservant les communes littorales. Cependant, il faudra attendre l'été 1906 pour voir les premiers voyageurs descendre à la Rade : un désenclavement bien tardif. En effet, l'attrait de nos plages et la beauté de notre côte attirent une foule croissante depuis déjà une vingtaine d'années... Si l'on se focalise sur le tourisme, à n'en pas douter, le commerce portuaire aurait également été favorisé, Perros exportant des engrais de mer, de la pêche, du granit, des bestiaux, des pommes de terre, en particulier les "primes" (pommes de terres nouvelles).

En 1911, " Pour donner la vie et le mouvement à toute la côte qui sépare les deux stations les plus en vogue de la région", on établit le tracé d'une large route de corniche afin de supporter un petit train reliant Perros-Guirec à Trégastel. Commencée en 1913, la guerre, puis le manque d'argent retardent considérablement les travaux lancés par Harel de la Noë, ingénieur en chef des Côtes-du-Nord de 1901 à 1918. Cette route force l'admiration des contemporains car elle requiert de nombreux écrêtements, percements, soutènements dans un relief difficile. Les cartes postales de l'époque immortalisent les Arcades, " L'un des plus beaux ouvrages d'art de la région " et le

pont enjambant la vallée des petits Traouliero. Hélas, une fois terminée, au milieu des années 1920, la belle route ne recevra jamais de petit train ! Jusque là empierrée, elle est asphaltée en 1925. Tandis que le tortillard reste définitivement bloqué à la Rade, l'autocar, plus rapide et moins cher, présente l'avantage de desservir les plages, le bourg, La Clarté, Ploumanac'h et Trégastel ; d'ailleurs les Chemins de fer mettent en place un service de cars, la SATOS (Société Automobile des Transports de l'Ouest), remplacés en 1930 par la CAT (Compagnie Armoricaine de Transports).

Toutefois, tous les types de transport cohabitent avec plus ou moins de bonheur... comme le relate en 1930, l'hebdomadaire "Echos perrosien" : " Durant la saison d'été, il passe journallement sur le parcours de Pont-Couënnec - Rade, sept trains montants et sept trains descendants. Ajoutons à cela plus de mille véhicules par jour : automobiles, bicyclettes, motos, cars, autobus, camionnettes et voitures hippomobiles."

En février 1938, le conseil municipal souhaite la disparition de l'ancien hangar de la locomotive, jugé inesthétique : " Il ne sert plus à rien, ainsi que le prouve l'état d'abandon dans lequel il est laissé. " On inscrit également l'enlèvement de la plaque tournante: " Elle n'est plus utilisée par les très rares machines qui descendent à Perros, à reculons le plus souvent, vu le danger que présente cet endroit. "

Pendant la Seconde Guerre mondiale, le petit train connaît un regain d'activité, évidemment pour de mauvaises raisons : les autorités allemandes font main basse sur le réseau à cause des pénuries d'essence, de pneus. A partir de 1942, il est utilisé pour l'organisation Todt qui s'emploie à la construction du Mur de l'Atlantique.

Dans la "Cité des Hortensias", l'avenue du petit train disparaît définitivement le 1er janvier 1949. L'ancienne gare des voyageurs, aujourd'hui dédiée à l'association des Plaisants, existe toujours en partie et conserve sa plaque d'origine en bois, les lettres en blanc sur fond bleu.



Souvenirs autour du petit train.

de Françoise Racine

Lors d'un salon de la maquette, en janvier 2005, les amoureux du vieux Perros échangeaient à propos du petit train. Les anecdotes fusaient. Humour trégorrois oblige, les jeunes gens d'alors reprenaient en chœur le bruit de la poussive locomotive dans la montée : "n'on ket kapabi, n'on ket kapabi " et pour la descente : " c'hoaz on bet ha, c'hoaz eh in ". Souvenirs heureux de rigo-lage généralisée lorsque le freinage trop brusque envoyait les passagers valdinguer les uns sur les autres, mais aussi tristes souvenirs, comme la mort d'une fillette écrasée par le train, ou encore l'odeur du cuir dégagé par les bottes et les ceinturons des occupants allemands qui, lorsqu'ils l'avaient décidé, faisaient descendre les passagers et leur donnaient l'ordre de continuer à pied.

"Traduit en français, cela donne: "Je ne suis pas capable, je ne suis pas capable" et " J'ai été et j'irai encore, j'ai été et j'irai encore." Bien entendu, le "son" en breton est plus savoureux, calqué sur le bruit des roues.

Un petit train s'en va dans la campagne,
Un petit train s'en va de bon matin...

de Marie-France Morice

Cette chanson, sorte de credo, fut un succès ! André Claveau la lançait en 1952 et nous tous à cette époque, la fredonnions sans aucune arrière pensée. Les jeunes d'aujourd'hui la trouveraient mièvre, désuète et ringarde, et ils auraient raison. Mais, à cette époque, les distractions étaient rares et les grands voyages sur les réseaux ferroviaires nationaux n'étaient pas à la portée de tous. Nos petits voyages, nous les provinciaux, étaient plus modestes. Les distances étaient plus courtes et le confort moindre. Il y avait peu de salles d'attente, mais un quai empierré, puis goudronné. Mais nos yeux étaient pleins de rêves, l'émotion et le bonheur faisaient partie du voyage. Une fois par mois, le dimanche matin, nous prenions le train à Pordic pour aller déjeuner à Saint-Quay



au Gerbot d'Avoine, suivant une vieille tradition familiale, car ma grand'mère y allait déjà quand elle était jeune fille.

Mes parents se sont mariés le 6 janvier 1940 à Pordic. Les mariés et les invités prirent le train pour aller à Binic et dîner à l'Hôtel de la Plage. Bien après le passage du dernier train, le retour se fit en calèche.

Ce petit train était d'une serviabilité remarquable, que l'on retrouve, tel un fidèle serviteur, dans les bons et mauvais moments de la vie : complice des festivités, partenaire discipliné, ponctuel et infatigable pour une vie professionnelle ou écolière. Je pense à un cousin qui suivait les cours de l'Ecole des charpentiers de marine, basée à Binic, qui utilisa le train, pendant trois années, avant d'obtenir son CAP.

Nous allions souvent à Binic y chercher une sorte de dépaysement et d'aventure. Binic, c'était la découverte de petits magasins de souvenirs, de cafés en bordure de quai, d'une guinguette Chez Louissette, à la plage de l'avant-port où l'on trouvait d'alléchantes glaces et des diabolos grenadine. Binic, c'était le marché du jeudi et le cinéma du dimanche, avec sa salle quelque peu vétuste, les pannes que l'opérateur réparait rapidement. Binic, c'était la mer au milieu de la ville, l'Etude du

Notaire qui réglait des problèmes de fermage, une ou deux fois par an, c'était notre cour de récréation, surtout l'été, avec ses podiums de radio-crochets, très à la mode après guerre. Quelque part, ce petit train a contribué à notre émancipation. La jument de mes parents était bien vieille et nous ne l'attelions plus par respect et amour pour elle. Certes, nous avions des vélos, mais que nous ne pouvions pas utiliser avec nos toilettes endimanchées. Que de choses nous n'aurions pu faire sans ce petit train.

Penser au petit train, c'est évoquer de bons souvenirs de moments charmants, mais c'est aussi retrouver des atmosphères en goût de larmes et de chagrins. J'ai souvent connu des deuils familiaux, l'ANKOU frappait souvent à notre porte. Chaque fois, les mêmes scènes se reproduisaient, Maman triait les vêtements de saison de la maisonnée, puis prenait le train pour Saint-Brieuc, son baluchon de vêtements dans une grande valise. Nous allions à la teinturerie Laguitton pour faire teindre les vêtements. Maman signait le registre, réglait la facture et nous repartions. Les employés de la teinturerie déposaient les vêtements teints à la messagerie de la gare de Saint-Brieuc. Ils étaient alors remis à M. Guyomard, le chef de gare de Pordic qui les prenait sous bonne garde jusqu'à l'arrivée de Maman qui les récupérait. La solidarité de tous avait fonctionné, et le train avait lui aussi rempli un grand rôle.

Je pense qu'il est bon de conclure cet entretien couleur *Passé* sur une note joyeuse et de revisiter la gare de Pordic, un jour de fête des Rameaux, vibrant sous les flons-flons de la fête foraine. Sur le flanc droit de la gare se dressaient alors les balançoires dites « Casse-Gueules ». Ce jour là, notre chef de gare n'avait guère l'esprit à la galéjade, il s'essouffait, vociférait, courait, en perdait son sifflet, tant les trains supplémentaires se succédaient. La casquette de notre dévoué M. Guyomard disparaissait sous les confettis, les billets de loterie et les mirlitons jonchaient le sol. Quelle anarchie de désordre et que de coups de nez en perspective avant de retrouver la dignité coutumière à sa petite gare, ronchonnait-il l'été la fermeture des voyages, qui défilaient par centaines, venant de Saint-Brieuc ou de Fainpoulet, il disait, mi-figue, mi-ragot : « j'ai la berlue, voilà que je vois les voyageurs en double, en deux fois ils défilent sans arrêt, ils sont plus nombreux qu'une année durant »

Brave petit train, nous te devons tant et tant de choses qu'il n'était pas déraisonnable de t'adresser un hymne en chanson. J'ai réécouté la voie magique et grave d'André Claveau, elle a réveillé en moi un parfum d'autrefois, ludique, réaliste, imagé. Notre petit train ne faisait pas de performance de vitesse, et nous vivions à son rythme. Au risque de faire sourire certains, j'ajouterais « c'était le bon temps ».

Brave petit train, témoin d'un mode de vie révolu, j'ai envie de te dire « tu as accompli ta mission, par tous les temps, sans défaillir, tel un bon soldat, BRAVO ».

Le patrimoine aujourd'hui

Après l'enthousiasme de la mise en service des lignes, puis la déception de leur fermeture, s'est écoulée une longue période d'abandon. En un peu plus d'un demi-siècle, c'est la moitié de l'œuvre d'Harel de la Noë qui a été détruite, sans compter les ouvrages abandonnés, que la végétation sauvage mine au pied des piles et des culées.

Le pire des vandalismes est celui du désintérêt

Notre patrimoine subit les outrages du temps le préparant à la ruine. Il ne mérite pas de subir ceux de l'indifférence. Il n'y a de patrimoine que vivant. Son avenir et sa valeur d'usage s'inscrivent dans une protection qui le valorise et une valorisation qui le protège.

L'association AMENO a fait appel au Ministère de la Culture et à la Région Bretagne afin qu'ils apportent leur aide technique et financière aux Maîtres d'ouvrage. Il convient d'étudier la conservation et la restauration des ouvrages d'Harel de la Noë comme un réel patrimoine d'intérêt public, dans le cadre de la réalisation des voies vertes sur notre département. Il est urgent que les collectivités prennent en compte la spécificité technique, la qualité esthétique et la pertinence patrimoniale de l'ensemble de l'œuvre d'Harel de la Noë dans les Côtes-d'Armor.

L'Association AMENO a souvent évoqué la carrière exceptionnelle de Louis Harel de la Noë, mais rarement sa vie privée sur laquelle peu de documents existent.

Il épouse, à Landerneau, le 14 septembre 1885 Louise Riou de Kerprigent, née à Brest le 18 octobre 1864, fille d'un médecin exerçant à Landerneau.

De cette union naissent deux enfants :

Marguerite Louise Marie, née le 22 juin 1886, décédée le 22 novembre 1938

Georges, né le 1er mars 1889, tué en Argonne, le 11 mai 1915.



Coll. F. Thomas



Sources :

Documentation des Archives départementales et municipales.

Registres de délibération du conseil municipal de Perros-Guirec

Échos Perrosiens

Textes de Jean-Loïc Heurtier et de François Lépine, voir aussi de René Méheux et de Henri Dupuis.

Témoignages de Bernard Cadoret, Jeanne Mazier, René Méheux, Marie-France Morice et de Françoise Racine.

Illustrations de Jacques Duchemin, Henri Dupuis, Jean-Loïc Heurtier, René Méheux, Armelle Ouvrat et François Thomas.

Mise en pages par Armelle Ouvrat.

Bibliographie

AMENO :

Louis Harel de la Noë, un grand ingénieur breton ENPC, 2003

Louis Harel de la Noë, ingénieur-architecte, 2009

Brochure n°1, *Le viaduc de Toupin*, 2004,

Brochure n° 2, *La ligne reine Saint-Brieuc – Plouha*, 2004,

Brochure n°3, *Les treize viaducs du modèle de Grognet*, 2004,

Brochure n° 4, *Deux ingénieurs ferroviaires costarmoricains, F Bienvenüe et L Harel*

Brochure n° 5, *La gare centrale*, 2005,

Brochure n° 7, *La ligne de Plouha à Tréguier*, 2006

Brochure n° 8, *Le viaduc de Bréhec*, 2006,

Brochure n° 12, *Les ouvrages du Sud-Goëlo*, 2007,

Brochures n°19 et 22 *Sur le chemin de fer entre Guingamp et Plouha et à Pordic*, 2010

Jean-Loïc Heurtier : *Petits trains des Côtes-du-Nord : que reste-t-il ?* ACFCdN 2001

Du côté de Perros. Claude Berger et Françoise Racine. Éditions La Tilv. 1994

Achévé d'imprimer à EDITO (Saint-Brieuc) en juin 2011 - Dépôt légal juin 2011 - ISBN 978-2-918879-01-5

Viaduc de Grognet

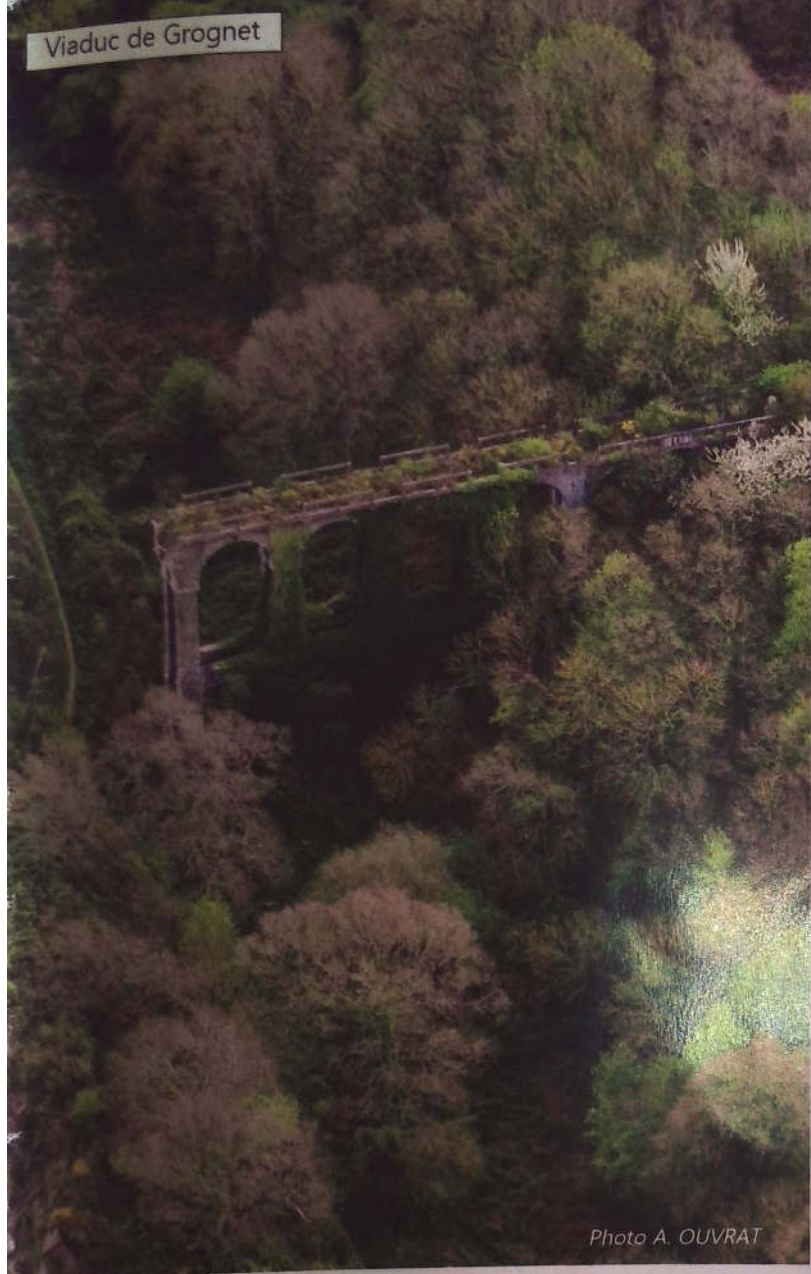


Photo A. OUVRAT

Viaduc de La Horvaie

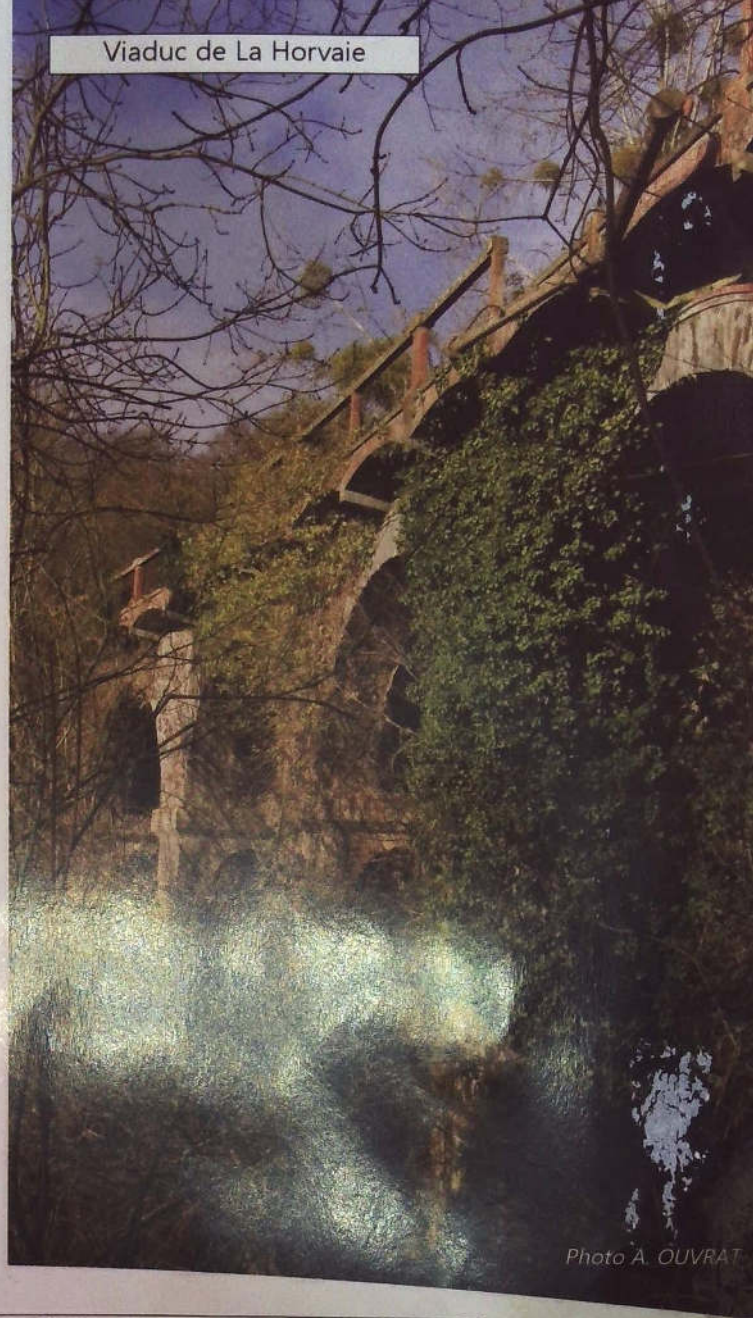
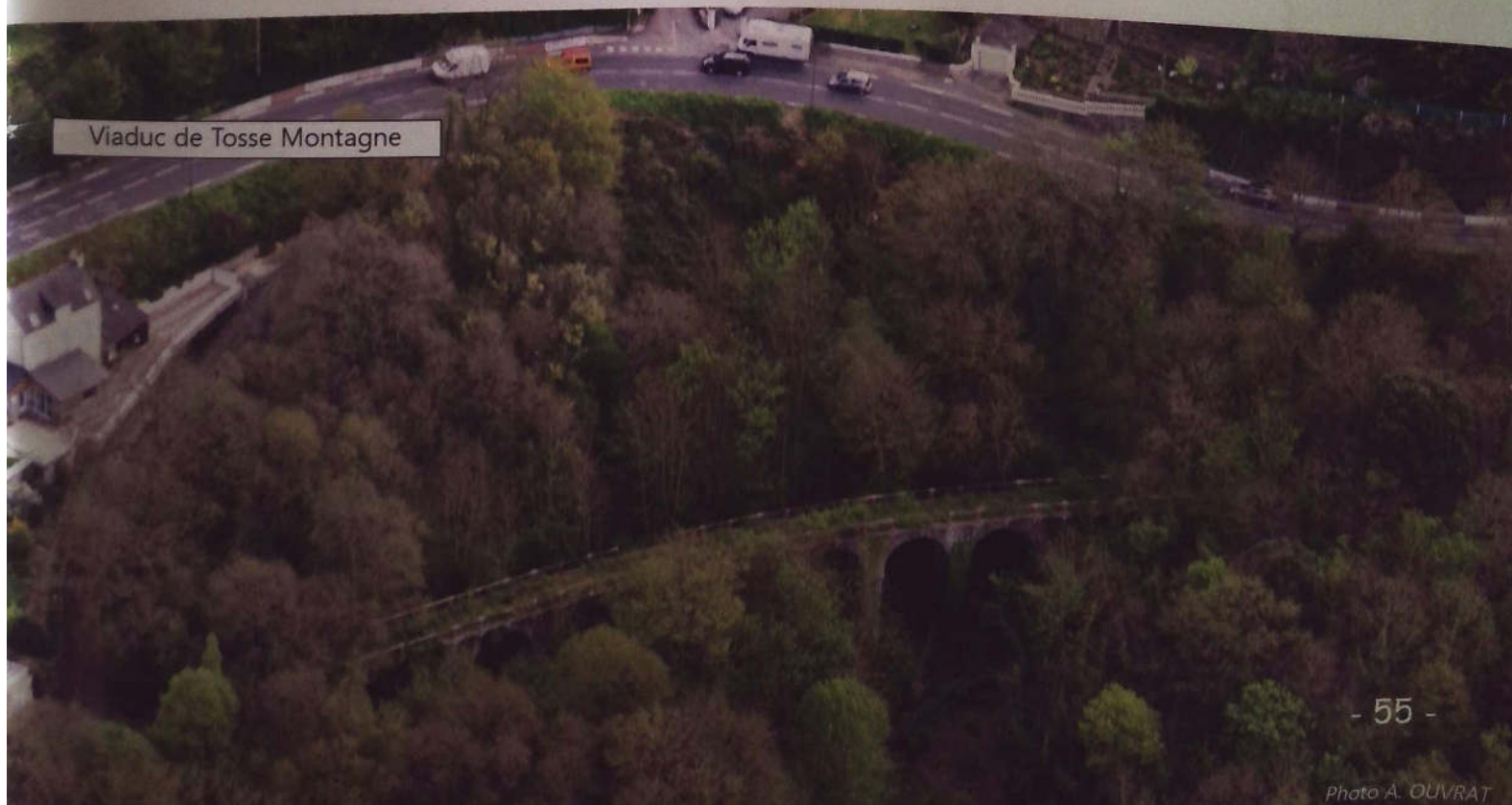


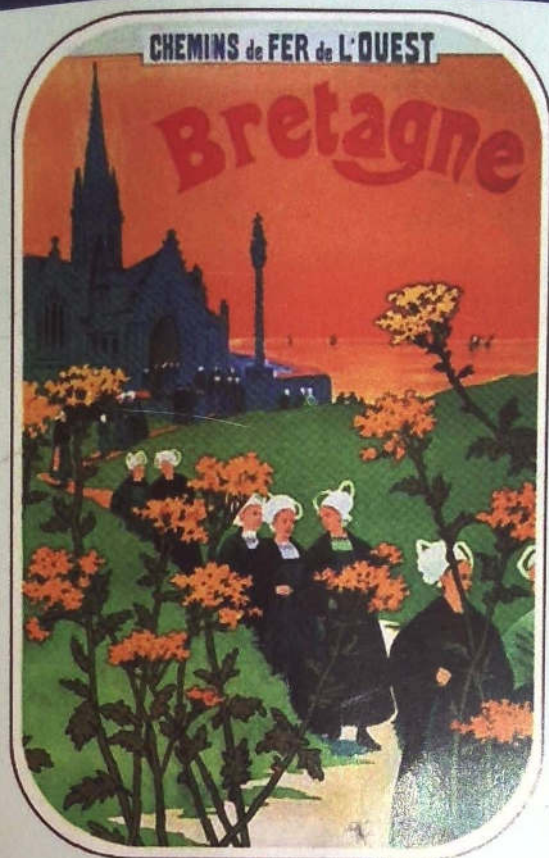
Photo A. OUVRAT

Ce riche patrimoine ne mérite pas l'oubli dont il est victime aujourd'hui.

Viaduc de Tosse Montagne



Produits régionaux



BISCUITERIE DU TREGOR

101 bld du sémaphore
Ploumanac'h
22700 PERROS GUIREC

Z.A de Kerfolic
22220 MINIHY- TREGUIER

Route de Trébeurden
22300 LANNION

BISCUITERIE DU GOELO

Les Prés Calans
22520 BINIC

BISCUITERIE DU PORT

Esplanade du nouveau port
22410 ST QUAY PORTRIEUX

Tél : 02.96.72.05.06
www.bretagne-specialites.fr

Découvrez les trois volets de notre collection !

Les amoureux de notre patrimoine sont invités à participer aux actions de l'Association AMENO.

Publications respectant le patrimoine historique et les techniques :
2 livres + 2 DVD + 20 brochures



ISBN 978-2-918879-01-5



9 782918 879015

