Chefs de gare et employés des Chemins de fer de Saint-Adrien

1936 : A Saint-Roch, **Emile Messager** (1903, Hermitage de Lorge), **machiniste T.C.R.P.** Son épouse Emilienne est de Bourbriac. Leur fille est née à Grâces en 1932.

La courbe du viaduc, vue de Saint-Adrien.

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

L'association Gar Nevez Laruen

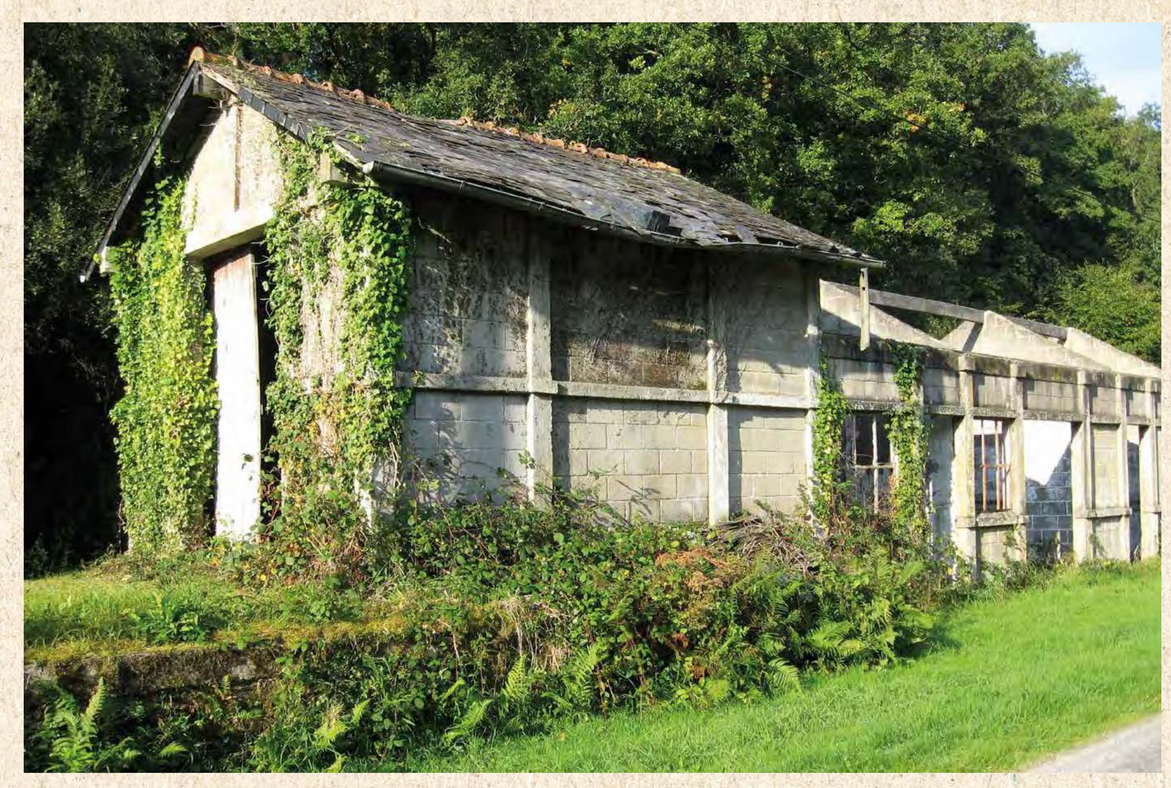
Créée le 02 mai 2015, conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi du 01 juillet 1901 et de son décret d'application du 16 août 1901. Son siège social est à la Mairie de Lanrivain.

Cette association a pour objet la sauvegarde et la restauration de la « gare de Lanrivain », à l'abandon depuis de nombreuses années. Une convention est établie, par délibération du 08 février 2016, entre la commune de Lanrivain, propriétaire des lieux, représentée par Monsieur Mathieu Geffroy, Maire et Monsieur Alain Quinchon, Président de l'association.

Les réalisations du projet

Les financements sont multiples et variés : cotisations des adhérents, subventions de la commune, subventions de la communauté de communes, dons, produits de nos manifestations...

Tous les travaux sont réalisés par les adhérents bénévolement. Nous avons la chance de compter parmi nos adhérents des professionnels (des couvreurs) et un menuisier (pour la pose des carreaux).



Etat des bâtiments en 2015.





Nettoyage du site.





Pose de la charpente et des ardoises sur la partie « magasin ».



Pose de la charpente et des ardoises sur le reste du bâtiment.



Vitre des fenêtres mises en place.



Aménagement de la salle à disposition des randonneurs.

Remerciements

- **Marie Françoise LE FOLL**
- **Bruno LE LAY**
- **Service culture / médiathèque**
- **Services techniques**
- **Services administratifs**
- **Roudenn Grafik,** conception et réalisation graphique

Le groupe de travail

- **Gilbert GEORGELIN**
- **Louis HERVIOU**
- **Nicolas LE BOLLOCH**
- **Jacky LE MOIGN**
- **Allain PERROT, association Regard Objectif**
- **Michel POSTIC**
- **Jean Paul ROLLAND**
- **L'association des Chemins de fer des Côtes du Nord de Langueux**
- **L'association Gar Nevez Laruen de Lanrivain**
- **L'association Harel de la Noë de Saint-Brieuc**
- **L'association Modélisme Ferroviaire Goëlo Trégor de Plouha**

Pour leur participation

- **Alexandre BIET,** réalisateur
- **Philippe BOULENGER,** photographe
- **Claude CLOAREC,** collectionneur
- **Guy COJEAN, association Subaquatic Club guingampais**
- **Jean-Pierre HERVÉ**
- **Christian LE HUEROU, Photo passion**
- **Florence MAHE et Rolland SAVIDAN**
- **Biscuiterie MENOU**
- **Guy MONFORT,** collectionneur privé
- **Michel RICHARD**
- **Patrice SALLIOU, association les Bulleurs de Plouha**
- **L'association Chantaploum de Ploumagoar**
- **L'association Stalkan Mammenn de Pommerit-le-Vicomte**
- **Le domaine de la Roche Jagu**
- **Les services de la mairie de Bourbriac**
- **Les services de la mairie de Grâces**
- **Les services de la mairie de Guingamp**
- **Les services de la mairie de Pabu**
- **Les services de la mairie de Plésidy**
- **Les services de la mairie de Saint-Adrien**
- **Les services de la mairie de Saint-Nicolas-du-Pélem**
- **UCO de Guingamp**

Pour leurs témoignages

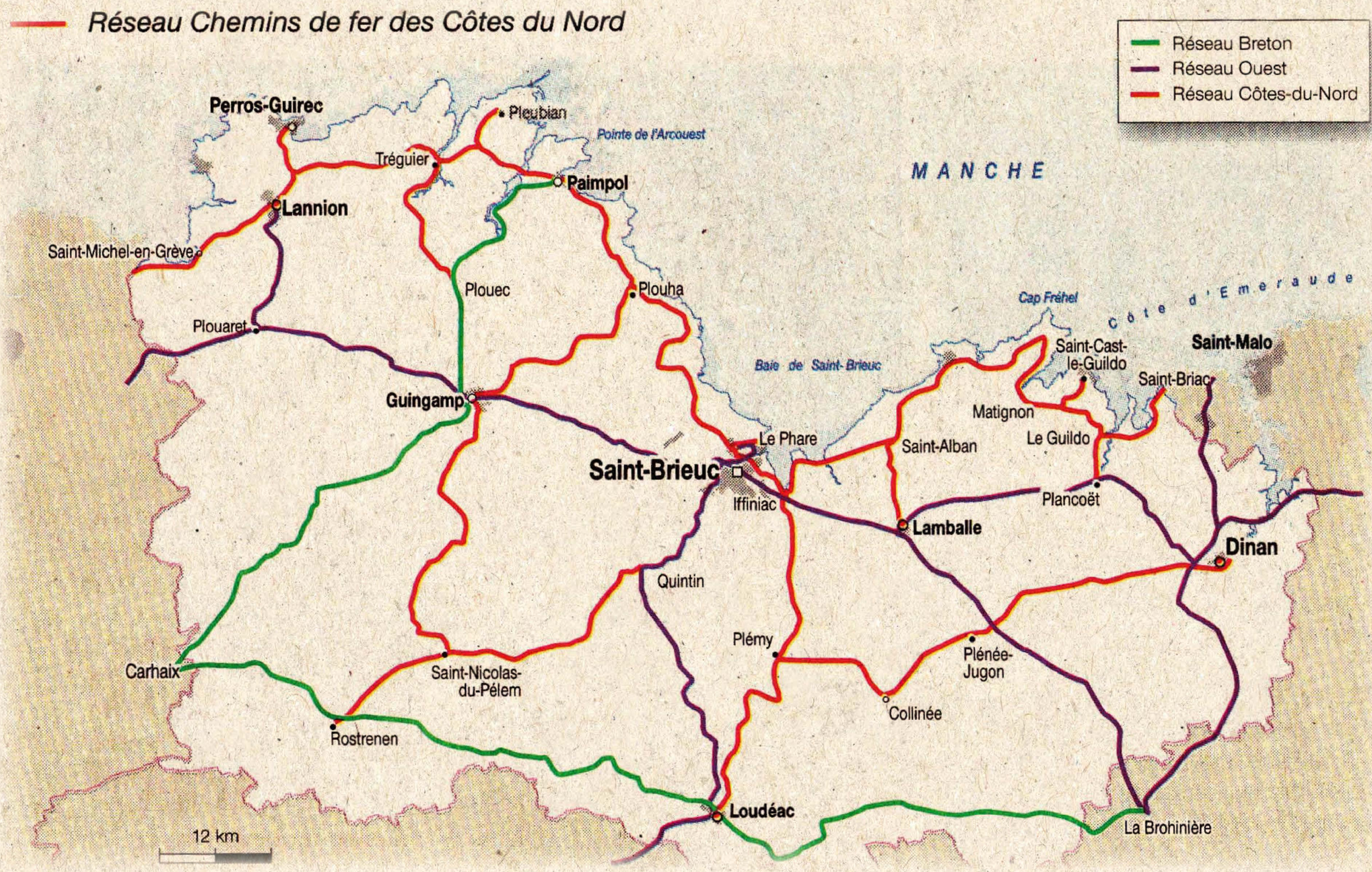
- **Yannick BOTREL**
- **Jean ECHEVEST**
- **Joseph GAUTIER**
- **Joseph GESTIN**
- **Hervé MONJARET**
- **Jean LE BARS**
- **Anne Marie LE BOURDONNEC**
- **Daniel LE CHEVILLIER**
- **Yvon LE COCGUEN**
- **Maryvonne LE GALL**
- **Guénaëlle LE GONIDEC**
- **Claude LE GUEVELLOU**
- **Raymonde LE NORMAND**
- **Pierre PIRIOU**
- **Rozenn POUHAER**
- **Annick SALVI**
- **Christelle et Dominique SPENLEHAUER**
- **Jacqueline et Catherine URVOY**

Bibliographie

- **CORNELIUS Jean-Nicolas,** « Les Moulins du Trieux, Une promenade de Kerpert à l'île de Bréhat (Etat des lieux du patrimoine en 1999) », Imprimerie de Guingamp, mai 2022.
- **HEURTIER Jean Loïc,** « Petits trains des Côtes du Nord : que reste-t-il ? », Association des chemins de fer des Côtes du nord.
- **Les archives départementales et municipales**
- **Revue « Evid ar Brezoneg », décembre 1982**
- **Revue « Chemin de fer Régionaux et Urbains »,** N° 131 de 1975 (Revue bimestrielle de la Fédération des Amis des chemins de fer secondaires)

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Un département, trois réseaux

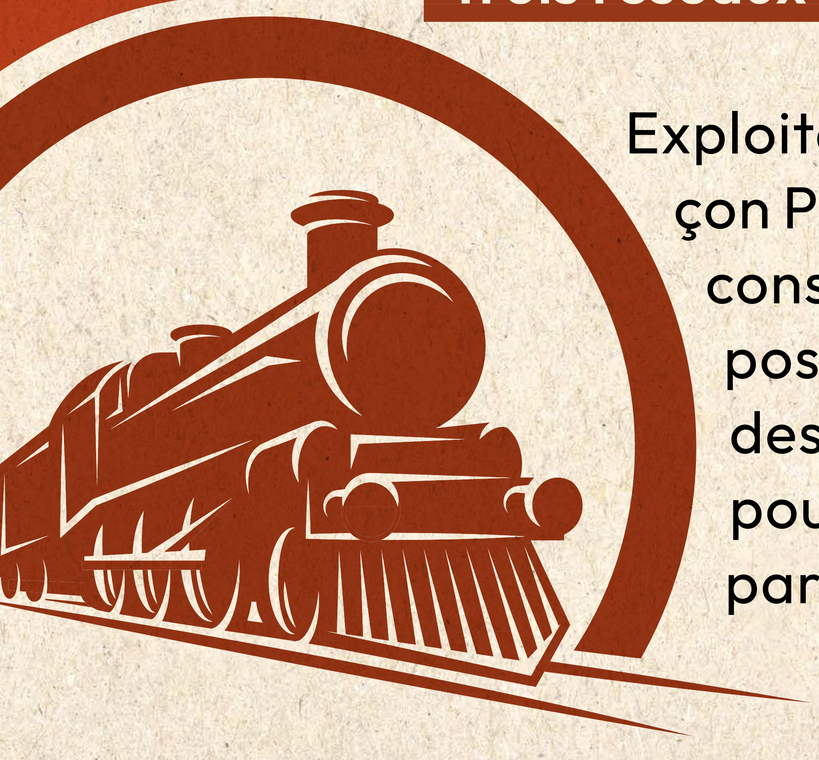


Le 7 septembre 1863, on fête l'arrivée du train dans les Côtes-du-Nord et le lancement de nombreuses batailles du rail.

C'est le 7 septembre 1863, que le train fait pour la première fois son entrée en gare de Saint-Brieuc. Il arrive de Paris via Rennes, gares que les locomotives desservent depuis six ans déjà. Il faudra par contre attendre 1865 pour qu'un train relie définitivement la capitale à Brest.

Vu de Paris à cette époque, les routes royales et 33 canaux suffisaient. Et c'est à Glais-Bizoin que l'on doit en grande partie l'arrivée du train en Bretagne. Fils de négociant, député des Côtes-du-Nord de 1831 à 1870, Alexandre Glais-Bizoin jouera un rôle clé dans l'arrivée du chemin de fer dans la Bretagne tout entière.

Trois réseaux ferrés différents ont cohabité dans le département



Exploité par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, le tronçon Paris-Brest fait des envieux. Le conseil général vote en 1894 la construction d'un réseau ferré départemental secondaire, composant quelques années plus tard les célèbres Chemins de fer des Côtes-du-Nord. Vient s'y ajouter le Réseau breton construit pour desservir le centre de la Bretagne et s'étalant dans le département jusqu'à Paimpol en passant par Guingamp.

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Les Chemins de fer des Côtes du Nord constitue l'un des réseaux les plus importants du pays : la ligne reliant Plouëc-du-Trieux à Tréguier est la première à ouvrir le 9 mars 1905. Au total, dix-neuf lignes secondaires verront le jour pour un total de 452 km de rail ! Le réseau est construit en deux étapes :

- L'exploitation du premier réseau, dont les lignes ouvrent entre 1905 et 1907, est confiée à la Compagnie des Chemins de fer des Côtes-du-Nord (CFCN).
- L'exploitation du second, ouvert entre 1916 et 1926, est confiée aux Chemins de fer armoricains (CFA).

Harel de la Noë joue un rôle essentiel dans le développement de ce réseau : L'ingénieur briochin est à l'origine de nombreux ouvrages d'art permettant de franchir vallées et rivières.

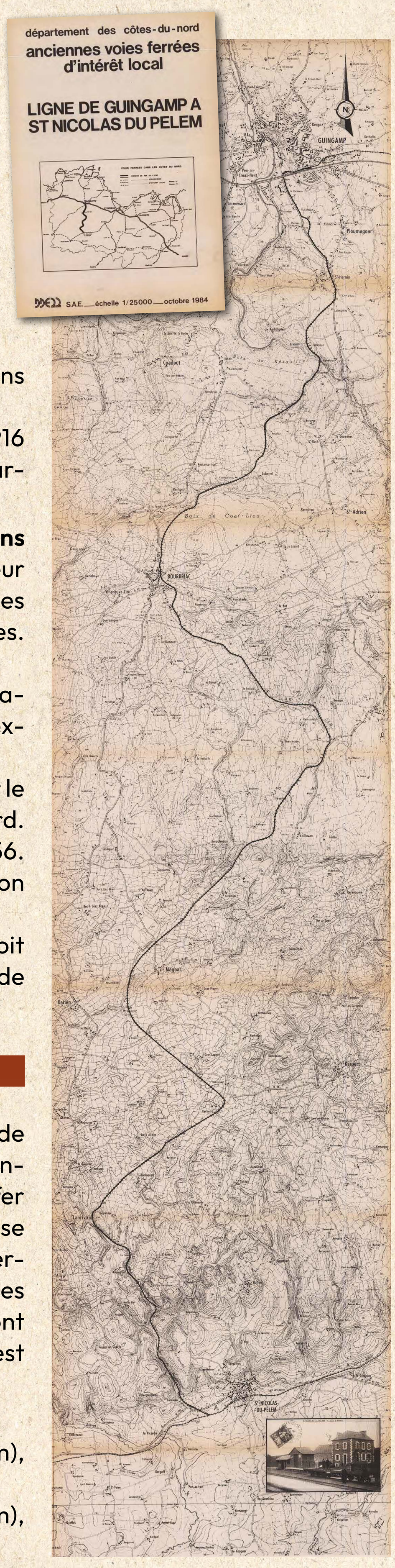
En 1920, le Département reprend l'exploitation des deux réseaux secondaires : une exploitation onéreuse.
A partir de 1937, des lignes sont fermées sur le réseau des Chemin de fer des Côtes-du-Nord.
La dernière ligne ferme le 31 décembre 1956.
En 1967, ce sont les lignes du Réseau breton qui sont fermées.
A l'exception de la ligne vers Paimpol qui voit l'écartement métrique délaissé au profit de l'écartement standard.

La gare de Guingamp

Elle est inaugurée le 7 septembre 1863 lors de la mise en service de la section Rennes/Guingamp par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest sur la ligne de Paris-Montparnasse à Brest. Elle devient le centre d'une étoile ferroviaire à six branches lors de l'époque des réseaux secondaires à voie métrique dont la dernière ligne desservant Guingamp est transformée en voie normale en 1967.

Gare de bifurcation :

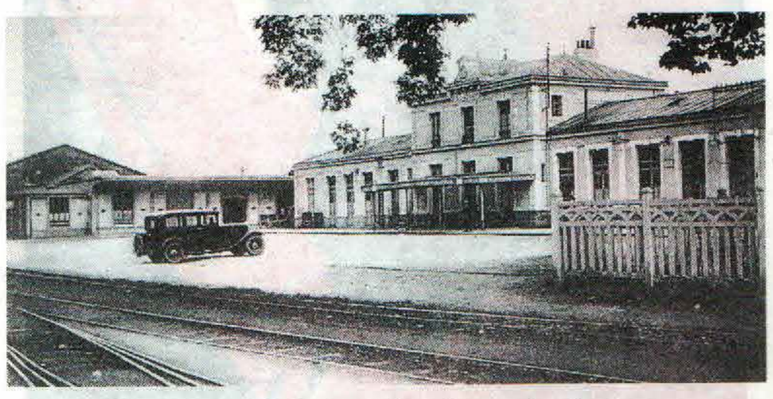
- la ligne de Guingamp à Carhaix (53 Km), inaugurée le 24 septembre 1893
- la ligne de Guingamp à Paimpol (37 Km), inaugurée le 14 août 1894



LE PETIT TRAIN DES COTES-DU-NORD

La ligne Guingamp/Saint-Nicolas-du-Pélem sillonne l'Argoat

Devant le succès du premier réseau, il est décidé de la construction d'un second que le Petit Train des Côtes-du-Nord utilise rapidement… et à bon escient. Laurent Goulhen (1) nous évoque cette deuxième page historique.



La gare de Guingamp, dans les années trente.

Le département est dès lors largement desservi, pour atteindre l'âge d'or du rail, de 1926 à 1936, avec 432 kilomètres de voies exploitées, ce qui le place au meilleur niveau national.

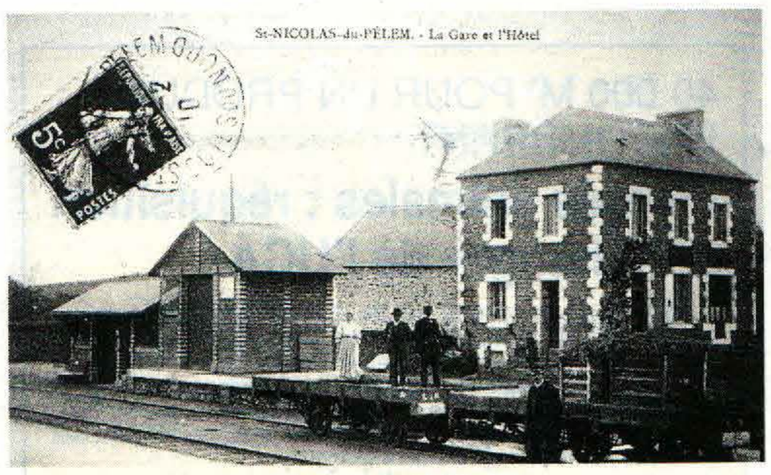
La ligne de Guingamp/Saint-Nicolas-du-Pélem fait partie de ce deuxième réseau déclaré d'utilité publique, en mars 1912. Il faut cependant attendre février 1923 pour qu'elle soit opérationnelle, de Guingamp à Plésidy et janvier de l'année suivante, de Plésidy à Saint-Nicolas, sur une longueur totale de 39,6 kilomètres. Elle sera fermée à l'exploitation, en juillet 1938, à l'exception du tronçon gare de Bourbriac/Carrière de Tournemine, la dépose des rails étant effective en 1938.

Arcs centraux

Le train emprunte un tracé qui le mène successivement à Cadolan, sous la ligne Paris-Brest, Saint-Hernin (en Ploumagoar), vers le Trieux, le bois de Coat-Liou, avant de contourner Bourbriac par l'est pour se rendre à la gare de Plésidy, Magoar, Lanrivain qu'il quitte en fond de vallée pour rejoindre la ligne du premier réseau, Quintin/Rostrenen, peu avant Saint-Nicolas-du-Pélem.

L'ingénieur briochin Harel de la Noë se voit une nouvelle fois confier la construction des deux principaux ouvrages d'art : le viaduc de Cadolan, d'une longueur totale de 204 m (avec un arc central de 39 m d'ouverture) ; le viaduc de Kerlosquer, en courbe, d'une longueur totale de 133 m (avec un arc central de 26 m d'ouverture, de 16,5 m de hauteur -5 travées de 12 m-). Des ouvrages plus modestes mais indispensables seront aussi réalisés : les viaducs de Coat-Liou, les ponts de Magoar, Kerpert, Lanrivain ainsi que le pont de Kergoubleau, peu avant la jonction avec la ligne Quintin/Rostrenen. Et contrairement à la voie Guingamp/Plouha, ici, les arrêts sont fréquents, dès lors que le départ a été donné en gare de Guingamp : la Chesnaye (arrêt en pleine voie), Saint-Hernin, Kerauffret, Keratret, Saint-Adrien, Bourbriac, le Scoassel, Plésidy, Lan-Menguy, Croix-Rouge, Keropars, Kérien/Magoar, Kerjouan, Lanrivain, Pont-Caffin et Saint-Nicolas-du-Pélem.

La mise en chantier fut officiellement annoncée par les journaux, en septembre 1912. Les travaux débutèrent peu de temps après et déjà , pour le 15 juin 1913, les piliers du viaduc de Cadolan étaient «à bonne hauteur». Les ouvrages d'art seront terminés avant 1939 mais ne bénéficieront d'aucun entretien durant la guerre. En 1921, le Conseil général se soucie du bon déroulement des opérations. Le ballast est complètement extrait, les rails et les traverses commencent à arriver à Guingamp (pour une longueur de quatre kilomètres) ce qui fait dire à l'ingénieur-en-chef qu'il faut procéder par adjudication pour boucler l'ensemble. Finalement, le 1er mai 1924, tout sera en ordre et il pourra être procédé à l'exploitation complète.



La gare de Saint-Nicolas.

Volutes blanchâtres

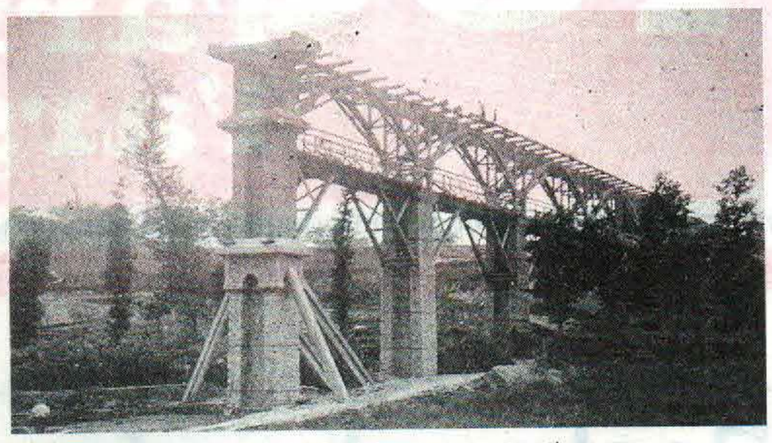
Et vogue la locomotive à vapeur, bruyante, puissante et en définitive pittoresque !

Après les heures de gloire, l'oubli et l'abandon. La structure naguère très prisée est totalement rejetée, faute de rentabilité. Pour comble, les ouvrages d'art et les ponts de caractères sont, les uns après les autres, démolis. Il faut attendre le 14 décembre 1986, soit 30 ans après la fermeture de la dernière ligne du réseau, Saint-Brieuc/Paimpol, pour qu'un petit groupe de passionnés par ce riche patrimoine constitue l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (2) dont l'objectif est de rechercher toute documentation, objets, témoignages ; de contribuer à la conservation des installations fixes et du matériel roulant.

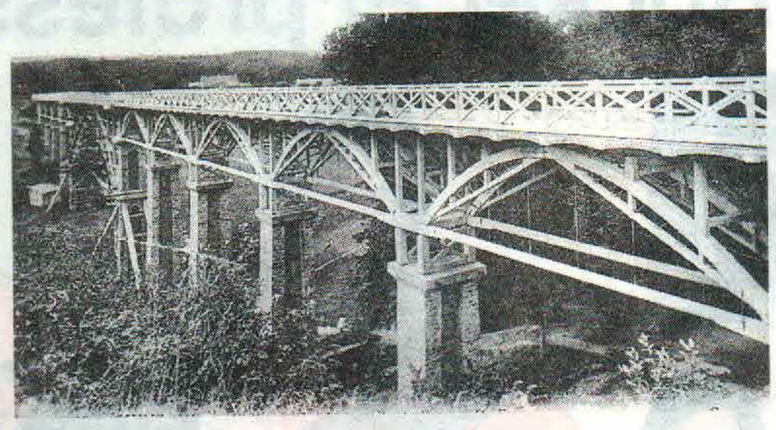
La transfiguration du paysage économique des zones, côtière et intérieure, l'avènement de l'automobile ont été, en grande partie, à l'origine du déclin du rail dont la raison d'être était pourtant de desservir une région en mal de moyens de communications. Les décennies, tels les wagons, ont défilé et dans l'indifférence la plus totale, les vallées privées du passage quotidien du petit train ont retrouvé le silence annonciateur d'un début d'exode et de désertion.

En d'autres temps, ce monde en pleine mutation inspira Emile Zola qui écrivit «La Bête Humaine» (immortalisée à l'écran par un Jean Gabin époustouflant). Il nous reste cependant ces images indélébiles de volutes blanchâtres inondant prés et prairies, avant qu'elles ne s'évanouissent au détour des collines et des landes brodées d'ajoncs d'or.

A. LE NEDELEC



Le viaduc de Cadolan, en construction…



… et achevé.

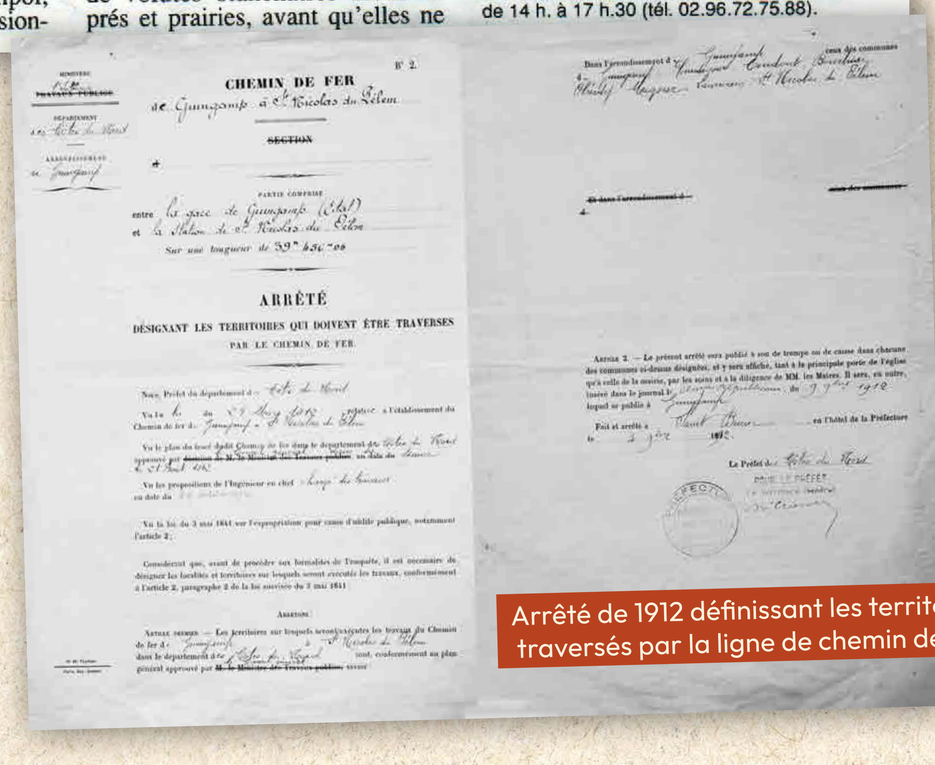
Un musée

C'est à Boutville, au fond de la baie de Saint-Brieuc, que l'association a choisi de créer un Musée qui comprendra notamment une salle d'exposition permanente où seront présentés sur des panneaux des documents photographiques, des cartes postales anciennes, plans… divers objets utilisés par les cheminots et un coin vidéo.

Un espace sera en outre consacré à l'ingénieur Harel de la Noë. Une salle de réunion sera, enfin, mise à la disposition des écoles ou groupes.

(1) Voir notre édition n° 2496.

(2) L'association dispose d'un local à Langueux-les-Grèves et y tient une permanence-accueil le mercredi et le samedi, de 14 h. à 17 h.30 (tél. 02.96.72.75.88).



CHEMIN DE FER
de Guingamp à St Nicolas du Pélem
SECTION
ARRÊTÉ
DÉSIGNANT LES TERRITOIRES QUI DOIVENT ÊTRE TRAVERSÉS PAR LE CHEMIN DE FER

Arrêté de 1912 définissant les territoires traversés par la ligne de chemin de fer

- la ligne de Guingamp à Paimpol (37 Km), inaugurée le 14 août 1894
- la ligne de Guingamp à Plouha inaugurée le 20 juin 1905
- la ligne de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem inaugurée le 12 janvier 1924

Un outil pour l'agriculture

Lors de la création du réseau, le département affiche clairement son objectif de contribuer au développement de l'agriculture, et même si les incidences ont été relativement minimes, il reste que les marchandises qu'il a transportées et les échanges qu'il a permis ont contribué à un certain essor.

Au début du siècle, l'Argoat souffre d'avoir des terres relativement pauvres. Le transfert des amendements marins vers l'intérieur des terres est depuis longtemps un enjeu majeur. Cependant, les engrais marins sont à un tarif si bas que les coûts de transports les rendent, en proportion, prohibitifs à l'arrivée. Le département intervient donc pour favoriser leur transport par train, en proposant un coût très faible.
Il gagne en partie son pari même si, très rapidement, les engrais chimiques prendront le pas sur les engrais marins.

En revanche, le Petit Train a un impact très net sur l'acheminement des produits agricoles, qui s'effectue de manière plus rapide et plus efficace qu'auparavant. Les agriculteurs peuvent désormais avoir une politique de développement des cultures : la foire locale n'est plus l'unique débouché, le département est désormais ouvert sur un marché national.

L'intérêt du Chemin de fer départemental réside alors dans sa proximité. On apporte les denrées en charrette jusqu'à la gare la plus proche, on les charge sur des wagons mis à disposition sur une voie de garage, elles sont ensuite acheminées sur la grande ligne desservant Paris. Néanmoins, les exploitants de ces lignes départementales furent confrontés à un problème de manutention des marchandises. Les wagons n'étaient pas compatibles d'une ligne à l'autre à cause de l'écartement des essieux (1m et 1m43). Il fallait donc, en gare de Guingamp, décharger les wagons à voie métrique dans les wagons à voix normale. Cela s'appelait le transbordement et nécessitait beaucoup de main d'œuvre !

Pour autant, si le Petit Train a permis d'exporter les produits hors du département, il a également facilité les importations, notamment celle du charbon, pour son propre fonctionnement d'abord, mais également pour les populations. En provenance du Pays-de-Galles, le charbon est principalement déchargé au port du Légué, appelé le « quartier noir », tant les grossistes y sont nombreux ! De fait, la prospérité de la ligne du Légué est due essentiellement au trafic portuaire. De même pour le port de Tréguier, qui voit déverser des tonnes de bois du Nord. Ainsi, à l'arrivée du Petit Train, l'activité se concentre sur les deux ports du Légué et de Tréguier. Les petits ports voient leur activité s'effondrer, chacun accusant le train de tuer le cabotage dans le département.

De nouveaux échanges par le train

Le train local transporte majoritairement des pommes de terre, en particulier depuis la région du Trégor ; de Guingamp, elles sont directement acheminées vers Paris. Les pommes à cidre n'étaient pas en reste, notamment dans l'est du département, le train en emmenant certaines années jusqu'à 4 000 tonnes.
Les activités sont très localisées. On note également de nombreux transports de lin vers le Trégor, ainsi que des matériaux de construction : graviers des carrières de Pléhérel, macadam… Autant de matériaux qui contribueront à construire les routes, dédiées plus tard aux automobiles.
Le Chemin de fer demeure un outil industriel ; or, il y avait peu d'industries dans les Côtes-du-Nord. L'impact qu'il pouvait avoir du point de vue économique était forcément restreint à des mouvements très locaux. Pour ce qui est des productions agricoles, lorsque d'autres moyens de transports se sont créés, avec des camions qui venaient directement dans l'exploitation, le train est devenu caduc.

➦ **Le train donnait l'heure aux champs :** pour s'occuper des bêtes, aller manger… tout le monde n'avait pas montre !
➦ **Bâtisses du réseau breton :** créés par l'Administration d'Etat, les maisons des gardes-barrières, hangars, dépôts ou châteaux d'eau… constituent une

intervention fonctionnelle, ponctuelle et répétitive. Cette idée d'un habitat codifié est en rupture complète avec les notions de construction traditionnelle dans la Bretagne rurale du XIXè siècle.

Les locomotives

Au fur et à mesure de l'extension du réseau, diverses locomotives intègrent le réseau :

- 3 Blanc-Misseron en 1904
- 22 Blanc-Misseron en 1905 et 1906
- 4 Corpet-Louvet en 1915
- 5 Corpet-Louvet en 1922 et 1923
- 8 Corpet-Louvet en 1925

Comment a été défini l'écartement des rails de chemin de fer ?

La distance entre deux rails de chemin de fer aux Etats-Unis est de 4 pieds et 8,5 pouces (143,5 cm). Nombre particulièrement bizarre...

Pourquoi cet écartement a-t-il été retenu ?

Parce que les chemins de fer US ont été construits de la même façon qu'en Angleterre, par des ingénieurs anglais expatriés, qui ont pensé que c'était une bonne idée, car cela permettait également d'utiliser des locomotives anglaises.

Mais alors pourquoi les Anglais ont-ils construit les leurs comme ça ?

Parce que les premières lignes de chemin de fer furent construites par les mêmes ingénieurs qui construisirent les tramways, et que cet écartement était déjà utilisé.

Pourquoi cet écartement ?

Parce que les constructeurs de tramways étaient les mêmes que les constructeurs de chariots, avec les mêmes outils et les mêmes méthodes.

Pourquoi les chariots utilisent un tel écartement ?

Parce que partout en Europe et en Angleterre, les routes avaient des ornières, et qu'un espacement différent aurait causé la rupture de l'essieu du chariot.

RÈGLEMENT DES SIGNAUX



POUR DIRE

➦ Locomotive au train

- Le train part > un coup de sifflet
- Attention > coup de sifflet prolongé
- Attention aux freins > deux coups de sifflet brefs
- Alarme, serrez les freins > coups rapides et saccadés de sifflet
- Desserrez les freins > un coup de sifflet bref

➦ Le train à la locomotive

- Partez > un coup de cornet du chef de train
- Arrêtez > coups précipités de cornet du chef de train

➦ La voie au train

- Arrêtez > drapeau rouge déployé ou disque rouge ou bras vivement agité
- Ralentissez > drapeau vert déployé ou disque vert
- La voie est libre > drapeau rouge roulé ou dans son fourreau.

Pourquoi les ornières des routes sont-elles ainsi espacées ?

Les premières grandes routes ont été construites par l'Empire Romain pour accélérer le déplacement des légions romaines. Et les premiers chariots ont été des chariots de guerre romains.
Ces chariots étaient tirés par deux chevaux qui galopaient côte à côte et devaient être suffisamment espacés pour ne pas se gêner. Afin d'assurer une meilleure stabilité du chariot, les roues ne devaient pas se trouver dans la continuité des empreintes de chevaux, et ne pas se trouver trop espacées pour ne pas causer d'accident lors du croisement de deux chariots.

Nous avons donc maintenant la réponse à notre question d'origine.

L'espacement des rails US s'explique parce que 2000 ans auparavant, sur un autre continent, les chariots romains étaient construits en fonction de la dimension de l'arrière-train des chevaux !

Et maintenant, cerise sur le gâteau !

Il y a une extension à cette histoire d'espacement des rails et d'arrière-train des chevaux...
Quand nous regardons la navette spatiale américaine sur son pas de tir, nous pouvons remarquer les deux réservoirs additionnels attachés au réservoir principal. La société Thiokol fabrique ces réservoirs dans son usine de l'Utah. Elle aurait aimé les faire plus larges, mais ces réservoirs sont expédiés par train jusqu'au site de lancement.
La ligne de chemin de fer entre l'usine et Cap Canaveral emprunte un tunnel sous les Montagnes Rocheuses. Ce tunnel limite la taille des réservoirs à la même largeur que deux arrière-trains de chevaux ! Ainsi, le moyen de transport le plus avancé au monde, la navette spatiale, dépend de la largeur d'un cul de cheval !

Aussi, la prochaine fois que vous aurez des « normes » entre les mains et que vous vous demanderez quel cul de cheval les a inventées, vous vous serez peut-être posé la bonne question !

Jean-Paul Rolland.

Une petite chanson...

Ce train qui roule dans la nuit
Combien de rêves il porte en lui
Et que de peines il peut laisser
Dans un ticket de quai

Car y'a toujours quelqu'un
Qui reste sur ce quai des au-revoirs
Y'a toujours quelqu'un qui part
Et qui ne revient pas

Avec ce train l'amour s'en va
Et cet amour ne saura pas
La force qu'il faut pour jeter
Ce vieux ticket de quai

Car y'a toujours quelqu'un
Qui reste sur ce quai des au-revoirs
Y'a toujours quelqu'un qui part
Et qui ne revient pas

Les au-revoirs qui disent adieux
Avec des larmes dans les yeux
Quand l'un ne prend rien qu'un aller
L'autre un ticket de quai

Car y'a toujours quelqu'un
Qui reste sur ce quai des au-revoirs
Y'a toujours quelqu'un qui part
Et qui ne revient pas

Et je reste là
Perdu au fond du quai des au-revoirs
Mais je sais au fond de moi
Que tu ne reviendras pas
Que tu ne reviendras pas
Que tu ne reviendras pas...

ROUDENNGRAFIK

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

De Bourbriac à Plésidy

« ...Le train joignait cette rue avant qu'elle ne descende croiser la D8. Etroite et bordée de résidences, elle s'achève par la place de l'ancienne gare, devenue le parking du supermarché. Il n'est resté nulle trace des bâtiments, érigés à droite juste avant la jonction avec la route principale, ni de l'activité ferroviaire ...

La ligne frôlait le centre-ville : longeant le cimetière, elle quittait ensuite la route principale et prenait à droite en site propre (rue de l'Argoat) pour une descente assez raide, jusqu'à une station d'épuration après un croisement. Elle remonte couper la D24 puis, d'un dernier tournant, quitte le bourg en allant prendre l'accotement de la D22 reliant Bourbriac à Plésidy.

Les six kilomètres de ligne qui séparent les deux gares ont bien peu marqué le paysage. La voie suivait la route pour la majeure partie du trajet. Elle s'écartait parfois de son tracé tortueux pour imposer le sien, plus direct, mais la Départementale a depuis elle aussi adopté un profil plus rectiligne, effaçant du même coup les vestiges qu'elle avait pu laisser.

Le dernier de ces lambeaux de tracé traverse le hameau du Scoassel, desservi par un arrêt. Il suffit de descendre la petite route qui y conduit pour observer le bout de chemin à droite, se faufilant entre deux jardins. Si le pré interdit ensuite tout accès, il garde l'empreinte de la plate-forme sur toute sa longueur. De l'autre côté, c'est un chemin plus large, à la pente prononcée, qui dévale un champ sur un remblai et qu'une courbe rapproche de la D22 ; il finit sa course dans le sous-bois.

La ligne n'a pratiquement pas cessé de descendre en altitude pour venir franchir la rivière du Sullé, au carrefour de la D22 et de la route de Kernon, sur un pont de granit antérieur au chemin de fer, dont les exemples sont légion dans le département. De conception massive et robuste, ils supportent fort bien de nos jours une circulation automobile toujours croissante. La largeur du bas-côté de la route sur le pont comme sur ses abords, est significative du passage de la voie ferrée... »

Extrait de l'ouvrage « Petits Trains des Côtes-du-Nord ; Que reste-t-il ? » de Jean-Loïc Heurtier, Association des chemins de fers des Côtes-du-Nord.



Origines de la ligne Guingamp / Bourbriac d'après Yannick Botrel

La question du désenclavement ferroviaire est évoquée en conseil municipal de Bourbriac lors de sa réunion du 15 mars 1908. L'assemblée adopte un vœu réclamant « une ligne directe Guingamp / Bourbriac sans passer par Moustéru ».

Il se trouve en effet que la gare de Moustéru, située sur la ligne de Guingamp à Carhaix, se trouve très excentrée par rapport au territoire communal et plus encore par rapport à la plupart des communes du canton. Les conseillers peinent toutefois à arrêter une position sur le sujet du tracé puisque, de nouveau réunis le 11 juin de la même année, ils se prononcent cette fois « très énergiquement » pour un tracé par Moustéru avec une gare au chef-lieu (le bourg de Bourbriac), ce qu'ils réitèrent l'année suivante.

On peut toutefois considérer que dès 1909 le tracé de la ligne directe Guingamp / Bourbriac est arrêté, avec la gare au bourg, en dépit de discussions parfois inattendues, en particulier sur l'impact paysager de la voie dans les vallées de Kerauffret à Saint-Adrien et du Faoudel à Saint-Nicolas-du-Pélem.

La déclaration d'utilité publique intervient néanmoins le 28 mars 1912, et dans la foulée les travaux sont confiés à l'entreprise Bigot[1]. Il reste alors à procéder aux acquisitions des terrains nécessaires à l'implantation de la voie. Or le programme d'exécution des travaux va s'avérer impossible à tenir, notamment en raison de la déclaration de la guerre.

Dès lors, l'entreprise Bigot est conduite à demander la résiliation du marché en 1915 et en fournit l'explication. Elle est en effet dans l'impossibilité de trouver des ouvriers, les hommes jeunes étant mobilisés et à la guerre. Par ailleurs, dans plusieurs endroits la voie doit emprunter des tranchées qui doivent être creusées dans de la roche très dure, ce qui pose également un problème en raison de la pénurie d'explosifs qui sont prioritairement destinés à la guerre. Le chantier est donc stoppé et ne reprendra qu'après la fin du conflit.

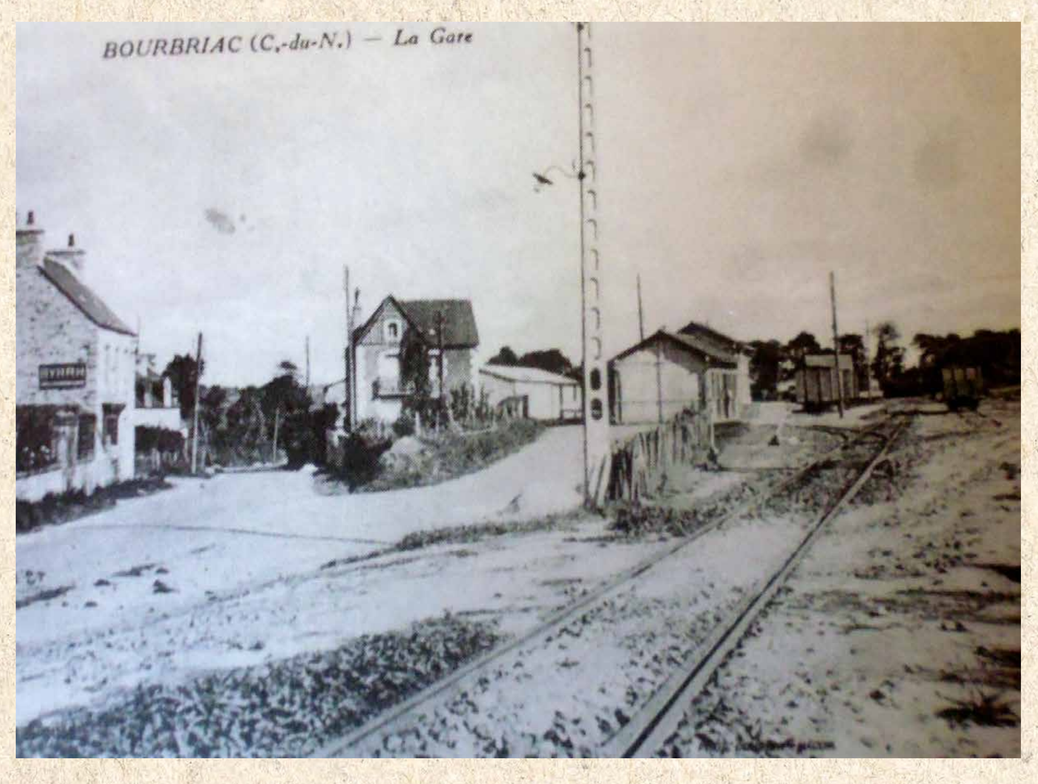
Il résulte de tout ceci que la ligne ne pourra pas être ouverte, dans sa partie entre Guingamp et Bourbriac, avant l'année 1923 puis l'année suivante le tronçon de Bourbriac à Saint-Nicolas-du-Pélem. Trente ans se seront donc écoulés entre l'instant où la première demande d'ouverture d'une ligne aura été faite et sa mise en service.

L'exploitation de la ligne va s'avérer financièrement déficitaire en raison de la concurrence émergente du transport automobile, totalement inexistant quand la décision d'ouvrir la ligne a été prise. Son exploitation sera brève, puisqu'elle s'achève en 1938 soit 15 ans seulement après son ouverture.

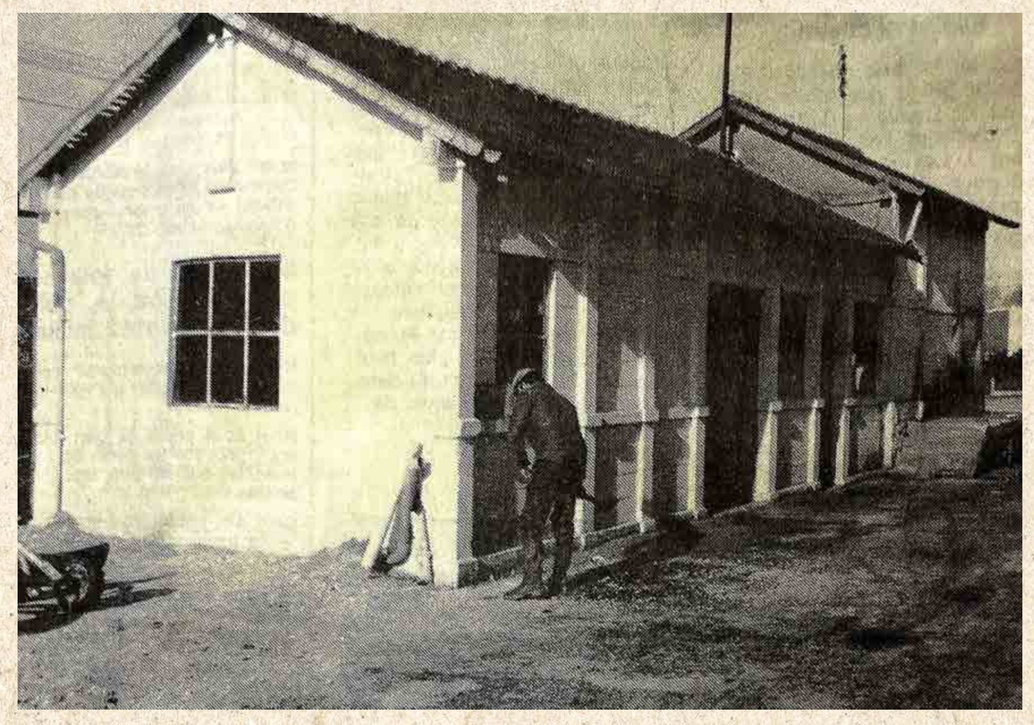
Le déclassement des voies va permettre, de nombreuses années plus tard, une urbanisation importante d'une partie du bourg. Quatre rues actuelles et une place ont été en effet ouvertes à partir de l'emprise des voies de chemin de fer : rues de Tournemine, de l'Argoat, de Pont-Jilez, de Kerjoly et enfin place de Tournemine.

1.François Diridollou, La ligne Guingamp-Saint Nicolas du Pélem, Pays d'Argoat n°8 (1987).

Historique de la gare de Bourbriac



Gare de Bourbriac en 1930.



Gare avant démolition le 24 janvier 1985.

La ligne de Chemin de fer départementale (réseau d'intérêt local) est ouverte au trafic entre Guingamp et Bourbriac en 1923, puis entre Bourbriac et Saint-Nicolas-du-Pélem le 13 janvier 1924. Elle va faciliter le désenclavement de Bourbriac par rapport au chef-lieu d'arrondissement en permettant le transport des marchandises et des passagers. Ainsi les fermières se rendent chaque semaine au marché de Guingamp afin d'y vendre les produits de la ferme.

Le petit train Guingamp / Saint-Nicolas circula en 1923 et s'arrêta définitivement le 31 juillet 1938. Confronté au développement de l'automobile et aux autocars le petit train ne supporte pas la concurrence, l'exploitation de la ligne n'aura duré que 15 années.



Un petit train qui aurait pu jouer un grand rôle économique. On l'a assez dit depuis à Bourbriac. Il n'y a pas de chemin de fer, argument facile, trop souvent avancé pour justifier l'absence d'activités économiques. Il est vrai qu'il aurait pu avoir un rôle important pour le développement de ce canton rural. Mais, faute de train, il reste des noms... comme « l'ancienne ligne », « la place de la Gare ». Le bâtiment est sans prétention mais demeure le vestige d'une page vivante et active de la vie locale. Cette gare, depuis de longues années, a servi comme centre et dépôt de l'Équipement. Ce dépôt a changé d'adresse, la gare vit ses derniers jours : elle sera prochainement démolie, ne laissant plus que son nom à une place.

L'épopée ferroviaire des Côtes-du-Nord a une part de son histoire dans ce canton. Nombreux sont ceux qui se souviennent avoir pris le petit train Guingamp / Saint-Nicolas, pour aller aux foires, aux mariages ou à l'école.

Mais la destinée du train passant ni à Bourbriac ni à Quintin aurait pu être très différente. En effet, dès 1853, la guerre du rail était lancée dans les Côtes-du-Nord. Deux tracés, celui du littoral ou celui de l'Argoat ; aller aux régions prospères ou promouvoir les régions pauvres... tel était le dilemme : une guerre de

7 ans entre Saint-Brieuc et Quintin, le tracé sud passait à Bourbriac, donnait finalement raison à l'importance des « dons de la mer ».

Une voie « anormale »

Guingamp dans ce conflit appuyait pour de raisons faciles à comprendre la position briochine estimant aussi que l'avenir de l'intérieur des Côtes-du Nord dépendait non pas tant du Paris / Brest que des lignes transversales». « Le petit train Guingamp / Saint-Nicolas » aurait pu changer le visage économique de notre région. Mais les transbordements en gare de Guingamp étaient très longs, très pénibles et très coûteux, sans parler des dégâts sur le bois, sur la chaux...

Distances	Stations		131 Rég.	133 Périod.	135 Périod.	137 Périod.
"	• Guingamp	Dép.	7. 40	14. 10	18. "	19. 25
6	La Chesnaie		7. 43	14. 13	18. 3	19. 28
6	Saint-Herlin		7. 49	14. 19	18. 9	19. 34
7	Mératret		7. 58	14. 29	18. 18	19. 43
9	Saint-Adrien		8. 6	14. 38	18. 26	19. 51
13	Bourbriac	Arr.	8. 13	14. 46	18. 33	19. 58
		Dép.	8. 18	14. 52	18. 38	20. 3
19	Plésidy	Arr.	8. 30	15. 14	18. 50	20. 15
			132			
		Dép.	8. 56	15. 10	19. "	20. 25
26	Kérien-Magoar	Arr.	8. 56	15. 32	19. 18	20. 43
				136		
		Dép.	8. 58	15. 39	19. 21	20. 46
30	Kerpert		9. 7	15. 48	19. 31	20. 56
34	Lanrivain		9. 18	15. 58	19. 43	21. 8
		Arr.	9. 30	16. 10	19. 55	21. 20
			134			
			121 Rég.	123 Périod.	125 Rég.	127 Rég.
40	• St. Nicolas-du-Pélem	Dép.	9. 35	10. 50	21. 30	21. 30
43	Kermabangal		9. 43	10. 58	21. 39	21. 39
46	Plounévez		9. 56	11. 11	21. 51	21. 51
50	Les Isles		10. 6	11. 21	22. 1	22. 1
55	• Rostrenen	Arr.	10. 15	11. 30	22. 10	22. 10

Jours de marché et de foire à Guingamp. — Exceptés les Dimanches et jours fériés du 25 Juillet au 5 Septembre inclus. — Dimanches et jours fériés du 25 Juillet au 5 Septembre inclus.

Horaires des trains, été 1926 : Guingamp - Saint-Nicolas du Pélem

Stations		122 Rég.	134 Périod.	124 Rég.	126 Périod.
• Rostrenen	Dép.	6. 55		14. 20	15. 20
Les Isles		7. 2		14. 27	15. 27
Plounévez		7. 18		14. 41	15. 41
Kermabangal		7. 26		14. 47	15. 47
	Arr.	7. 35		14. 58	15. 58
		132		136	
• St. Nicolas-du-Pélem		Rég.	131	Rég.	
	Dép.	7. 40	9. 30	15. 6	
Lanrivain		7. 55	9. 45	15. 19	
Kerpert		8. 5	9. 55	15. 29	
	Arr.	8. 15	10. 5	15. 39	
Kérien-Magoar				133	
	Dép.	8. 17	10. 6	15. 41	
	Arr.	8. 36	10. 25	16. "	
Plésidy		134			
	Dép.	8. 44	10. 35	16. 5	
	Arr.	8. 56	10. 47	16. 17	
Bourbriac	Dép.	9. 2	10. 52	16. 20	
Saint-Adrien		9. 11	11. 1	16. 31	
Mératret		9. 16	11. 6	16. 36	
Saint-Herlin		9. 26	11. 16	16. 46	
La Chesnaie		9. 32	11. 22	16. 52	
• Guingamp	Arr.	9. 35	11. 25	16. 55	

Jours de marché et de foire à Guingamp — Jours de marché et de foire à Rostrenen

Horaires des trains, été 1926 : Saint-Nicolas-du-Pélem / Guingamp

Le temps des souvenirs d'après Yannick Botrel

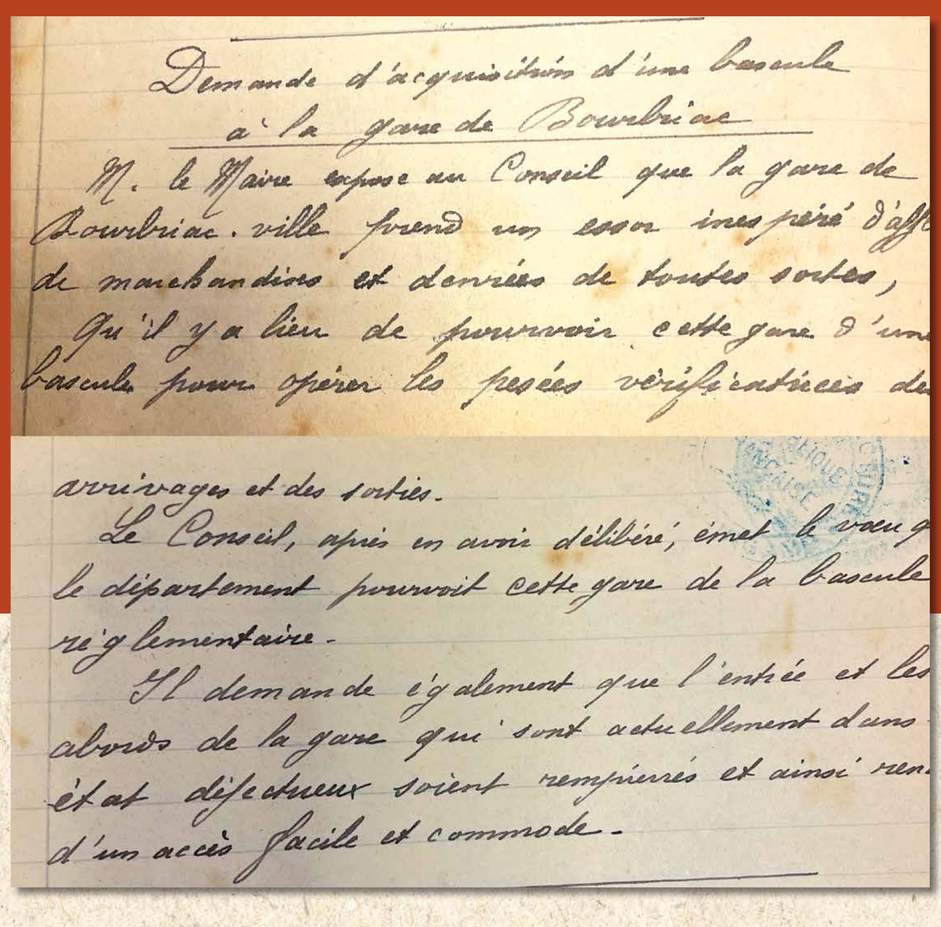
Le petit train s'est arrêté à la fin des années trente. Son arrivée à Bourbriac : c'était nouveau et agréable. Bien que lente, la locomotive prenait parfois de l'élan et pouvait aussi être dangereuse : beaucoup de Briacins ont encore en mémoire la mort accidentelle de l'abbé Connan, prêtre instituteur à l'école Saint-Antoine, jeté sous le train par la tempête alors qu'il revenait de Plésidy à bicyclette.

La carrière de Tournemine fut ouverte lors du creusement de la ligne de chemin de fer Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem, le propriétaire fut Mr Novello.

Le Conseil Général ordonna peu de temps après sa fermeture finale la déconstruction de cette ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem. Le dernier train circula le samedi 30 juillet 1938 ; pour l'anecdote, c'était le jour où le docteur Louis Lebreton pris possession de son cabinet médical. Il exerça son métier jusqu'en 1975 et aussi collecta énormément de témoignages, d'archives, de livres... sur la vie dans la Bretagne et qu'il remit avant sa mort à l'abbaye de Landévennec où l'on peut encore aller les consulter.

Dans les jours qui suivirent, des ouvriers ont entrepris le démontage des rails et des ballasts. Ces rails furent entreposés à la gare de Bourbriac. La mémoire des anciens a retenu que de nombreux agriculteurs s'en sont appropriés quelques mètres afin se s'en servir pour « bricoler », avec la complaisance de forgerons-maréchaux ferrants pour en forger des outils en particulier des serpes ou faucilles : chalp (pour couper les branches des arbres pour en faire des fagots), falzier (pour couper l'herbe, les ronces) ainsi que des tranches ou houes.

La qualité du métal était incomparable, néanmoins il fallait avoir un forgeron qui maitrisait très bien la trempe du fer, ce qui n'était pas toujours le cas à Bourbriac comme ailleurs dans le pays.



Demande d'acquisition d'une bascule
à la gare de Bourbriac

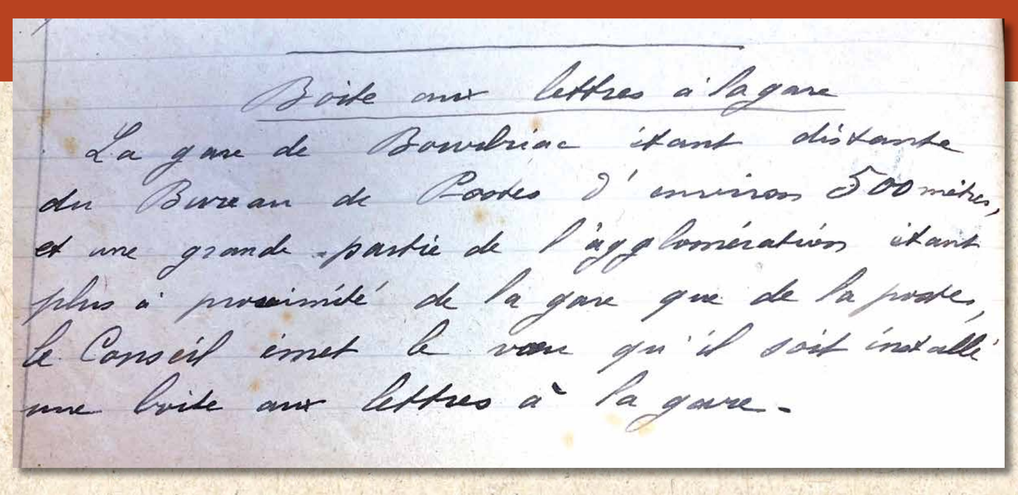
M. le Maire expose au Conseil que la gare de Bourbriac-ville prend un essor inespéré d'affaires de marchandises et denrées de toutes sortes,

Qu'il y a lieu de pourvoir cette gare d'une bascule pour opérer les pesées vérificatrices des arrivages et des sorties.

Le Conseil, après en avoir délibéré, émet le vœu que le département pourvoit cette gare de la bascule réglementaire.

Il demande également que l'entrée et les abords de la gare qui sont actuellement dans un état défectueux soient rempierrés et ainsi rendus d'un accès facile et commode.

L'économie est développée depuis l'ouverture de la ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem, le conseil municipal sous la présidence de Yves Marie Personnic Maire de la commune souhaite équiper la gare d'une bascule **en février 1923.**

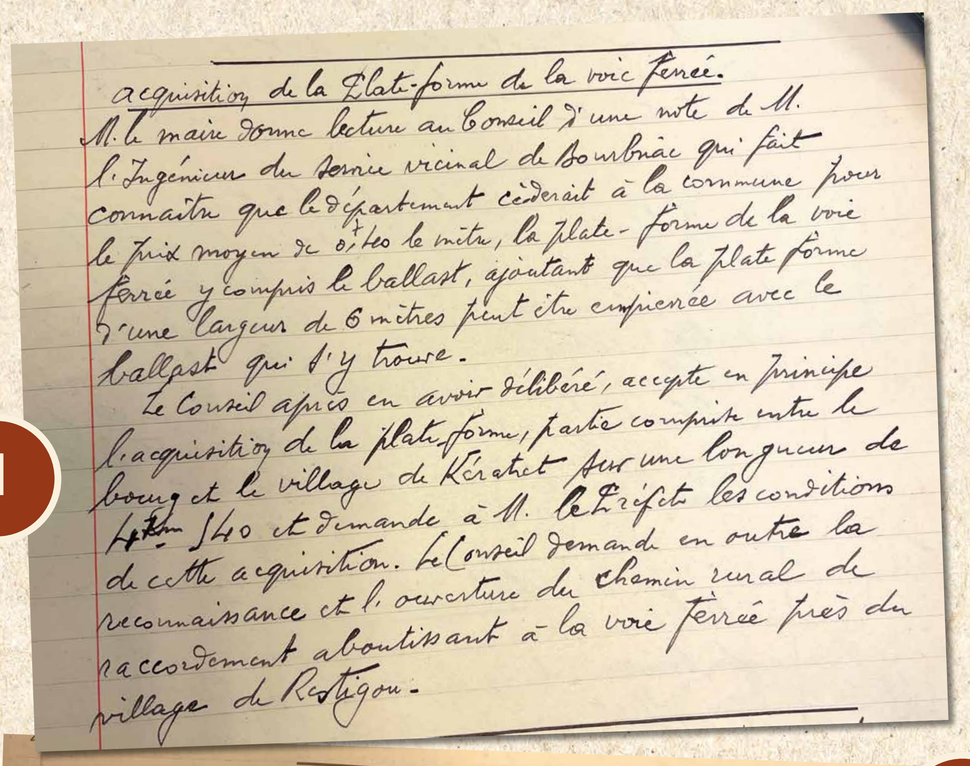


Boite aux lettres à la gare

La gare de Bourbriac étant distante du Bureau de Postes d'environ 500 mètres, et une grande partie de l'agglomération étant plus à proximité de la gare que de la poste, le Conseil émet le vœu qu'il soit installé une boite aux lettres à la gare.

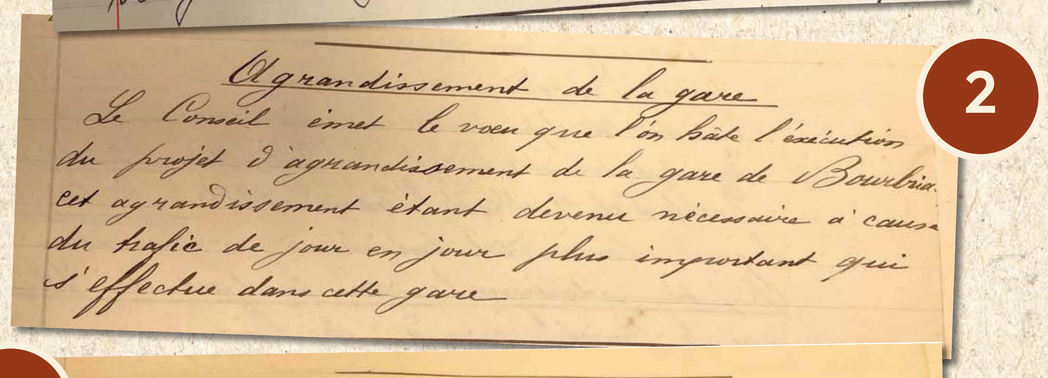
Le conseil municipal émet le vœu qu'une boite aux lettres soit installée à la gare lors du conseil municipal du **jeudi 14 février 1924.**

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER



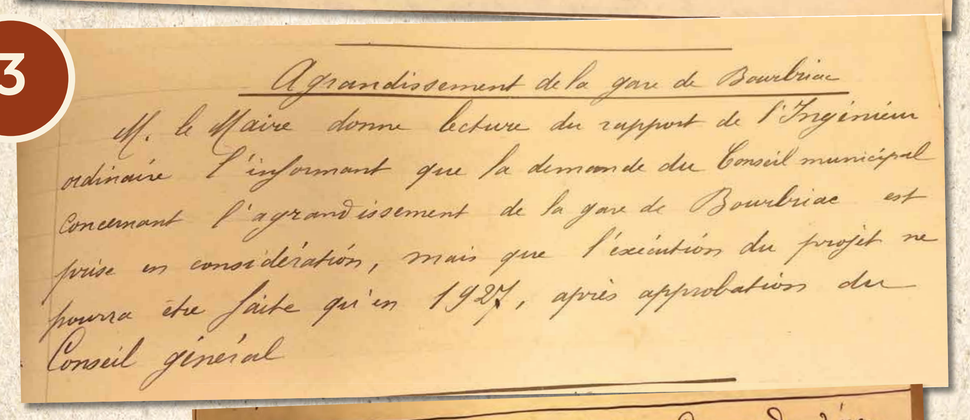
acquisition de la Plate-forme de la voie ferrée.
M. le maire donne lecture au Conseil d'une note de M. l'Ingénieur du Service vicinal de Bourbriac qui fait connaître que le département céderait à la commune pour le prix moyen de 0,60 le mètre, la plate-forme de la voie ferrée y compris le ballast, ajoutant que la plate forme d'une largeur de 6 mètres peut être empierrée avec le ballast qui s'y trouve.
Le Conseil après en avoir délibéré, accepte en principe l'acquisition de la plate-forme, partie comprise entre le bourg et le village de Kératret sur une longueur de 1440m 540 et demande à M. le Préfet les conditions de cette acquisition. Le Conseil demande en outre la reconnaissance et l'ouverture du chemin rural de raccordement aboutissant à la voie ferrée près du village de Restigou.

1



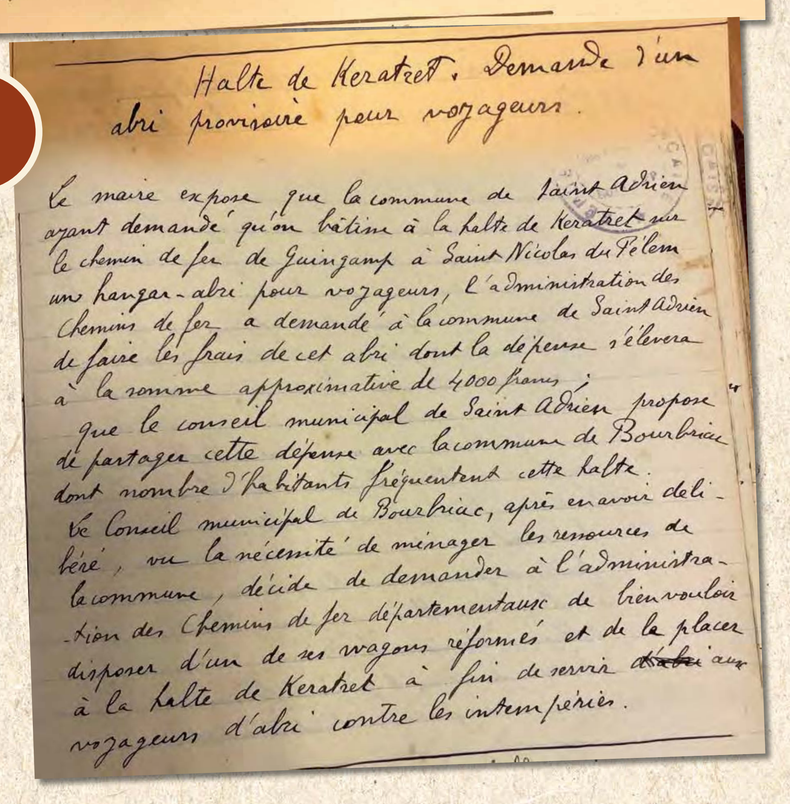
Agrandissement de la gare
Le Conseil émet le vœu que l'on hâte l'exécution du projet d'agrandissement de la gare de Bourbriac cet agrandissement étant devenu nécessaire à cause du trafic de jour en jour plus important qui s'effectue dans cette gare

2



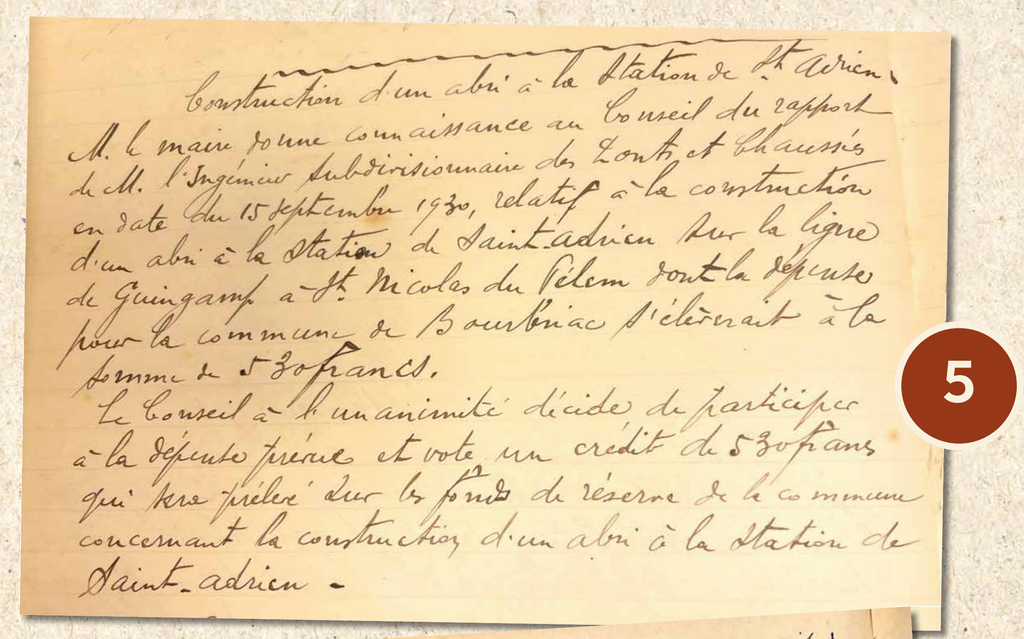
Agrandissement de la gare de Bourbriac
M. le Maire donne lecture du rapport de l'Ingénieur ordinaire l'informant que la demande du Conseil municipal concernant l'agrandissement de la gare de Bourbriac est prise en considération, mais que l'exécution du projet ne pourra être faite qu'en 1927, après approbation du Conseil général

3



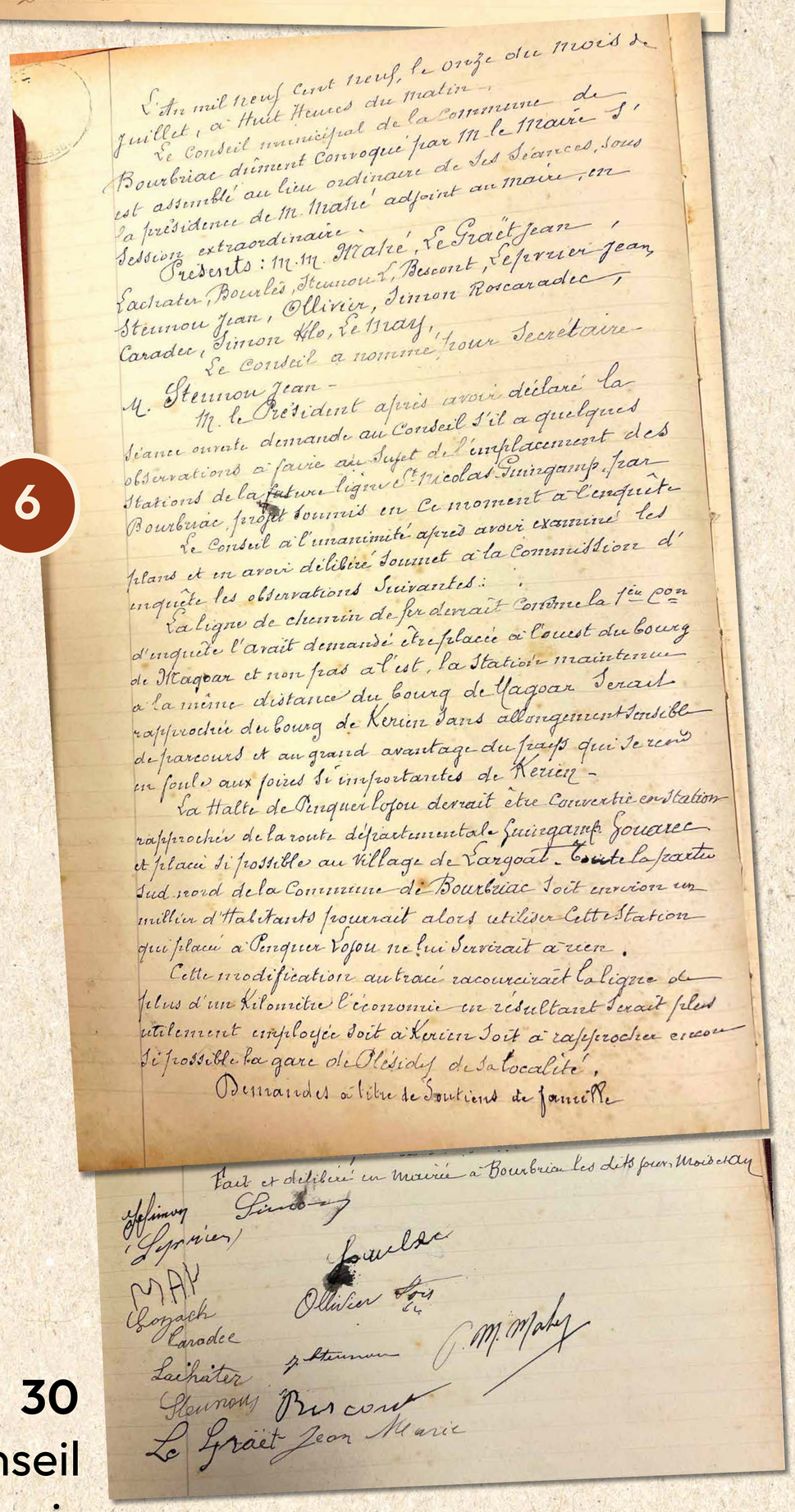
Halte de Keratret. Demande d'un abri provisoire pour voyageurs.
Le maire expose que la commune de Saint Adrien ayant demandé qu'on bâtisse à la halte de Keratret sur le chemin de fer de Guingamp à Saint Nicolas du Pélem un hangar-abri pour voyageurs, l'administration des Chemins de fer a demandé à la commune de Saint Adrien de faire les frais de cet abri dont la dépense s'élèvera à la somme approximative de 4000 francs;
que le conseil municipal de Saint Adrien propose de partager cette dépense avec la commune de Bourbriac dont nombre d'habitants fréquentent cette halte.
Le Conseil municipal de Bourbriac, après en avoir délibéré, vu la nécessité de ménager les ressources de la commune, décide de demander à l'administration des Chemins de fer départementaux de bien vouloir disposer d'un de ses wagons réformés et de le placer à la halte de Keratret à fin de servir d'abri aux voyageurs d'abri contre les intempéries.

4



Construction d'un abri à la Station de St Adrien.
M. le maire donne connaissance au Conseil du rapport de M. l'Ingénieur subdivisionnaire des Ponts et Chaussées en date du 15 septembre 1930, relatif à la construction d'un abri à la station de Saint-Adrien sur la ligne de Guingamp à St Nicolas du Pélem dont la députation pour la commune de Bourbriac s'élèverait à la somme de 530 francs.
Le Conseil à l'unanimité décide de participer à la dépense prévue et vote un crédit de 530 francs qui sera prélevé sur le fonds de réserve de la commune concernant la construction d'un abri à la Station de Saint-Adrien.

5



L'An mil neuf Cent neuf, le onze du mois de Juillet, à Huit Heures du matin.
Le Conseil municipal de la Commune de Bourbriac dûment convoqué par M. le Maire s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Maré adjoint au maire, en Session extraordinaire.
Présents : MM. Maré, Le Graët Jean, Lachater, Boulès, Steunou, Bescont, Lefrrier Jean, Steunou Jean, Ollivier, Simon Roscaradec, Caradec, Simon Alo, Le Mary, tous Secrétaire.
Le Conseil a nommé, M. Steunou Jean.
M. le Président après avoir déclaré la séance ouverte demande au Conseil s'il a quelques observations à faire au sujet de l'emplacement des Stations de la future ligne St Nicolas Guingamp, par Bourbriac, projet soumis en ce moment à l'enquête.
Le Conseil à l'unanimité après avoir examiné les plans et en avoir délibéré soumet à la Commission d'enquête les observations suivantes :
La ligne de chemin de fer devrait comme la Cie d'enquête l'avait demandé être placée à l'ouest du bourg de Magoar et non pas à l'est, la Station maintenue à la même distance du bourg de Magoar serait rapprochée du bourg de Kerien sans allongement sensible de parcours et au grand avantage du trafic qui se rendrait en foule aux foires si importantes de Kerien.
La Halte de Pinquerlosou devrait être convertie en station rapprochée de la route départementale Guingamp Louargat et placée si possible au Village de Largoat. Toute la partie Sud nord de la Commune de Bourbriac soit environ un millier d'habitants pourrait alors utiliser cette Station qui placée à Pinquerlosou ne lui servirait à rien.
Cette modification au tracé raccourcirait la ligne de plus d'un Kilomètre l'économie en résultant serait plus utilement employée soit à Kerien soit à rapprocher encore si possible la gare de Plésidy de sa localité.
Demandes d'abri de Kerien de Pinquerlosou de Largoat.
Fait et délibéré en Mairie à Bourbriac les dits jours, Mois et An
Lefrrier, Lachater, Boulès, Steunou, Bescont, Le Graët Jean Marie, Ollivier, Simon Roscaradec, Le Mary, Steunou, Le Graët Jean Marie

6

1. L'usage de la ligne s'arrête le **samedi 30 juillet 1938.** Le dimanche 4 décembre, le conseil municipal sous la présidence de Monsieur Louis Bourgès, maire, délibère sur l'acquisition de la plateforme de la voie ferrée entre le bourg et le village de Kératret.

2. Le mercredi 22 juillet 1925, le conseil municipal s'impatiente, l'agrandissement de la gare de Bourbriac est devenu nécessaire du fait d'un trafic en augmentation.

3. L'agrandissement de la gare est envisagé lors du conseil du **jeudi 24 juin 1926,** toutefois les travaux ne pourront commencer qu'en 1927.

4. La municipalité de Bourbriac est sollicitée par la commune de Saint-Adrien pour une participation aux dépenses nécessaires pour une bâtisse à la halte de Keratret. **Le 6 décembre 1926,** la commune de Bourbriac demande qu'un wagon réformé soit fourni par l'administration des Chemins de fer départementaux.

5. Le dimanche 28 septembre 1939, à l'unanimité le conseil municipal présidé par Monsieur Louis Bourgès, maire, vote un crédit de 530 Francs pour la construction d'un abri à la station de Saint-Adrien.

6. Le 11 juillet 1909 à huit heures du matin, sous la présidence de Monsieur Mazé maire de Bourbriac est abordé l'emplacement des stations de la future ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem par Bourbriac.

Chefs de gare et employés des Chemins de fer de Bourbriac

1926

Rue du télégraphe

- **Félicien Forestier est employé chemin de fer,** son épouse Anne-Marie Guillou a un commerce.
- **Jean Marie Forestier** exerce le métier de **chef de gare,** il vit avec Anne-Marie Geoffroy. Tous deux sont natifs de Le Merzer.

Rue de Guingamp

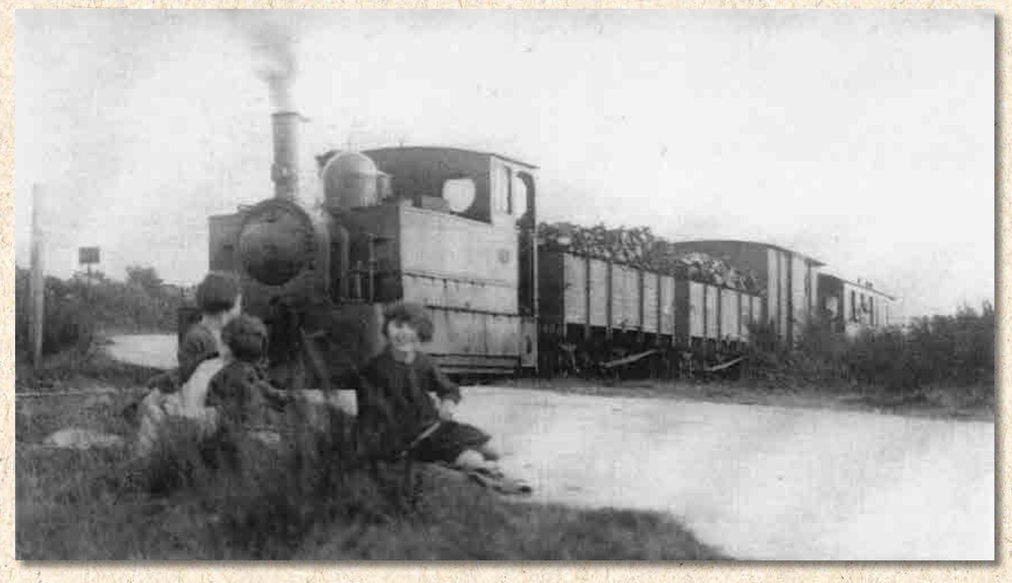
- **Lalbert Alanet** (1899 Plouha) **est employé de chemin de fer** et Berthe Le Quéré (1901 Bourbriac) est commerçante.
- **Jean Marie Gautier** (1881 Lannebert) **est employé de chemin de fer**
- **Charles Le Moal** (1895 Bourbriac) **est employé de chemin de fer**

1931

- **Honoré Cozic** né à Paris en 1902 **est chef de gare,** il habite avec son épouse Germaine Le Cotton (née à Saint-Nicolas-du-Pélem en 1902).

1936

- **Marguerite Nicolas,** née à Saint-Servais en 1887, habite à la gare et en **est le chef de gare.**

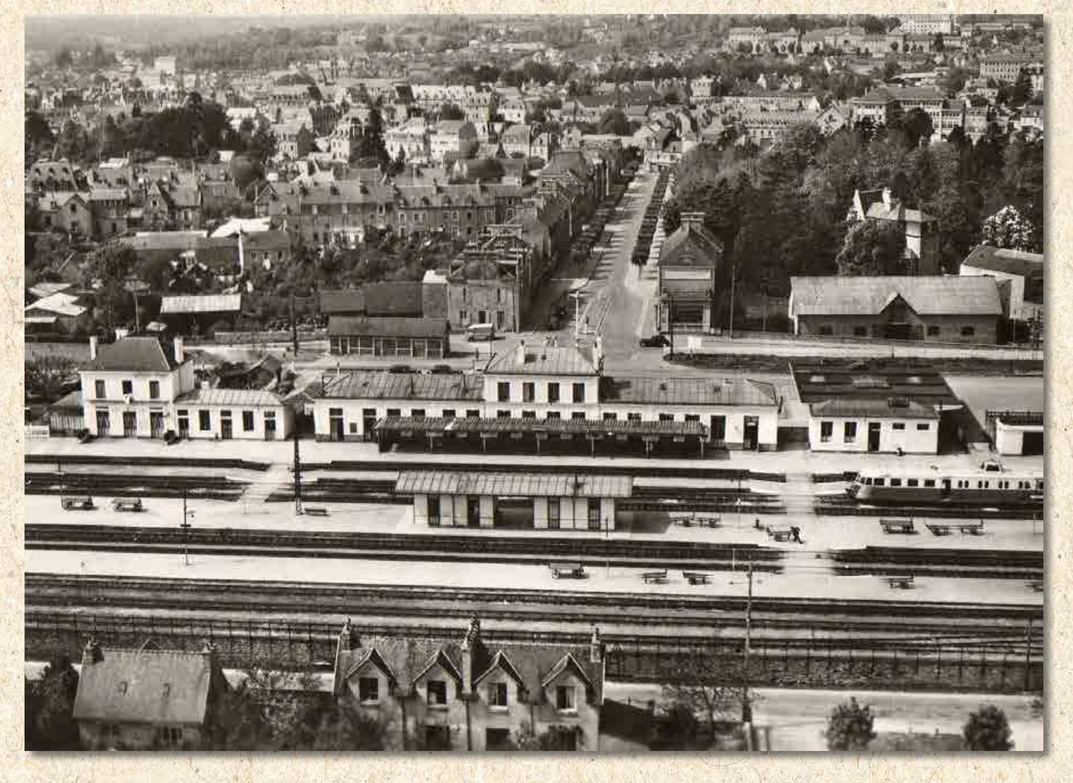


LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

La gare de Guingamp



L'avenue Clémenceau face à la gare, un terre-plein central régulait la circulation.



Vue aérienne de la gare de Guingamp en 1958.

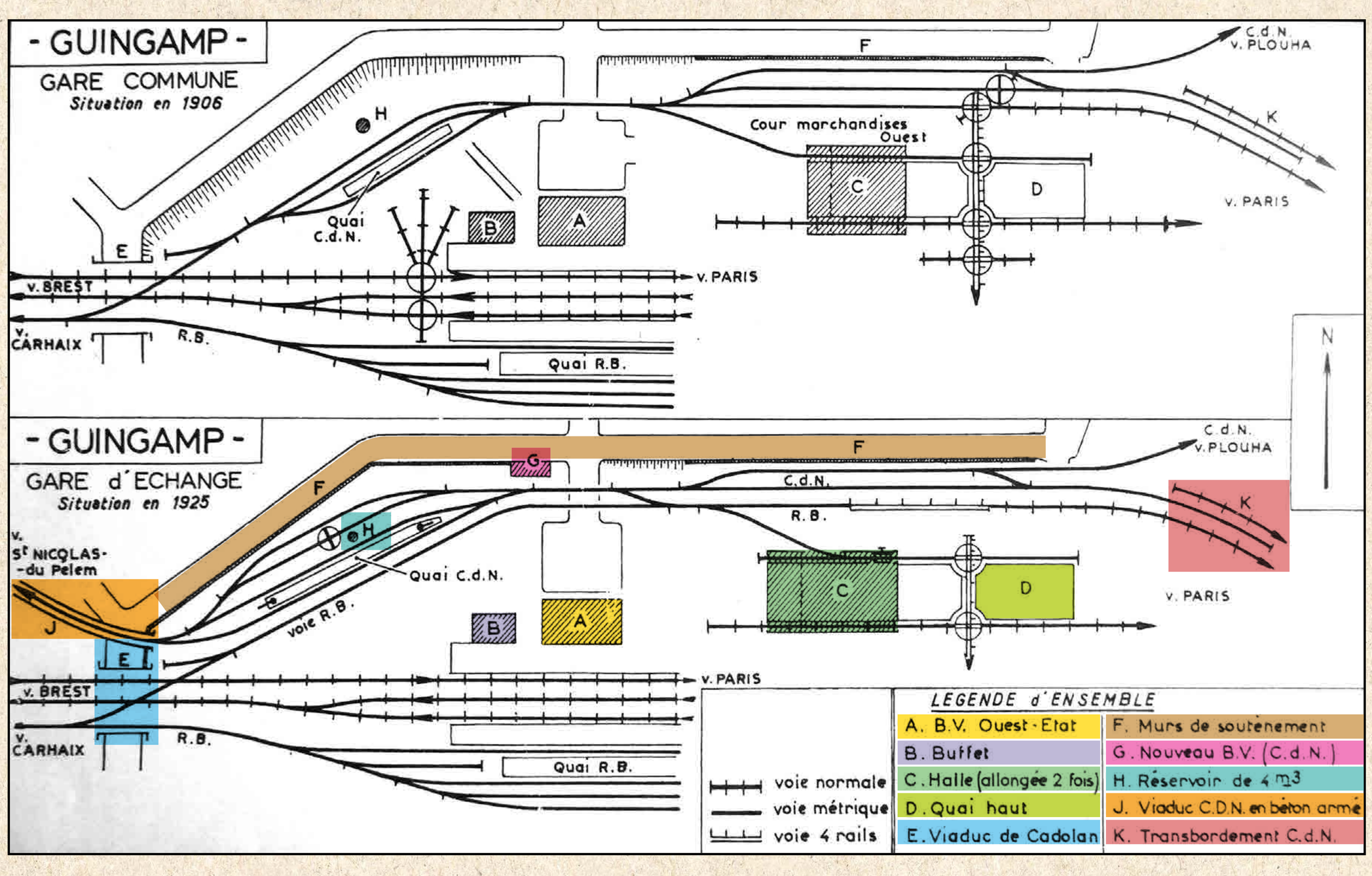


Vue aérienne de la gare en 1964.
Les rails des lignes « Guingamp / Plouha » et « Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem » sont toujours existants.
La gare de la ligne « Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem » en bas de la photo.
Le quartier des « Castors » sort de terre.



Rue Sadi Carnot, des wagons de marchandise sont en attente à la gare.

Le train est en gare (1956 / 1957).

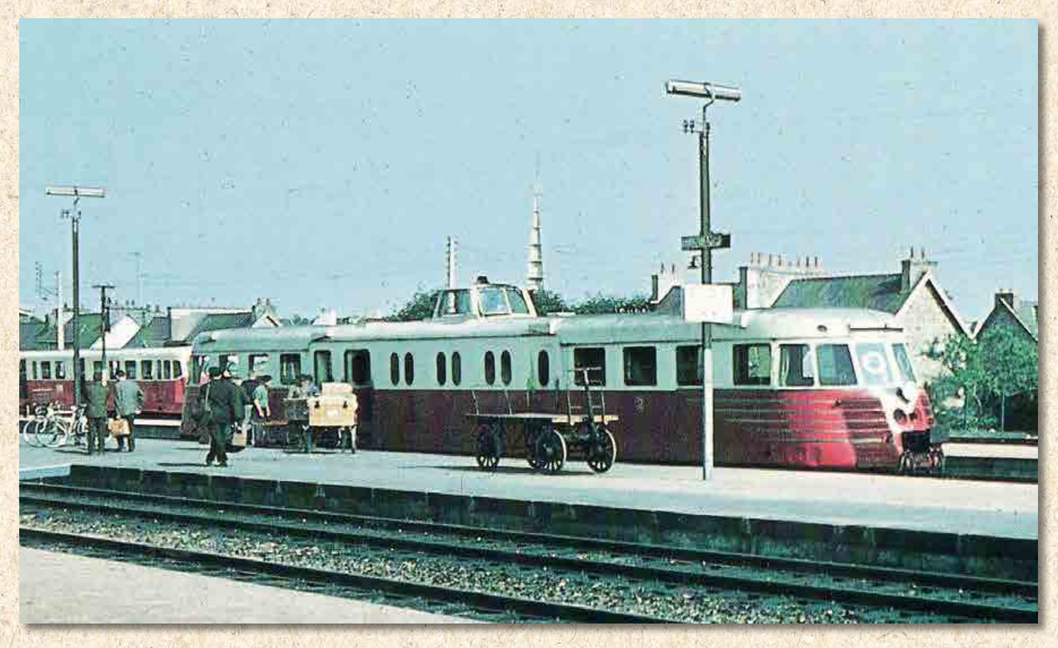


« ...Le départ s'effectuait dans la continuité de la ligne Plouha / Guingamp, à la petite gare départementale, toujours vaillante, devant le parking de la gare SNCF. La voie parcourait le terre-plein soutenu par les magnifiques murs le long de la rue Paul-Bizos et allait directement franchir la petite vallée qui suit l'un des plus beaux ouvrages du réseau : le viaduc de Cadolan... »

Extrait de l'ouvrage « *Petits Trains des Côtes-du-Nord ; Que reste-t-il ?* » de Jean-Loïc Heurtier - Association des chemins de fers des Côtes-du-Nord.



Locomotive en gare le 14 février 1965.

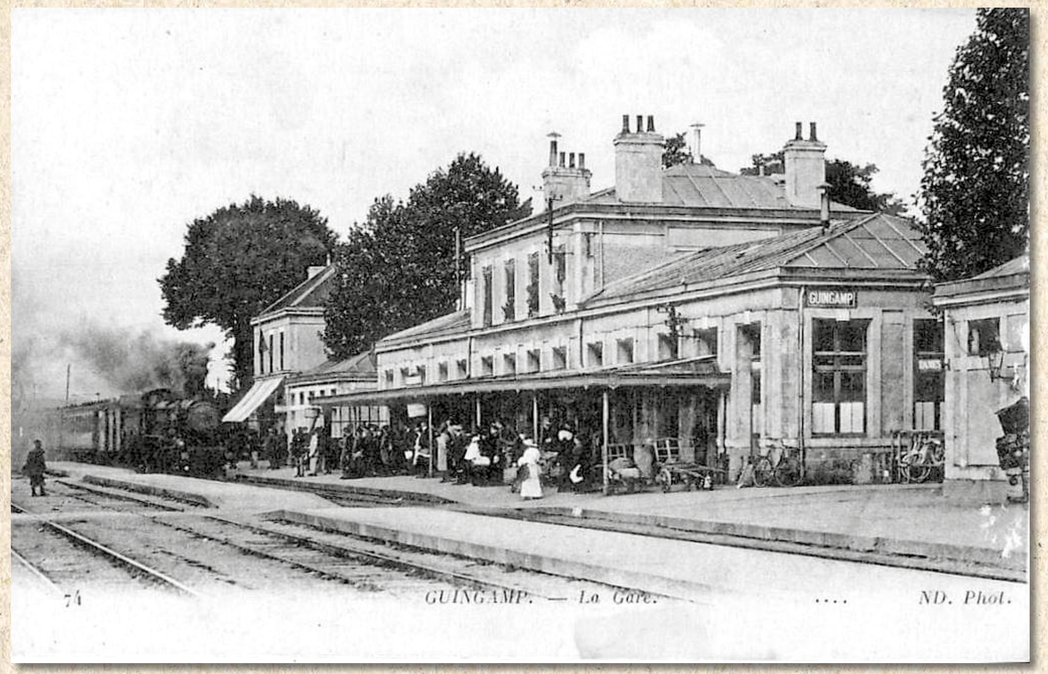


Micheline AEK X 7000, en arrière-plan la flèche de la chapelle Sainte Bernadette au sein du quartier des Castors.





Une partie de l'ancienne gare a longtemps servi à une association colombophile de la région. Les propriétaires y regroupaient leurs pigeons le vendredi avant un déplacement pour un endroit éloigné. L'autre partie était transformée en toilettes publiques puis fermées depuis plusieurs années en raison de leur délabrement.



La locomotive à vapeur lâche un beau panache noir.



Le buffet de gare sert en terrasse le long du quai.

Les Gares, stations et haltes

La gare de Guingamp



Elle est implantée devant la gare construite pour la ligne Paris – Brest, à droite de l'entrée dans la cour des voyageurs. La décision ministérielle du 22 juillet 1907 autorise la pénétration en gare de Guingamp des véhicules départementaux circulant sur la ligne de Guingamp à Plouha. Le Procès verbal d'examen contradictoire est signé le 20 septembre 1907.

La remise des machines fait l'objet d'un allongement, à la suite de l'adjudication du 15 mars 1928, pour une dépense de 25 467 F.
Cette gare a traversé les décennies et a fini par abriter la société colombophile de Guingamp.

En mauvais état, peu à peu couverte de graffitis et d'affiches, elle a été rasée il y a peu dans le cadre de l'aménagement de l'entrée de la gare.

La vaste esplanade, autrefois gare des CdN, en a également fait les frais ; le garde-corps d'origine du mur de soutènement, surplombant la rue Paul-Bizos, a également sauté. Seul demeure ce magnifique mur en moellons, œuvre méconnue d'Harel de la Noë, dont il subsiste quelques autres arcs à l'opposé de la rue en direction de Plouha.



Autorail De Dion en gare de Guingamp

La gare de Kerien-Magoar

« ...L'absence de traces ne dure que le temps où la ligne évoluait au niveau du sol. Dans le champ voisin, elle devenait encaissée à l'approche de la route de Magoar ; cette tranchée existe toujours. Le chemin qui en sort vient mourir sur l'accotement de la route. Cet axe, achevant de remonter le vallon du Touldu, « recueille » ainsi la voie sur deux kilomètres. Il est permis de deviner dans l'accotement gauche, élargi par endroits, l'espace réservé à cet effet.

Environ deux cents mètres avant le chemin de Kermorvan, la voie coupait la route après s'en être écartée au préalable. Il faudra se rendre à la lisière du champ s'étendant à droite du site pour en retrouver le fil : un bosquet recèle une première trace de la plate-forme. Elle ne retrouve un aspect correct que derrière le talus qui la barre un peu plus loin. Cette fois, un sentier conduit à la route suivante en se frayant un passage. Très légèrement surélevé pendant une dizaines de mètres, il abrite un ponceau carré de 60 centimètres où gazouille un petit ruisseau affluent du Guerguiniou.

On débouche du couvert pour croiser la D87 qui remonte vers le pittoresque hameau de Magoar et son église classée, à peu de distance de la vieille fontaine Saint-Gildas. En face, le sentier achève de descendre le long du ruisseau de Guerguiniou mais la végétation redevient vite maîtresse du terrain. Tout en amorçant un très large coude à gauche, la voie débouchait le long d'une propriété, l'une des seules à occuper les lieux, et croisait la route (D69) qui sépare les villages de Kerien et de Magoar. Les deux communes étaient desservies par une seule et même gare implantée de l'autre côté de cet axe central. Copie conforme de la précédente, elle a vu son espace total réduit par l'édification d'un grand bâtiment agricole juste en face. Elle est cependant assez dégagée tout autour pour se laisser admirer sous tous les angles, avec d'autant plus de plaisir qu'elle présente un très bon état en apparence, toit compris ; seul le quai à tendance à se désagréger. L'édifice renferme une collection massive d'objets hétéroclites, des outils aux accessoires de clôtures en passant par le vieux bois. Notons que le lieu-dit porte toujours l'appellation « La Gare ».

A l'autre extrémité de la petite place, un chemin terreux invite à reprendre le tracé. La voie poursuivait le très large coude qui l'amenait à prendre une direction sud-est, en remontant sur ce qui est devenu un tout petit sentier, et constituant une limite artificielle entre les champs qu'il traverse. Elle n'atteignait jamais le ruisseau de Guerguiniou, mais s'en éloignait après la gare pour venir couper une route au Moulin de Lestolet et poursuivre par une petite voie bitumée.



Entre temps elle passe le petit ruisseau du Dour Du, mais le ponceau a été remplacé.

Le relief à peu près plan permettait à la ligne de progresser selon une ligne droite, mais le temps n'est plus où l'œil pouvait en considérer toute l'étendue d'un seul regard. Ainsi, après quelques champs vierges, le tracé recommence paisiblement à apparaître juste après le passage à niveau de la D28, à peine deux cents mètres à l'ouest de la route d'accès à Guer Lagadec.

Il est peu aisé de le reconnaître à travers le talus qui borde de biais le petit champ de cultures. Après le croisement d'un chemin d'exploitation, ce même talus semble prolonger la ligne mais ne faisait que la longer : preuve en est donnée par un sentier herbu qui court dans le bosquet séparant ce champ du suivant, et qui « corrige » le tracé réel. Cette portion de plate-forme surélevée vient mourir dans le petit pré qui s'étend derrière… »

Extrait de l'ouvrage « Petits Trains des Côtes-du-Nord ; Que reste-t-il ? » de Jean-Loïc Heurtier, Association des chemins de fers des Côtes-du-Nord.





LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

La gare de Kerpert

« ...Il s'agit là de la dernière interruption du tracé avant son terminus : de cet endroit on distingue un chemin qui s'amorce à l'extrémité du champ suivant. Carrossable, il relie ce dernier aux propriétés de Kerhello le long de la D5. Il abrite au début deux ponceaux, peu distants l'un de l'autre.



Le bâtiment gris, planté au beau milieu du petit champ compris entre la D5 et la route riveraine de Kerhello, est du plus curieux effet.
Il s'agit bien sûr de la gare de Kerpert, isolée dans cet espace de cultures sous la protection de quelques arbres.

Pour l'anecdote, le bourg est distant de quatre kilomètres à l'est, par la route...
Elle est aussi dotée d'un quai, cette gare diffère néanmoins des autres stations de la ligne, car seul un bâtiment voyageur la composait ; il sert aujourd'hui de resserre. Sa plaque, fabriquée en bois, est préservée par l'Association. Par souci d'économie, le bois avait alors supplanté la tôle émaillée pour les plaques de gare du second réseau. Certains noms de station étaient parfois même peints à même le bâtiment.

La ligne vient d'effectuer une courbe serrée qui l'amène à passer devant le bâtiment. La petite route filant au sud-ouest est bien entendu la bonne pour suivre le tracé : rien de plus facile car elle est bitumée jusqu'à Lanrivain, dans un tronçon à peu près rectiligne. La première section est une descente, suivie d'une remontée à la pente étonnamment accentuée pour une voie ferrée. Au fond de cette dépression, que la ligne a courageusement préféré franchir d'un trait, une buse remplace le petit pont d'origine... »

Extrait de l'ouvrage « Petits Trains des Côtes-du-Nord ; Que reste-t-il ? » de Jean-Loïc Heurtier, Association des chemins de fers des Côtes-du-Nord.

Souvenirs de Monsieur Daniel Le Chevillier

« Mes grands parents se sont mariés en 1920, et mon père est né en 1921. Leur maison d'habitation a été construite à cette époque, donc avant la gare. Cette gare dite « Gare de Kerpert » se situait au lieu-dit Kerhello en Lanrivain, commune sur laquelle se trouvaient donc deux gares.

Mes grands-parents, Armand et Ambroisine Le Chevillier, agriculteurs, mais issus d'une famille de meuniers, profitant de la mise en place de la ligne de chemin de fer et de la construction de la gare, se sont lancés dans le commerce des engrais, produits du sol, pommes et cidre.
La maison est aussi devenue un café-épicerie, lieu de rendez-vous important du fait aussi de l'installation précoce d'une ligne téléphonique. Ma grand-mère faisait office de « chef de gare ».

La gare, suite à l'arrêt de la ligne, a été acquise par mes grands-parents qui s'en sont servis comme entrepôt. Au décès de mon grand-père en 1946, mon père en association avec son frère a repris l'affaire en y ajoutant une activité de transport et de commerce d'aliment volailles. Pour l'anecdote, le représentant (commercial) était un homme de Ploumagoar, Eugène Le Coz.



Déchargement de sacs. Dans le wagon Armand Le Chevillier, grand père de Daniel.

La gare a servi principalement à l'entrepôt du cidre. En effet jusque dans les années 1970, le cidre était la boisson du quotidien. Les cafés et ouvriers étaient livrés en cidre. La production et donc la vente annuelle était environ de 150 barriques (une barrique a une contenance de 225 litres). Les agriculteurs, eux, achetaient des pommes et trois pressoirs circulaient de ferme en ferme chez les clients.

Personnellement je n'ai pas connu le démantèlement de la ligne, mais je me souviens que cette voie, ayant été laissée à l'abandon, était quasi impraticable jusque la fin des années 50. Pour se rendre à Lanrivain il fallait emprunter les routes départementales sur 9 km environ, alors qu'aujourd'hui la distance, par cette ligne, n'est que de 4 km.
C'est mon père qui a assuré le transport des matériaux nécessaires à l'empierrement de la « ligne ». Ceci s'est fait vers 1955.

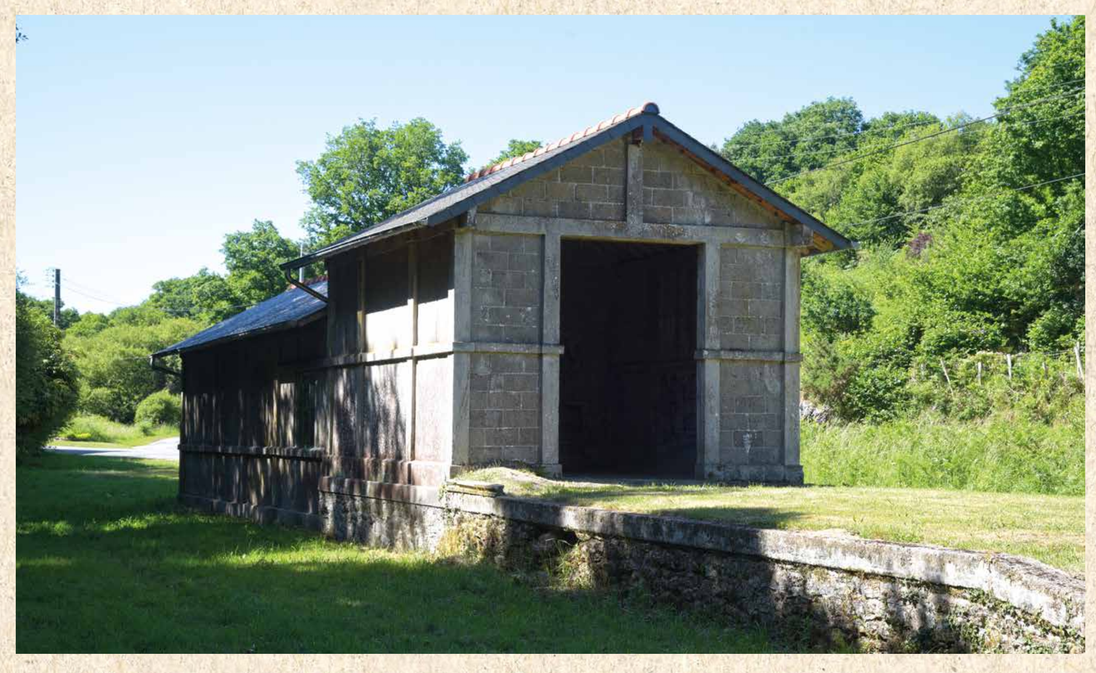
Cette gare était dotée de trois espaces. Sans doute, y avait-il un bureau, une salle d'attente et un local de stockage. Je me souviens d'un guichet servant certainement à la relation avec les usagers. Au pignon du bâtiment se trouvait un quai servant naturellement aux transbordements. Un panneau d'identification « Gare de Kerpert » en lettres noires sur fond bleu-vert se trouvait placé au-dessus de la grande porte centrale.



Médéric Le Chevillier et François Mahé sur une moto au pignon de la gare avec le quai d'embarquement.

Mes parents ayant cessé leur activité commerciale vers 1975 ont cédé le bâtiment de la gare à un voisin agriculteur et la maison familiale a été vendue en 1989. »

La gare de Lanrivain



« ...La route continue son trajet dans une campagne quasi-déserte. Elle connaît plus loin un petit décrochement dans sa ligne droite et contourne un bois. Le ruisseau qu'elle longe est finalement franchi par un pont dont la présence est décelable des deux côtés, par une élévation anormale de l'accotement herbu. L'ouvrage comporte des culées obliques, qui rendent la largeur de l'ouverture plus grande au sommet (2m40) qu'à la base.

Après le carrefour, la montée qu'exécute la route sera la dernière avant Saint-Nicolas-du-Pélem, pourtant encore éloigné ! Autant dire que le reste du parcours est une descente longue, qui fera perdre à la ligne une centaine de mètres. La ligne commence donc à décliner après un léger tournant à gauche. La route qu'elle est devenue a été élargie et rénovée, comme l'attestent la paroi de roche fraîchement attaquée et le revêtement neuf dans les derniers virages. Brusquement plus encaissée par le rétrécissement de la vallée, elle coupe une petite route.

L'une d'elle saute naturellement aux yeux, campée dans l'herbe à droite du croisement : cette gare est celle de Lanrivain, dont on peut rejoindre le bourg en prenant la route de droite. Il s'agit du schéma typique des gares complètes du second réseau, que l'on a vu appliqué aux stations de Plésidy ou de Kerien-Magoar. Elle a été conservée en l'état et présentée au passant comme témoignage du passage du chemin de fer à Lanrivain, à l'aide d'un petit écriteau. Ainsi, elle est ouverte à qui veut visiter l'intérieur, bureau, salle d'attente et halle à marchandises.

Beaucoup moins visible est le ponceau passant sous la route à la hauteur du carrefour ; la seule extrémité existante permet de juger qu'il s'agit d'une ouverture biaise d'un mètre. Enfin, depuis Lanrivain, le chemin est tout indiqué : il suffit de suivre le panneau indiquant la direction du lieu-dit La Gare.

La route est encore bitumée sur près d'un kilomètre. Hors de vue de la station, la route passe sur un petit pont d'environ 2m20, dont la double travée du garde-corps a été couchée sur le côté pour garantir le passage des véhicules.

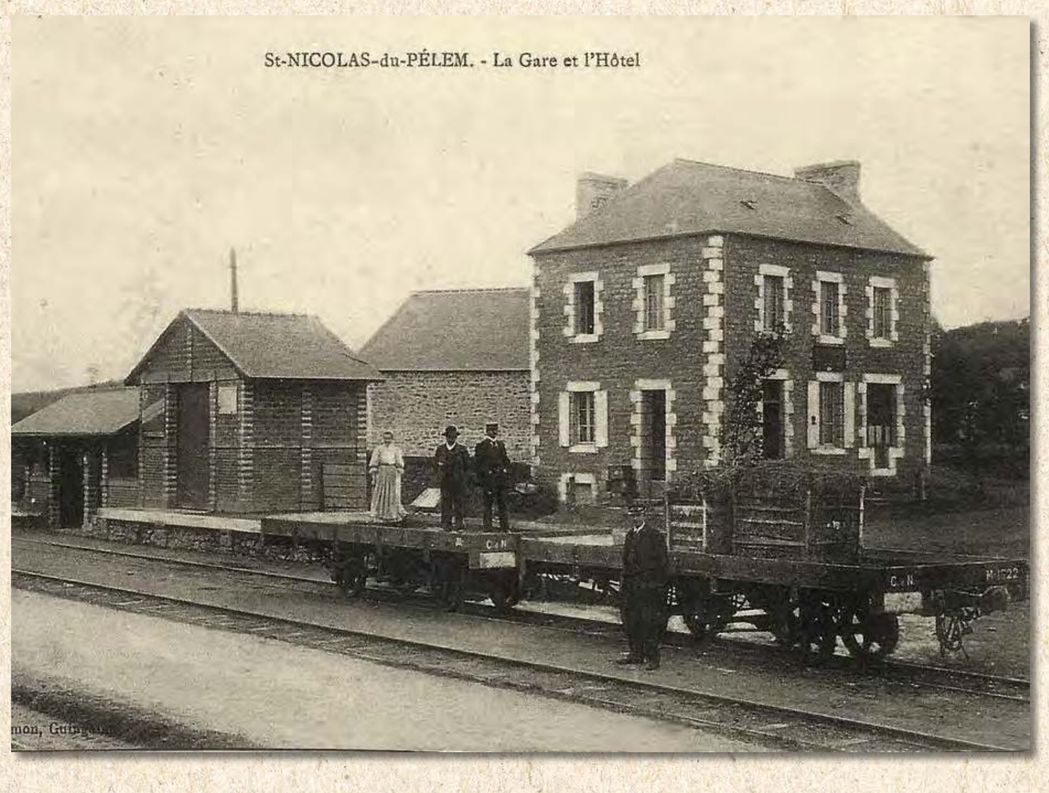
Nous sommes en présence d'un affluent du Faoudel ; celui-ci débouche plus loin par la gauche, à la hauteur d'une fourche.

Laissant la route goudronnée partir à gauche, la ligne peut entamer l'extraordinaire descente de la vallée du Faoudel, intégralement préservée pour la plus grande joie des randonneurs. Ce n'est plus une route, mais un chemin qui s'enfonce dans le sous-bois.
Presque aussitôt, il vient surplomber une propriété, à l'aide d'un mur de soutènement en courbe rentrante, de neuf sections. Le cours d'eau qui serpente en contrebas est alors franchi un peu plus loin, sur un pont dont on retrouve de nombreux exemplaires sur ce tronçon : pas moins de sept, sur deux kilomètres. De trois mètres d'ouverture à murs en aile, celui-là est haut sur l'eau (2m50) et doté d'un garde-corps à poteaux simples en ciment, quatre de chaque côté. Un seul est manquant.

Le remblai prend fin et le chemin poursuit sa course, dans le même cadre. Le Faoudel est franchi une seconde fois ; l'ouvrage est moins haut et la rambarde ne compte plus que quatre poteaux sur huit, deux de chaque côté. Le chemin change ensuite d'aspect, devient sablé, manifestement aménagé pour faciliter l'exploitation du bois, et bien dégagé du couvert. Dans un coude serré, il croise la D50 et pénètre cette fois dans la forêt profonde… »

Extrait de l'ouvrage « Petits Trains des Côtes-du-Nord ; Que reste-t-il ? » de Jean-Loïc Heurtier, Association des chemins de fers des Côtes-du-Nord.

La gare de Saint-Nicolas-du-Pélem





« ...Presque immédiatement, derrière la barrière interdisant l'accès aux véhicules, voici un nouveau pont sur le Faoudel, dénué de garde-corps. A partir de celui-ci, la culée des ouvrages reste droite mais le mur en aile est incliné, formant un décrochement. La ligne sort soudainement du bois et débouche sur une vaste plaine intermédiaire. Partout le regard porte sur les versants verdoyants – une majorité de conifères – de cette magnifique vallée. Nul doute que la vue était la même pour les voyageurs à destination de Guingamp ou Saint-Nicolas.

La voie retrouve la forêt et descend plus rudement. L'aménagement de l'itinéraire n'a pas empêché le ballast de rester présent à fleur de terre. Quatre fois encore, le Faoudel est franchi par un pont de trois mètres, flanqué d'une barricade de planches qui bien souvent n'a pas résisté.

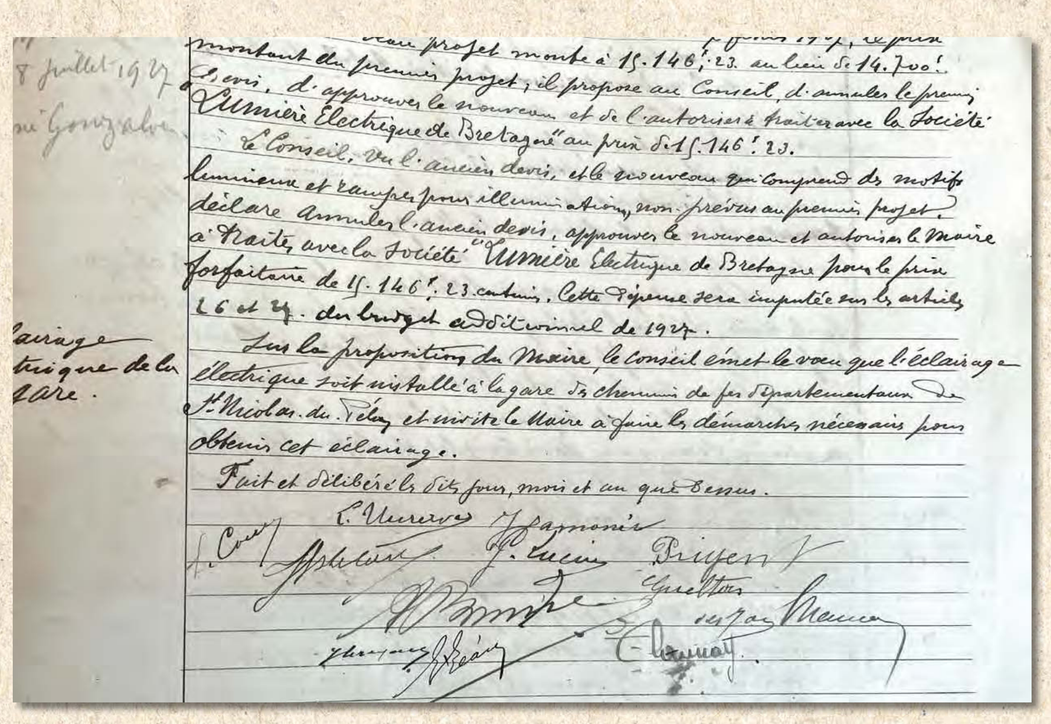
Au cours des âges, les eaux tumultueuses de la rivière ont sculpté cette profonde vallée, laissant sur ses flancs un titanesque empilement de blocs de granit lisses, un chaos rocheux dont certains éléments reposent de toute leur masse à proximité immédiate. Le chemin quitte définitivement le ruisseau après un septième et dernier pont bordé d'arbres et retrouve quelques habitations. Il s'échappe de l'encaissement de la vallée et débouche sur la plaine d'une courbe à gauche. Il devient même bitumé, pour venir croiser de biais la D790, à l'entrée de l'agglomération de Saint-Nicolas-du-Pélem.

Élargie à cet endroit pour le besoin des riverains, la route laisse toutefois le chemin repartir, beaucoup plus rétréci, jusqu'à l'ancienne jonction avec la ligne Quintin-Rostrenen, aujourd'hui invisible. Le dernier tronçon était donc commun aux deux lignes qui remontaient côte à côte. Le parcours s'achève avec la rue du Blavet et la place de la Résistance.

Au fond se profile, le quai de la gare Saint-Nicolas-du-Pélem. Le peu qu'il en reste entraîne la comparaison avec les clichés du début du siècle : sur le présent vestige, pas de structure en sections évidées sur les côtés, mais une paroi plate. Les bâtiments étaient souvent remaniés lorsqu'une ligne du second réseau venait se greffer sur le premier… »



Extrait de l'ouvrage « Petits Trains des Côtes-du-Nord ; Que reste-t-il ? » de Jean-Loïc Heurtier, Association des chemins de fers des Côtes-du-Nord.



Le 28 juillet 1927, le maire Monsieur Bonniec propose un éclairage électrique au niveau de la gare.



L'hôtel de la gare, seul vestige du nœud ferroviaire du XXème siècle.

Vous êtes sur l'ancien quai de gare de Saint-Nicolas-du-Pélem

Cette ligne de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pelem a été inaugurée le 12 Janvier 1924 et fermée le 1er août 1938. Longue de 39,6 kms, elle a été déclassée le 27 avril 1939. La déposé des rails débutant à partir de 1938.







Cette ligne complétait l'étoile ferroviaire de la gare de Guingamp avec la possibilité d'aller dans 6 directions. Vers Saint-Brieuc et Brest avec la ligne de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest, vers Carhaix et Paimpol avec la ligne du Réseau Breton, et enfin vers Plouha et Saint-Nicolas-du-Pélem avec les Chemins de Fer des Côtes-du-Nord. La gare de Saint-Nicolas-du-Pélem permettait la jonction avec la ligne Quintin-Rostrenen du 1er réseau.

Elle constituait un « nœud ferroviaire », une « tête de ligne » et par conséquent une station à grande responsabilité. Reste les vestiges.

La voie que sillonnait autrefois le « petit train » à vapeur reliant Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem desservait : Stations : Guingamp, Saint-Herlin, Kerutret, Saint-Adrien, Bourbriac, Plésidy, Kerien-Magoar, Kerpert, Lanrivain, Saint-Nicolas-du-Pélem.

A visiter également:

- La vallée du Faoudel
  (ancienne ligne en direction Guingamp)
  Au départ de La Piscine

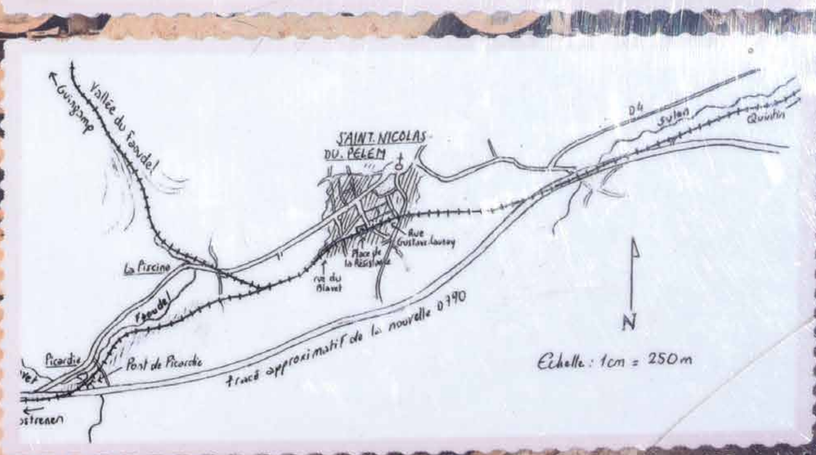
Anecdote

François ne voulait pas descendre !

Le 27 Janvier, vers 7h30, au moment du départ de Saint Nicolas du chemin de fer départemental de Quintin à Rostrenen Francois B., 50 ans, cultivateur au village de La Salle, en Lanrivain, 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.

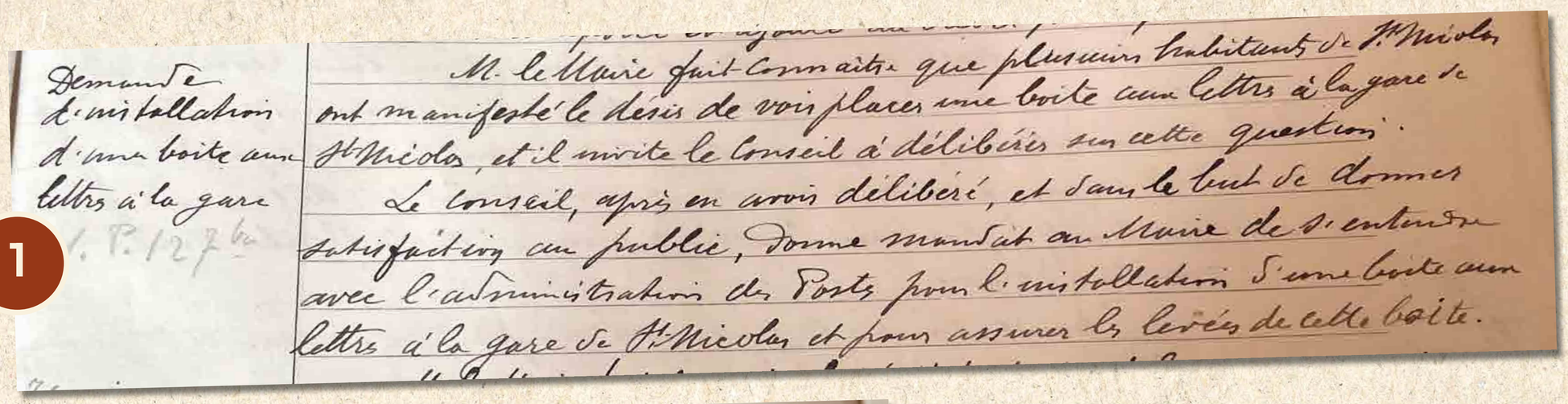
« L'Ouest-Eclair » du 30 Janvier 1910



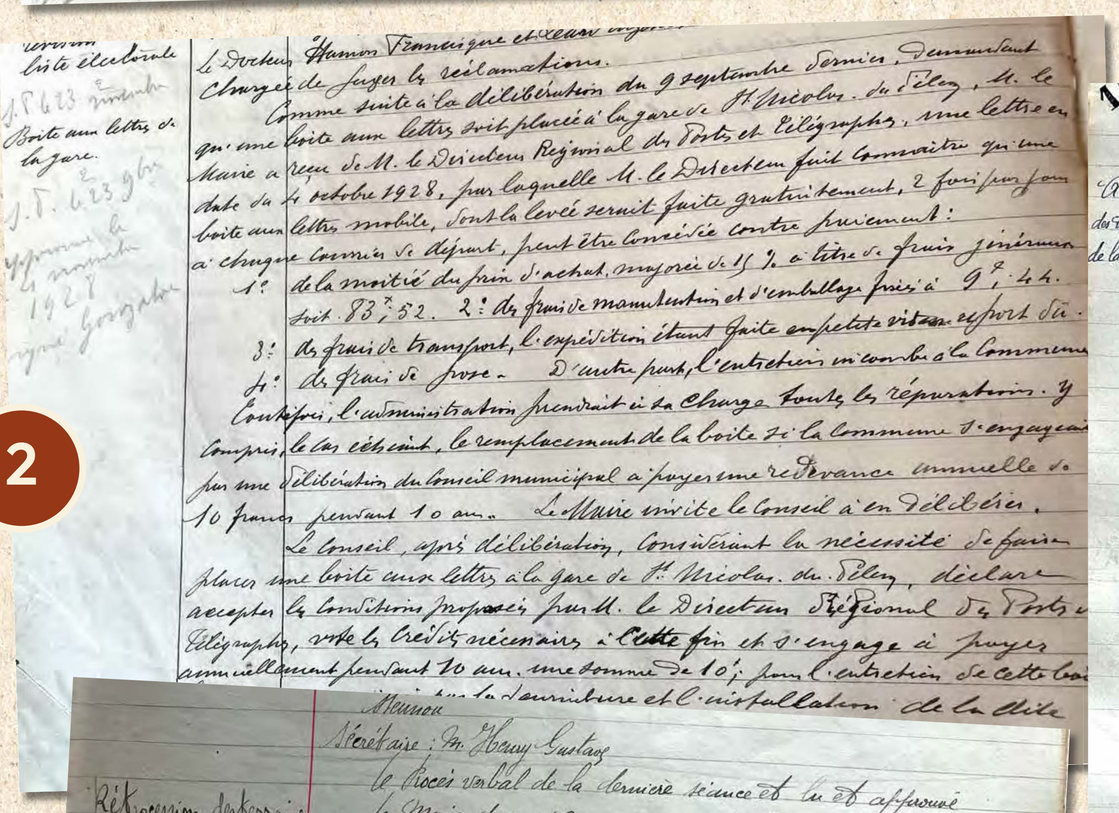
Collection ACFCdN • Création : Vivien - spm22@wanadoo.fr

La ville de Saint-Nicolas-du-Pélem, a souhaité indiquer l'emplacement de l'ancienne gare en proposant aux habitants et aux touristes ce panneau mémoriel.

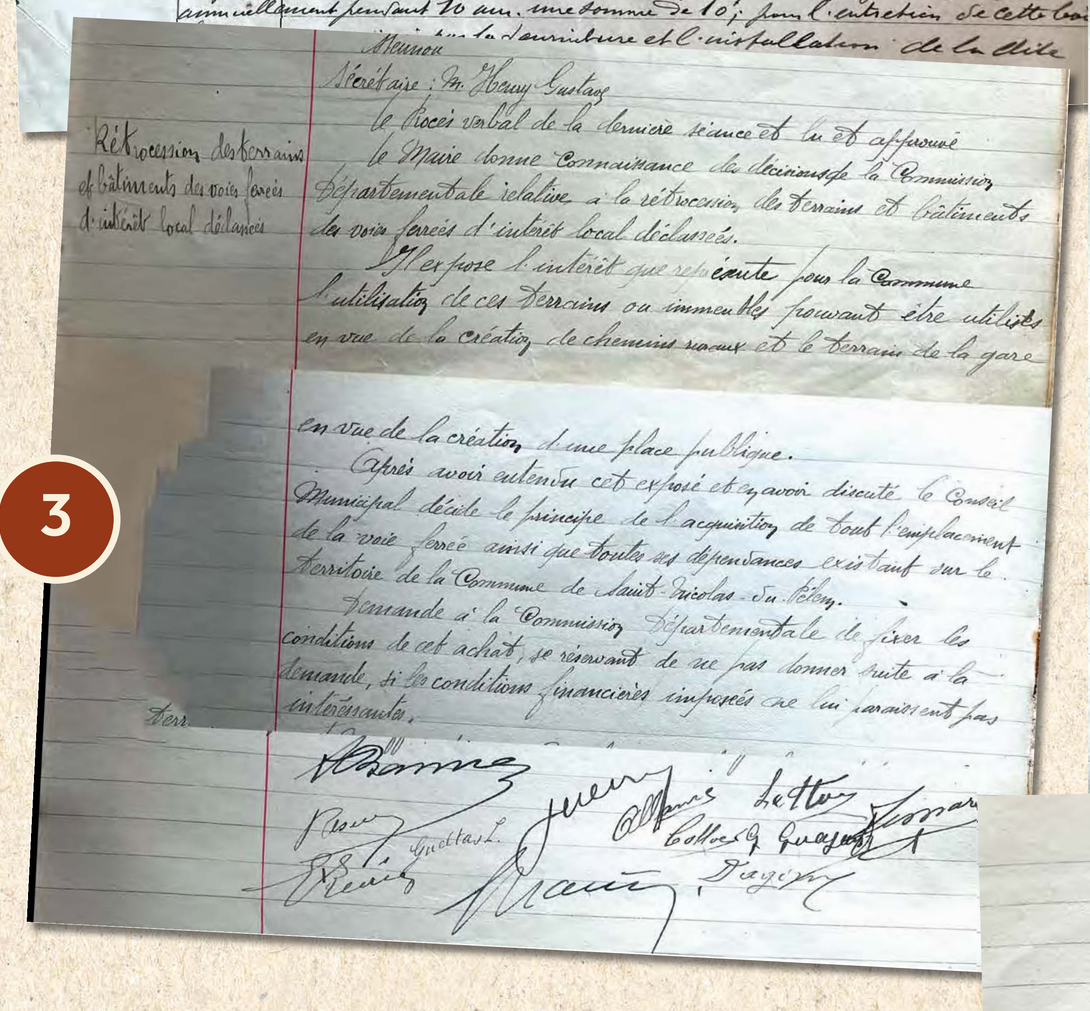
LES LIGNES DE CHEMIN DE FER



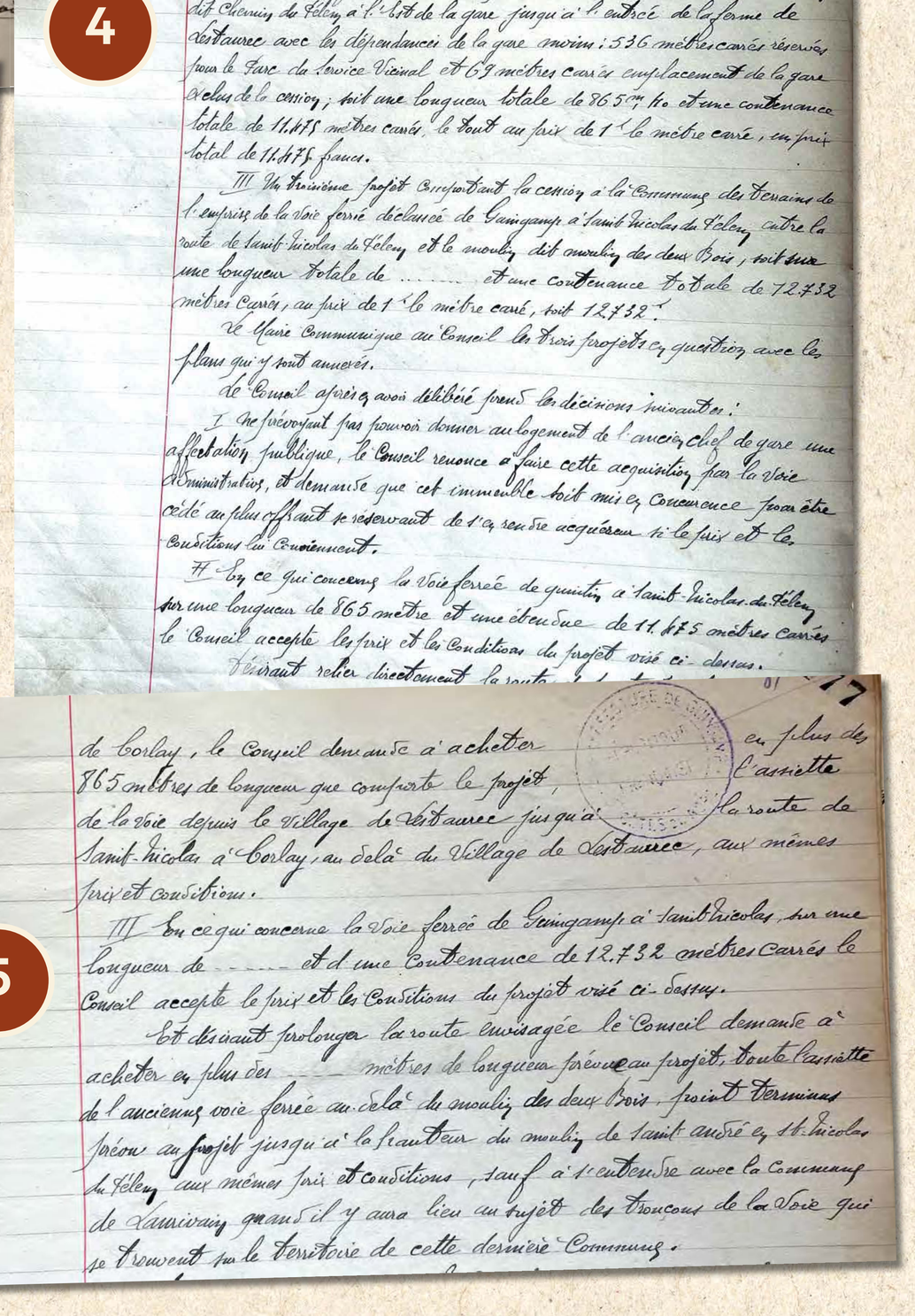
1



2



3



4

5

1. Le 9 septembre 1928, les habitants de Saint-Nicolas-du-Pélem souhaitent l'installation d'une boite aux lettres à la gare.

2. En novembre 1928, Monsieur Bonniec informe le conseil municipal que le Directeur Régional des Postes et Télégraphes a donné son accord pour la levée du courrier à la gare.

3. La ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem ne sert plus depuis août 1938. Le 6 août 1939, le conseil municipal après avoir entendu l'exposé du maire, décide le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

4 et 5. Le 8 août 1943, Monsieur Bonniec, maire de la commune fait part à l'assemblée de la réponse du Préfet suite à la délibération du 12 décembre 1939 relative à la cession des terrains et dépendances de la voie ferrée déclassée.

- Premier projet : la vente du logement de l'ancien chef de gare
- Deuxième projet : cession de terrains de la voie déclassée Quintin à Rostrenen
- Troisième projet : cession de terrains pour la voie déclassée Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem.

Chefs de gare et employés des chemins de fer de Saint-Nicolas-du-Pélem

En 1931

- **Edmond Frick,** né en 1883 à Craon (53) **est chef de gare.** Il vit avec Angèle, son épouse, Edmond, son fils (1913) tous deux nés à Saint-Nicolas-du-Pélem.
- **Clément Carbormeaux,** né à Reims en 1861, **est porteur de colis :** son employeur est la Gare.
- Nombreux employés des chemins de fer des Côtes du Nord : **Auguste Philippe, Joseph Harscoët, François Prijent, Olivier Thépault, Louis Le Borgne, Louis Robin, Joseph Douget, François Le Parc, Alexandre Le Roy.**
  Trémeur Cariou et René Charon ont une spécialité : **ils sont poseurs**.

En 1936

- **Trémeur Philippe,** né en 1886 à Plounerguével, **est chef de Gare.**
  Il habite le quartier de la gare avec son épouse Léontine née en 1892 à Plouguernevel tout comme lui. Le couple a une fille nommée Renée âgée de 11 ans née à Saint-Nicolas-du-Pélem.

L'abri de
La Chesnaye

« ...un grand arc central, neuf arcs de douze mètres et deux travées enjambant la route, détruit en 1978.

La première culée se confondait avec le mur du terre-plein, près du passage inférieur de la ligne voisine : on y voit encore le profil du viaduc, avec l'encorbellement et l'empreinte de la première brique du voûtain. L'accès devenu inutile a été fermé par une travée à barreaux métalliques dans le prolongement du garde-corps de l'esplanade, d'un aspect presque identique.

Avec la culée, il subsiste de l'ouvrage démoli la base d'une pile, dissimulée dans la pente de la vallée qui lui fait face. Le pont était construit selon un axe qui l'éloignait de la ligne Paris-Brest, afin de prévoir une courbe permettant à la voie de la franchir à l'aide du passage inférieur existant. La VFIL reprenait le terre-plein entre la petite école et la rue de Cadolan en contrebas, et enfilait la ruelle en coude qui rejoint la D767 à l'entrée du passage inférieur. Celui-ci passé, la voie pouvait plonger vers le sud... »

Extrait de l'ouvrage « Petits Trains des Côtes-du-Nord ; Que reste-t-il ? » de Jean-Loïc Heurtier, Association des chemins de fers des Côtes-du-Nord.

1

PONTS ET CHAUSSÉES
DÉPARTEMENT des Côtes-du-Nord

Saint-Brieuc, le 2 Avril 19[illegible].

CHEMIN de FER D'INTERET LOCAL (de 1ère Section)
Ligne de GUINGAMP à PLEYBEN-MORLAIX-du-FAOU.

Etablissement d'un arrêt facultatif à la CHESNAIE.

Délibération du Conseil Général du 8 Septembre 1914.
Délibération du Conseil Municipal de GUINGAMP du 24 Février 1915.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE

Une délibération du Conseil Général du 8 Septembre 1914 a prescrit, sur la proposition de M. LOSSEDE, le renvoi, à la session d'Avril 1915, de l'étude de la question relative à l'établissement d'un arrêt facultatif à voyageurs, à la CHESNAIE, près GUINGAMP.

Conformément à l'avis de l'Ingénieur en Chef, et après consultation de M.M. les Conseillers-maires, la décision favorable de l'assemblée départementale devait subordonner à la prise en charge, par la Ville de GUINGAMP, des frais spéciaux de superstructure que cette installation supplémentaire est appelée à entraîner.

Dans ces conditions, M. LOSSEDE qui n'avait pu assister à la réunion du Conseil municipal de cette ville, lors de l'examen de cette affaire, a demandé à l'Assemblée départementale l'ajournement de la question afin de lui permettre, de porter à la session d'Avril 1915 l'offre contributive de la Ville de GUINGAMP.

En réponse à la communication de la Décision du Conseil Général du 8 Septembre 1914, le Conseil Municipal de GUINGAMP a, par délibération du 24 Février 1915, maintenu son vote précédent au sujet de la création de cet arrêt facultatif, en renouvelant son engagement de prendre à sa charge la dépense à prévoir, tout en marquant sa voie de crédit nécessaire jusqu'à présentation du devis estimatif relatif à la dite création.

Conformément à la demande du Conseil Municipal intéressé, nous donnons ci-dessous le devis estimatif réclamé qui se décompose ainsi :

1°)- Travaux d'infrastructure.

Terrassements.....64m3 à 2fr.00...128f00
Boyaux maçonnés.....60m3 à 0fr.50... 30,00
Etablissement d'une buse en béton de 0m 30 de diamètre, à établir sur le fossé de la Route Nationale 167...10m3 à 6fr.00... 60f00
A reporter.....258f

2°)- Travaux de superstructure

Poteau indicateur...

- 3 -
Report.....258f00
2°)- Travaux de superstructure.
Poteau indicateur avec plaque en fonte.....60f00
Semelle.....50f00
Sablage du quai.....110f00
.....36f m/c
A ajouter : Somme à valoir.....12f00
Montant total de l'estimation.....380f00

2

CHEMINS DE FER D'INTERET LOCAL

CONSTRUCTION D'UN ABRI A VOYAGEURS A LA HALTE DE LA CHESNAIE

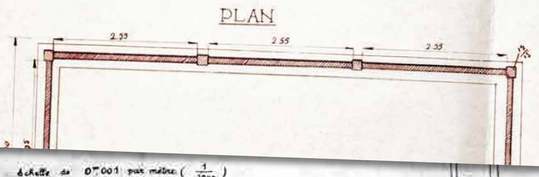
ELEVATION



COUPE



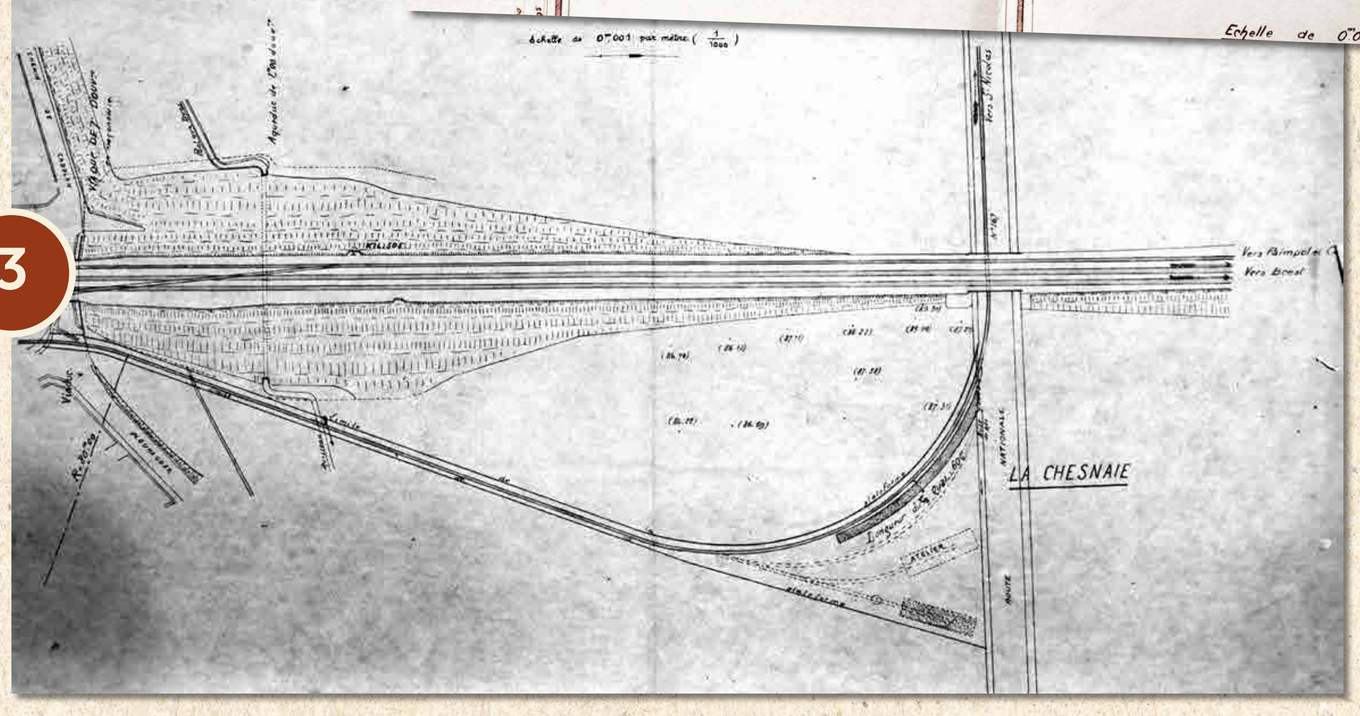
PLAN



Echelle de 0m001 par mètre (1/1000)

Echelle de 0m02 p

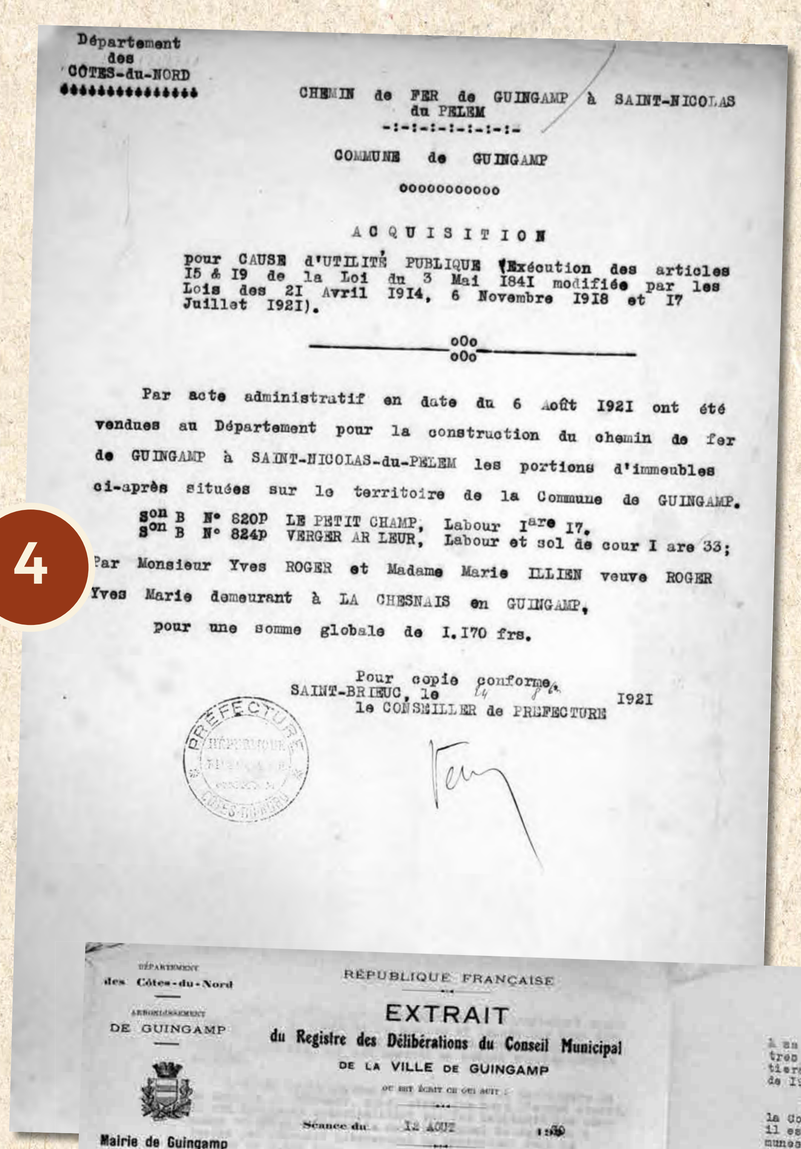
3



LES LIGNES DE CHEMIN DE FER



LES LIGNES DE CHEMIN DE FER



Département des CÔTES-du-NORD

CHEMIN de FER de GUINGAMP à SAINT-NICOLAS du PELEM

COMMUNE de GUINGAMP

ACQUISITION

pour CAUSE d'UTILITÉ PUBLIQUE (Exécution des articles 15 & 19 de la Loi du 3 Mai 1841 modifiée par les Lois des 21 Avril 1914, 6 Novembre 1918 et 17 Juillet 1921).

Par acte administratif en date du 6 Août 1921 ont été vendues au Département pour la construction du chemin de fer de GUINGAMP à SAINT-NICOLAS-du-PELEM les portions d'immeubles ci-après situées sur le territoire de la Commune de GUINGAMP.

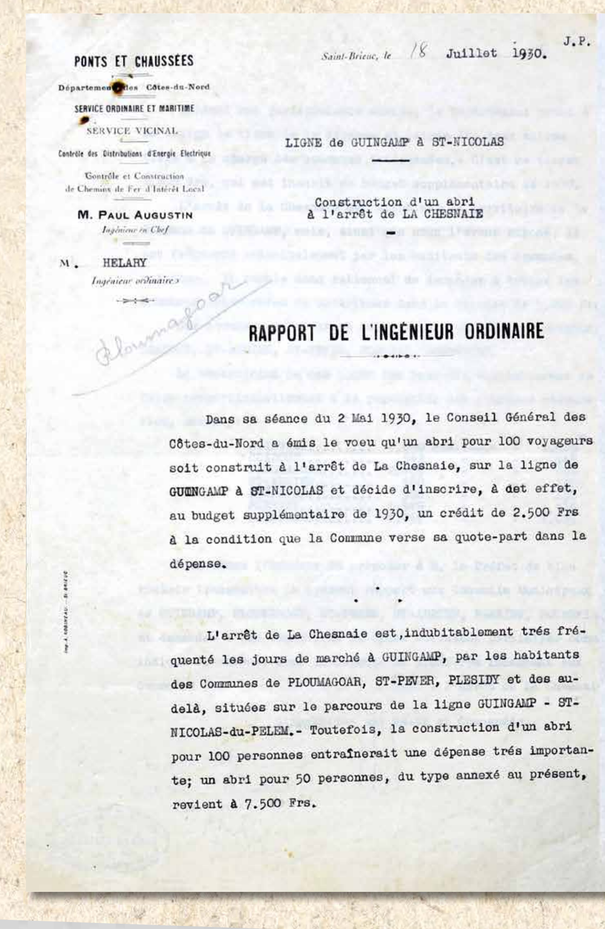
son B N° 820P LE PETIT CHAMP, Labour 1are 17.
son B N° 824p VERGER AR LEUR, Labour et sol de cour 1 are 33;

Par Monsieur Yves ROGER et Madame Marie ILLIEN veuve ROGER Yves Marie demeurant à LA CHESNAIS en GUINGAMP,

pour une somme globale de 1.170 frs.

Pour copie conforme,
SAINT-BRIEUC, le 14 1921
le CONSEILLER de PREFECTURE

PREFECTURE — CÔTES-DU-NORD



PONTS ET CHAUSSÉES
Départements des Côtes-du-Nord
SERVICE ORDINAIRE ET MARITIME
SERVICE VICINAL
Contrôle des Distributions d'Energie Electrique
Contrôle et Construction de Chemins de Fer d'Intérêt Local
M. PAUL AUGUSTIN, Ingénieur en Chef
M. HELARY, Ingénieur ordinaire

Saint-Brieuc, le 18 Juillet 1930. J.P.

LIGNE de GUINGAMP à ST-NICOLAS

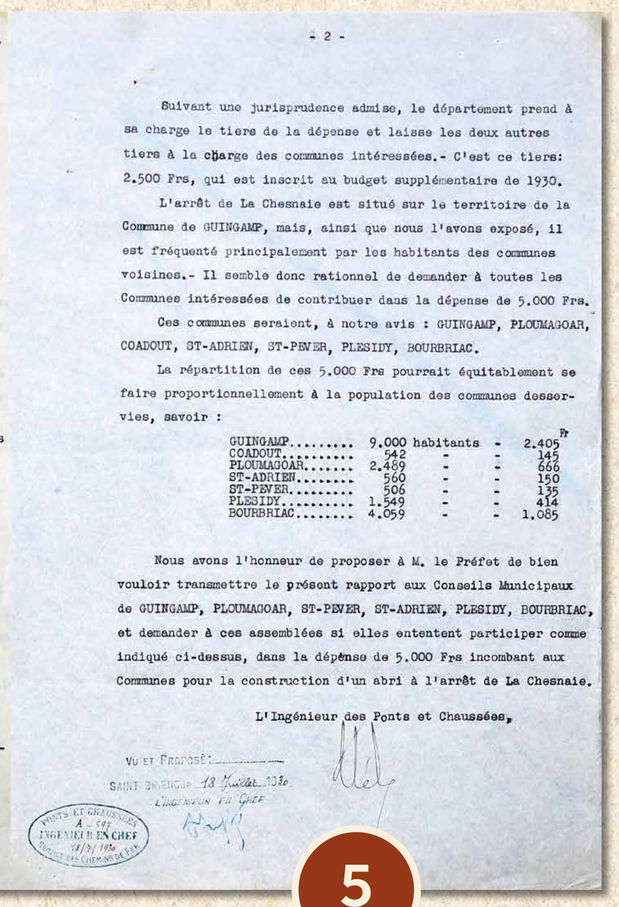
Construction d'un abri à l'arrêt de LA CHESNAIE

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE

Dans sa séance du 2 Mai 1930, le Conseil Général des Côtes-du-Nord a émis le voeu qu'un abri pour 100 voyageurs soit construit à l'arrêt de La Chesnaie, sur la ligne de GUINGAMP à ST-NICOLAS et décide d'inscrire, à cet effet, au budget supplémentaire de 1930, un crédit de 2.500 Frs à la condition que la Commune verse sa quote-part dans la dépense.

. . .

L'arrêt de La Chesnaie est,indubitablement trés fréquenté les jours de marché à GUINGAMP, par les habitants des Communes de PLOUMAGOAR, ST-PEVER, PLESIDY et des au-delà, situées sur le parcours de la ligne GUINGAMP - ST-NICOLAS-du-PELEM.- Toutefois, la construction d'un abri pour 100 personnes entraînerait une dépense trés importante; un abri pour 50 personnes, du type annexé au présent, revient à 7.500 Frs.



- 2 -

Suivant une jurisprudence admise, le département prend à sa charge le tiers de la dépense et laisse les deux autres tiers à la charge des communes intéressées.- C'est ce tiers: 2.500 Frs, qui est inscrit au budget supplémentaire de 1930.

L'arrêt de La Chesnaie est situé sur le territoire de la Commune de GUINGAMP, mais, ainsi que nous l'avons exposé, il est fréquenté principalement par les habitants des communes voisines.- Il semble donc rationnel de demander à toutes les Communes intéressées de contribuer dans la dépense de 5.000 Frs.

Ces communes seraient, à notre avis : GUINGAMP, PLOUMAGOAR, COADOUT, ST-ADRIEN, ST-PEVER, PLESIDY, BOURBRIAC.

La répartition de ces 5.000 Frs pourrait équitablement se faire proportionnellement à la population des communes desservies, savoir :

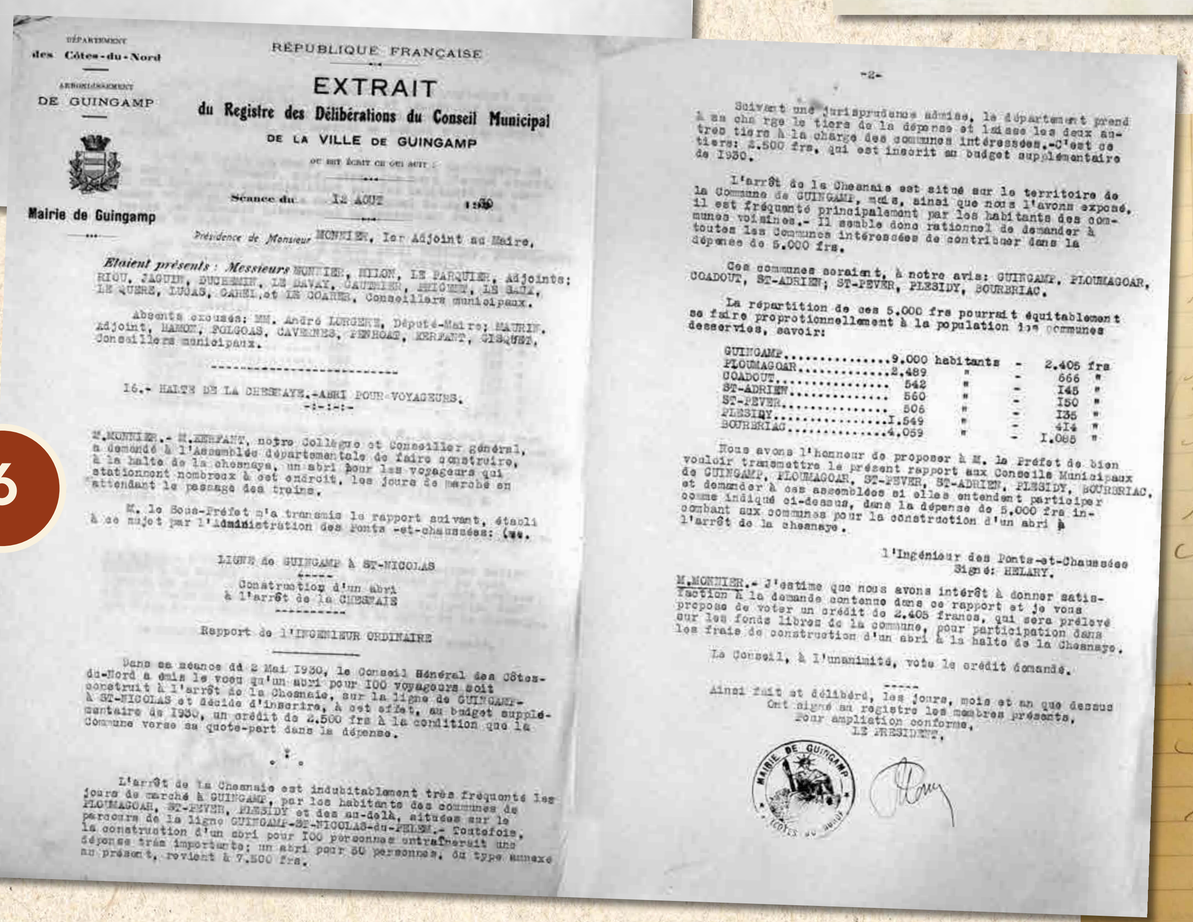
			Fr
GUINGAMP.....	9.000 habitants	-	2.405
COADOUT.....	542	-	145
PLOUMAGOAR.....	2.489	-	666
ST-ADRIEN.....	560	-	150
ST-PEVER.....	506	-	135
PLESIDY.....	1.549	-	414
BOURBRIAC.....	4.059	-	1.085

Nous avons l'honneur de proposer à M. le Préfet de bien vouloir transmettre le présent rapport aux Conseils Municipaux de GUINGAMP, PLOUMAGOAR, ST-PEVER, ST-ADRIEN, PLESIDY, BOURBRIAC, et demander à ces assemblées si elles entendent participer comme indiqué ci-dessus, dans la dépense de 5.000 Frs incombant aux Communes pour la construction d'un abri à l'arrêt de La Chesnaie.

L'Ingénieur des Ponts et Chaussées,

VU ET PROPOSÉ
SAINT-BRIEUC, le 18 Juillet 1930
L'INGÉNIEUR EN CHEF

PONTS ET CHAUSSÉES A. 499 INGÉNIEUR EN CHEF 18/7/1930 SERVICE DES CHEMINS DE FER



DÉPARTEMENT des Côtes-du-Nord
ARRONDISSEMENT DE GUINGAMP
Mairie de Guingamp

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

EXTRAIT du Registre des Délibérations du Conseil Municipal DE LA VILLE DE GUINGAMP

QUI EST ÉCRIT CE QUI SUIT :

Séance du 12 AOUT 1930

Présidence de Monsieur MONNIER, 1er Adjoint au Maire,

Etaient présents : Messieurs MONNIER, MILON, LE PARQUIER, Adjoints; RIOU, JAGUIN, DUCHEMIN, LE HAVAY, GAUTRIER, BRIENEN, LE GALL, LE QUERE, LUCAS, CAREL,et LE COARER, Conseillers municipaux.

Absents excusés: MM. André LORGERE, Député-Maire; MATHIE, Adjoint, HAMON, FOLGOAS, CAVERNES, PENHOAT, KERFANT, GIRARDEZ, Conseillers municipaux.

16.- HALTE DE LA CHESNAYE.-ABRI POUR VOYAGEURS.

M.MONNIER.- M.KERFANT, notre Collègue et Conseiller Général, a demandé à l'Assemblée départementale de faire construire, à la halte de la chesnaye, un abri pour les voyageurs qui stationnent nombreux à cet endroit, les jours de marché en attendant le passage des trains.

M. le Sous-Préfet m'a transmis le rapport suivant, établi à ce sujet par l'Administration des Ponts -et-chaussées: [illegible]

LIGNE de GUINGAMP à ST-NICOLAS

Construction d'un abri à l'arrêt de la CHESNAIS

Rapport de l'INGENIEUR ORDINAIRE

Dans sa séance du 2 Mai 1930, le Conseil Général des Côtes-du-Nord a émis le voeu qu'un abri pour 100 voyageurs soit construit à l'arrêt de la Chesnaie, sur la ligne de GUINGAMP-à ST-NICOLAS et décide d'inscrire, à cet effet, au budget supplémentaire de 1930, un crédit de 2.500 frs à la condition que la Commune verse sa quote-part dans la dépense.

. . .

L'arrêt de la Chesnaie est indubitablement très fréquenté les jours de marché à GUINGAMP, par les habitants des communes de PLOUMAGOAR, ST-PEVER, PLESIDY et des au-dela, situées sur le parcours de la ligne GUINGAMP-ST-NICOLAS-du-PELEM.- Toutefois, la construction d'un abri pour 100 personnes entraînerait une dépense très importante; un abri pour 50 personnes, du type annexé au présent, revient à 7.500 frs.

-2-

Suivant une jurisprudence admise, le département prend à sa charge le tiers de la dépense et laisse les deux autres tiers à la charge des communes intéressées.-C'est ce tiers: 2.500 frs, qui est inscrit au budget supplémentaire de 1930.

L'arrêt de la Chesnaie est situé sur le territoire de la Commune de GUINGAMP, mais, ainsi que nous l'avons exposé, il est fréquenté principalement par les habitants des communes voisines.- Il semble donc rationnel de demander à toutes les Communes intéressées de contribuer dans la dépense de 5.000 frs.

Ces communes seraient, à notre avis: GUINGAMP, PLOUMAGOAR, COADOUT, ST-ADRIEN, ST-PEVER, PLESIDY, BOURBRIAC.

La répartition de ces 5.000 frs pourrait équitablement se faire proportionnellement à la population des communes desservies, savoir:

GUINGAMP.....	9.000 habitants	-	2.405 frs
PLOUMAGOAR.....	2.489 "	-	666 "
COADOUT.....	542 "	-	145 "
ST-ADRIEN.....	560 "	-	150 "
ST-PEVER.....	506 "	-	135 "
PLESIDY.....	1.549 "	-	414 "
BOURBRIAC.....	4.059 "	-	1.085 "

Nous avons l'honneur de proposer à M. le Préfet de bien vouloir transmettre le présent rapport aux Conseils Municipaux de GUINGAMP, PLOUMAGOAR, ST-PEVER, ST-ADRIEN, PLESIDY, BOURBRIAC, et demander à ces assemblées si elles entendent participer comme indiqué ci-dessus, dans la dépense de 5.000 frs incombant aux Communes pour la construction d'un abri à l'arrêt de la Chesnaie.

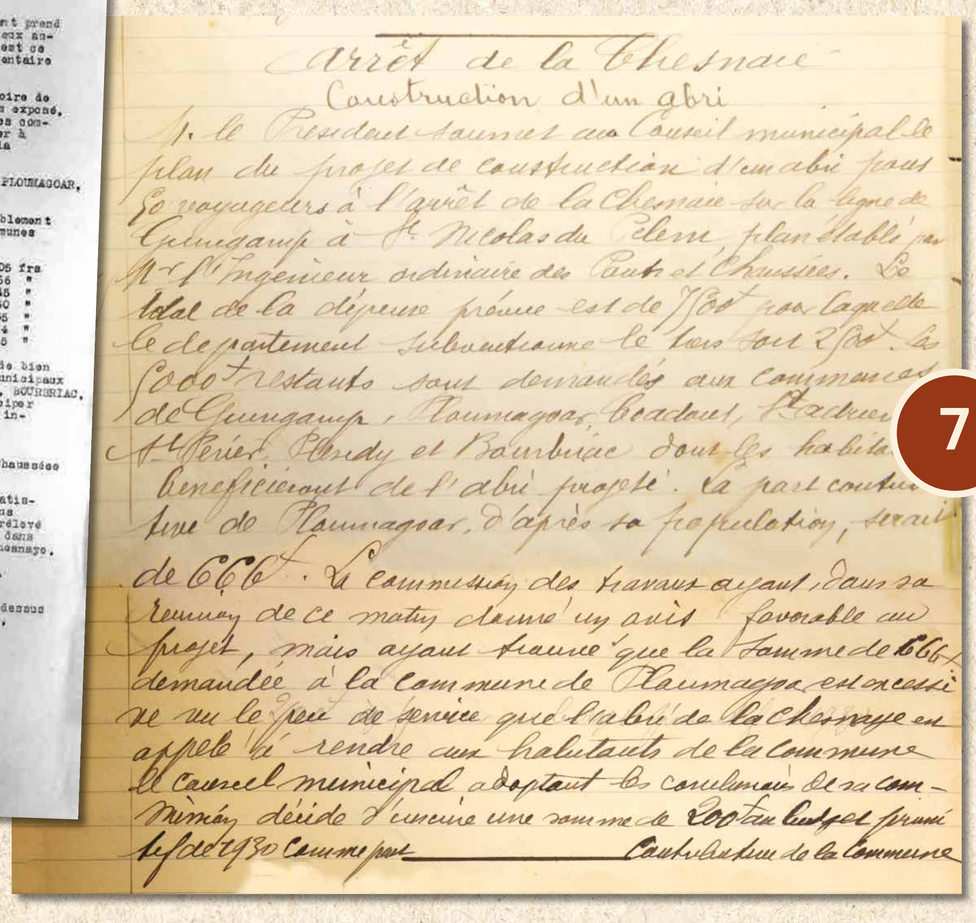
L'Ingénieur des Ponts-et-Chaussées
Signé: HELARY.

M.MONNIER.- J'estime que nous avons intérêt à donner satisfaction à la demande contenue dans ce rapport et je vous propose de voter un crédit de 2.405 francs, qui sera prélevé sur les fonds libres de la commune, pour participation dans les frais de construction d'un abri à la halte de la Chesnaye.

Le Conseil, à l'unanimité, vote le crédit demandé.

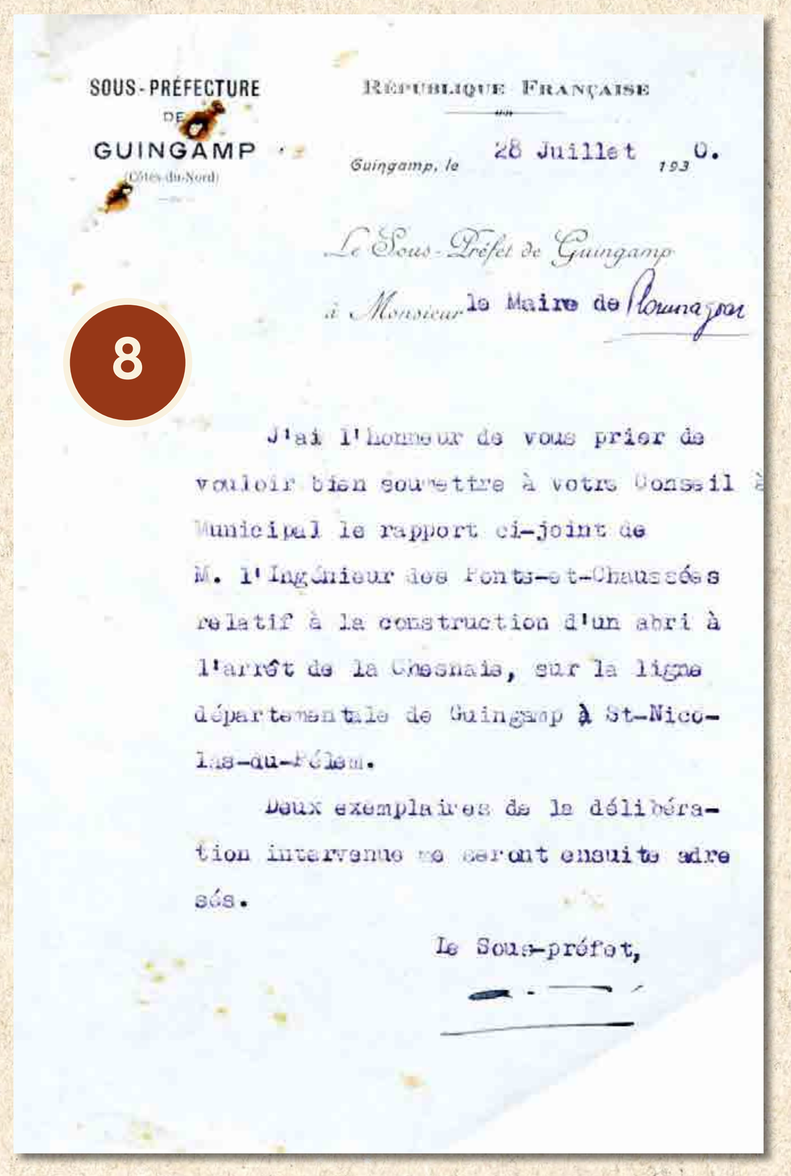
Ainsi fait et délibéré, les jours, mois et an que dessus
Ont signé au registre les membres présents,
Pour ampliation conforme,
LE PRESIDENT,

MAIRIE DE GUINGAMP — CÔTES-DU-NORD



Arrêt de la Chesnaie
Construction d'un abri

Le Président soumet au Conseil municipal le plan du projet de construction d'un abri pour les voyageurs à l'arrêt de la Chesnaie sur la ligne de Guingamp à St Nicolas du Pélem, plan établi par M. l'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées. Le total de la dépense prévue est de 7500 frs sur laquelle le département subventionne le tiers soit 2500 frs. Le solde restants sont demandés aux communes de Guingamp, Ploumagoar, Coadout, Kadrien, St Péver, Plesidy et Bourbriac dont les habitants bénéficieront de l'abri projeté. La part contributive de Ploumagoar, d'après sa population, serait de 666 f. La commission des travaux ayant, dans sa réunion de ce matin donné un avis favorable au projet, mais ayant trouvé que la somme de 666 demandée à la commune de Ploumagoar est excessive vu le peu de service que l'abri de la Chesnaye est appelé à rendre aux habitants de la Commune le Conseil municipal adoptant les conclusions de la commission décide d'inscrire une somme de 200 frs au budget primitif de 1930 comme part contributive de la commune



SOUS-PRÉFECTURE DE GUINGAMP (Côtes-du-Nord)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Guingamp, le 28 Juillet 1930.

Le Sous-Préfet de Guingamp
à Monsieur le Maire de Ploumagoar

J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien soumettre à votre Conseil Municipal le rapport ci-joint de M. l'Ingénieur des Ponts-et-Chaussées relatif à la construction d'un abri à l'arrêt de la Chesnais, sur la ligne départementale de Guingamp à St-Nicolas-du-Pélem.

Deux exemplaires de la délibération intervenue me seront ensuite adressés.

Le Sous-préfet,

1, 2 et 3. L'ingénieur en chef Louis Harel de la Noë contresigne le 2 avril 1915 le rapport de l'ingénieur ordinaire Monsieur Daubert qui propose l'établissement d'arrêt facultatif à la Chesnaye près de Guingamp, après délibération du conseil général du 8 septembre 1914 et délibération du Conseil Municipal de Guingamp présidé par Monsieur Julienne du 24 février 1915.

4. Le département achète en août 1921 des portions d'immeubles pour la construction du chemin de fer de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem.

5, 6, 7 et 8. Dans un rapport de l'ingénieur ordinaire Monsieur Hélary en date du 18 juillet 1930, il est suggéré que sept communes participent à la construction d'un abri pour cent personnes au niveau de la Chesnaye.
Le 28 juillet le Sous-Préfet invite le député-maire de Guingamp, Monsieur André Lorgeré, à soumettre le rapport au conseil municipal.
Le 12 août 1930, en l'absence du maire, Monsieur Monnier 1er adjoint au Maire, présente le rapport de l'ingénieur ordinaire relatif à l'abri de la Chesnaye. Le conseil, à l 'unanimité, vote le crédit proposé par Monsieur Monnier pour participation aux frais.

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

La ligne à Ploumagoar

Tracé non-réalisé

La déclaration d'utilité publique concernant la ligne de chemin de fer Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem est publiée le 28 mars 1912.

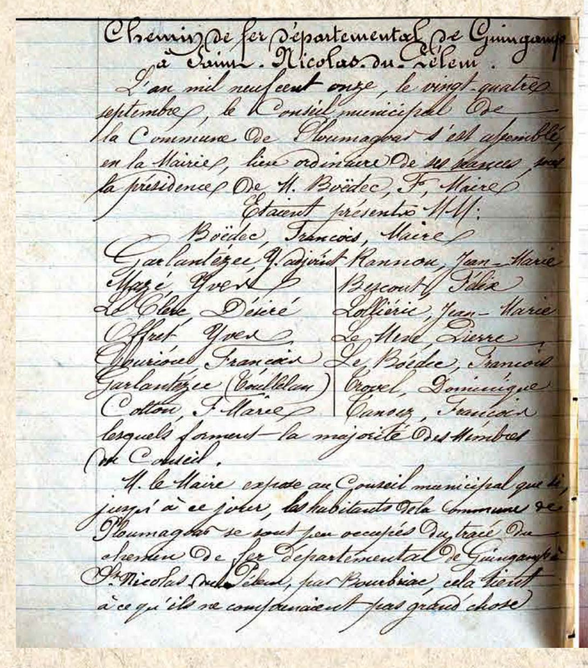
Dès le 24 septembre 1911, le conseil municipal de Ploumagoar, sous la présidence de M. Boédec François, maire, s'est assemblé et a constaté, dans la commune, *« un concert de plaintes et de récriminations »* à propos du tracé prévu pour cette ligne.

« A ce projet désastreux » M. le Maire propose un autre tracé : départ de la gare départementale de Guingamp (comme dans le projet de l'administration) et ensuite : Goas an Lez, Kergillouard, route de Coz Forn, Pen an Croissant, Runanbuan, route de Corlay à partir du Moulin de Kerauffret, Pont Locminé, et ensuite direction Bourbriac. M. le Maire voit dans son projet de nombreux avantages : moins de déclivité et utilisation de routes existantes, donc moins de travaux à réaliser ; meilleure desserte du bourg et des différents villages de la commune, et même des communes voisines.

Cette proposition est transmise aux instances officielles : Préfet, député (M. de Kerguézec), conseiller général (M. Lorgeré), mais cela ne sera pas suivi d'effet !



Ce qui nous permet d'avoir aujourd'hui un magnifique viaduc construit sous l'autorité de l'ingénieur Louis HAREL de la NOË !



Chemin de fer départemental de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem.

L'an mil neuf cent onze, le vingt-quatre septembre, le Conseil municipal de la Commune de Ploumagoar s'est assemblé en la Mairie, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Boëdec, F. Maire.

Etaient présents MM.:

Boëdec, François, Maire
Garlantézec, Adjoint
Hazé, Yves
Le Clec'h, Désiré
Offret, Yves
Burel, François
Garlantézec (Coatfellen)
Cotton, F. Maire
Rannou, Jean-Marie
Bycourt, Félix
Lafleuriel, Jean-Marie
Le Mée, Pierre
Le Boëdec, François
Coquet, Dominique
Cuneaz, François

lesquels forment la majorité des Membres du Conseil.

M. le Maire expose au Conseil municipal que lui, jusqu'à ce jour, les habitants de la Commune de Ploumagoar se sont peu occupés du tracé du Chemin de fer départemental de Guingamp à St-Nicolas-du-Pélem, par Bourbriac, cela tient à ce qu'ils ne connaissaient pas grand chose aux plans mais qu'actuellement le tracé étant établi sur le terrain, c'est un concert de plaintes et de récriminations très justifiées d'ailleurs, dont il est saisi chaque jour.

Le tracé qui est établi actuellement par Goaz-an-Lez, Kochglazou, St Erlin et Kerlosquer n'offre que des inconvénients pour la commune et pas un seul avantage.

Pour le bourg: Le tracé passe trop loin du bourg pour que les habitants puissent s'en servir.

St Erlin. Le tracé passe près de St Erlin, mais comme le point terminus de la ligne se trouve à la gare départementale du réseau Paris, les gens de St Erlin fourniseurs de lait et de beurre à Guingamp n'en feront jamais usage: la gare étant aussi loin de Guingamp que leur propre village Kerlosquer. Le tracé actuel, n'empruntant presqu'aucune route, va couper, un peu partout, mais surtout aux environs de Kerlosquer, la plupart des terres labourables et des prés de ce village morcelant ainsi des propriétés déjà trop morcelés. En sortant de la commune. En sortant de la commune de Ploumagoar par un travail d'art très coûteux sur le Trieux, le tracé actuel s'éloigne, après dirait on, de tout centre, de tout gros village: St Adrien, entre autre, dont le territoire est traversé n'en profitera nullement.

Autre projet: A ce projet désastreux pour la commune de Ploumagoar et pour la région, M. le Maire propose de substituer le suivant. La voie partirait de la gare départementale de Guingamp comme dans le projet critiqué plus haut, mais dès Goaz-an-Lez, elle s'inclinerait un peu vers l'est, suivant la vallée qui coupe le chemin de Locmaria au village de Kerglilbuard de façon à s'approcher le plus près possible du bourg. Elle passerait derrière le bourg pour déboucher et suivre la route de Bégfoan sur une longueur d'environ trois kilomètres jusqu'à Pen an Roscand au haut du grand village du Rest. Elle empruntait ensuite le chemin vicinal n° 8 passerait par Runambian, traverserait le chemin de grande communication n° 5 de Guingamp à St Péver et déboucherait sur la route nationale n° 164 de Guingamp à Corlay au lieu dit Moulin Keraufret; elle suivrait cette route jusqu'au Pont Locminé au bas du bourg de St Péver. De Pont Locminé à Bourbriac, il y a le chemin de grande communication n° 24, sans grande pente, que le chemin de fer départemental pourrait emprunter tout au long. Le raccord serait facile avec le tracé actuel au delà de Bourbriac.

Dans ce projet, de peu plus long que l'autre, il faut remarquer qu'il n'y a aucune déclivité trop rapide; qu'il n'y a aucun travail d'art important à effectuer, la voie pouvant passer sur les ponts déjà existants; que la voie serait construite presque entièrement en route sans grandes corrections à y apporter; que les terrains à acheter pour l'élargissement des routes ne sont pas nombreux, qu'ils se trouveraient en bordure des chemins, par conséquent pas de morcellement de propriétés à effectuer.

A ces avantages de construction s'ajouteraient des avantages économiques nombreux pour tout le pays surtout pour les communes de Ploumagoar Saint Péver et Saint Adrien qui pourraient avoir des gares à moins de 500 mètres de leurs bourgs. Les communes de Lanrodec, partie ouest, Saint Trémeur, Plésidy, partie nord en retireraient également de grands avantages pour acheminer leurs leurs produits vers Guingamp.

Mais c'est surtout pour notre commune que cette voie serait d'une utilité incontestable. Le bourg serait reliée à Guingamp et à l'agglomération si importante de Paris par une voie de chemin de fer. Ce serait une occasion unique pour le bourg de Ploumagoar de sortir de l'état léthargique où la gare de Guingamp en fermant tout accès pour y arriver l'a fait tomber. Les gros villages de Bégfoan, du Rest, de Runambian sentant des haltes de la nouvelle voie et prendraient une importance de plus en plus grande. En un mot cette voie traversant l'axe de la commune de part en part y apporterait la vie et la richesse.

Et le Conseil municipal, approuvant cet exposé de M. le Maire décide:

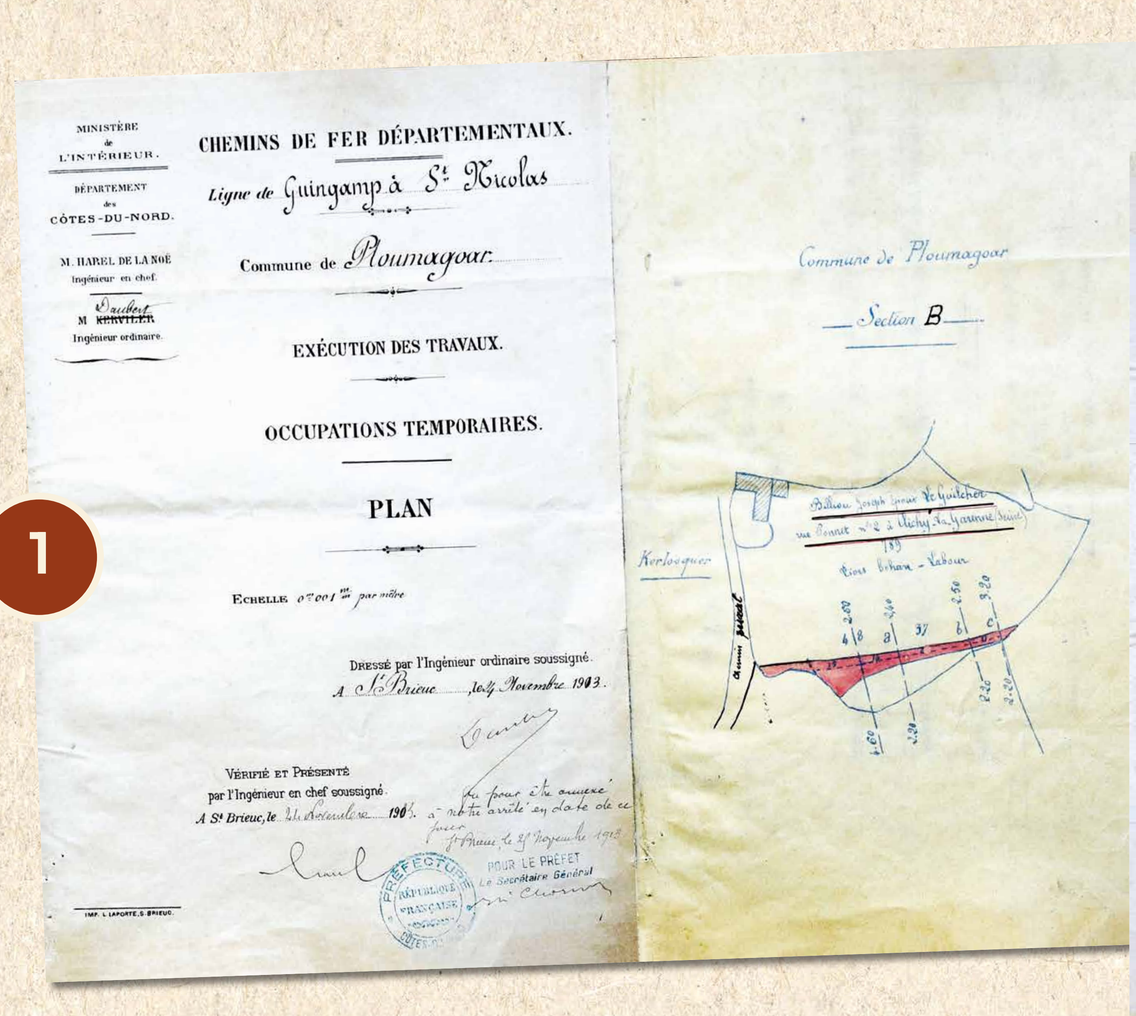
1° de converter cet exposé en délibération

2° de faire parvenir immédiatement cette délibération à M. le Préfet, à M. de Kerguézec député de la circonscription, à M. Lozeré conseiller général en leur donnant mandat d'être les porte-paroles de la commune de Ploumagoar auprès de l'administration et du Conseil général pour faire étudier et aboutir le dit projet.

Délibéré à Ploumagoar le 24 septembre mil neuf cent onze.

Hazé, Le Clec'h, Garlantézec, Le Mée, Boëdec, Rannou

Occupations temporaires



MINISTÈRE de L'INTÉRIEUR.
DÉPARTEMENT des CÔTES-DU-NORD.
M. HAREL DE LA NOË Ingénieur en chef.
M. Daubert ~~KERVILER~~ Ingénieur ordinaire.

CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX.
Ligne de Guingamp à St Nicolas
Commune de Ploumagoar.
EXÉCUTION DES TRAVAUX.
OCCUPATIONS TEMPORAIRES.
PLAN
ECHELLE 0m001m par mètre

DRESSÉ par l'Ingénieur ordinaire soussigné.
A St Brieuc, le 27 Novembre 1913.

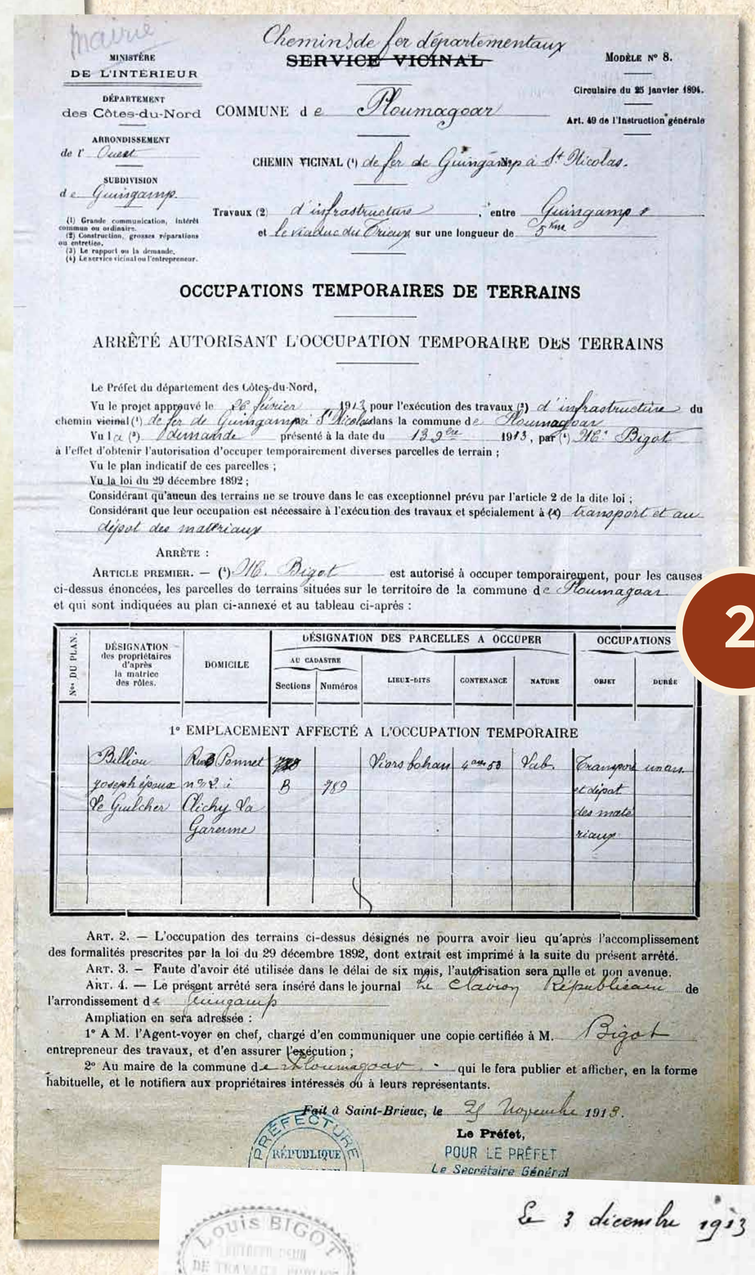
VÉRIFIÉ ET PRÉSENTÉ par l'Ingénieur en chef soussigné.
A St Brieuc, le 2 Décembre 1913.

Vu pour être annexé à notre arrêté en date de ce jour.
A Brieuc le 29 Novembre 1913
POUR LE PRÉFET Le Secrétaire Général

IMP. L. LAPORTE, S. BRIEUC.

Commune de Ploumagoar
Section B

Billiou Joseph rue Ponnet Clichy la Garenne (Seine)
Parcelle n° 2 à Clichy la Garenne (Seine)
Kerlosquer
Viors Bohars - Labour
Chemin vicinal



Maire
Chemins de fer départementaux
~~SERVICE VICINAL~~
MODÈLE N° 8.
Circulaire du 25 janvier 1894.
Art. 40 de l'Instruction générale

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
DÉPARTEMENT des Côtes-du-Nord
ARRONDISSEMENT de l'Ouest
SUBDIVISION de Guingamp
COMMUNE de Ploumagoar
CHEMIN VICINAL (1) de fer de Guingamp à St Nicolas.
Travaux (2) d'infrastructure, entre Guingamp et le viaduc du Trieux sur une longueur de 5 kms

(1) Grande communication, intérêt commun ou ordinaire.
(2) Construction, grosses réparations ou entretien.
(3) Le rapport ou la demande.
(4) Le service vicinal ou l'entrepreneur.

OCCUPATIONS TEMPORAIRES DE TERRAINS

ARRÊTÉ AUTORISANT L'OCCUPATION TEMPORAIRE DES TERRAINS

Le Préfet du département des Côtes-du-Nord,
Vu le projet approuvé le 26 février 1913 pour l'exécution des travaux (2) d'infrastructure du chemin vicinal (1) de fer de Guingamp à St Nicolas dans la commune de Ploumagoar
Vu la (2) demande présenté à la date du 13 9bre 1913, par (4) Mr Bigot
à l'effet d'obtenir l'autorisation d'occuper temporairement diverses parcelles de terrain ;
Vu le plan indicatif de ces parcelles ;
Vu la loi du 29 décembre 1892 ;
Considérant qu'aucun des terrains ne se trouve dans le cas exceptionnel prévu par l'article 2 de la dite loi ;
Considérant que leur occupation est nécessaire à l'exécution des travaux et spécialement à (4) transport et au dépot des matériaux

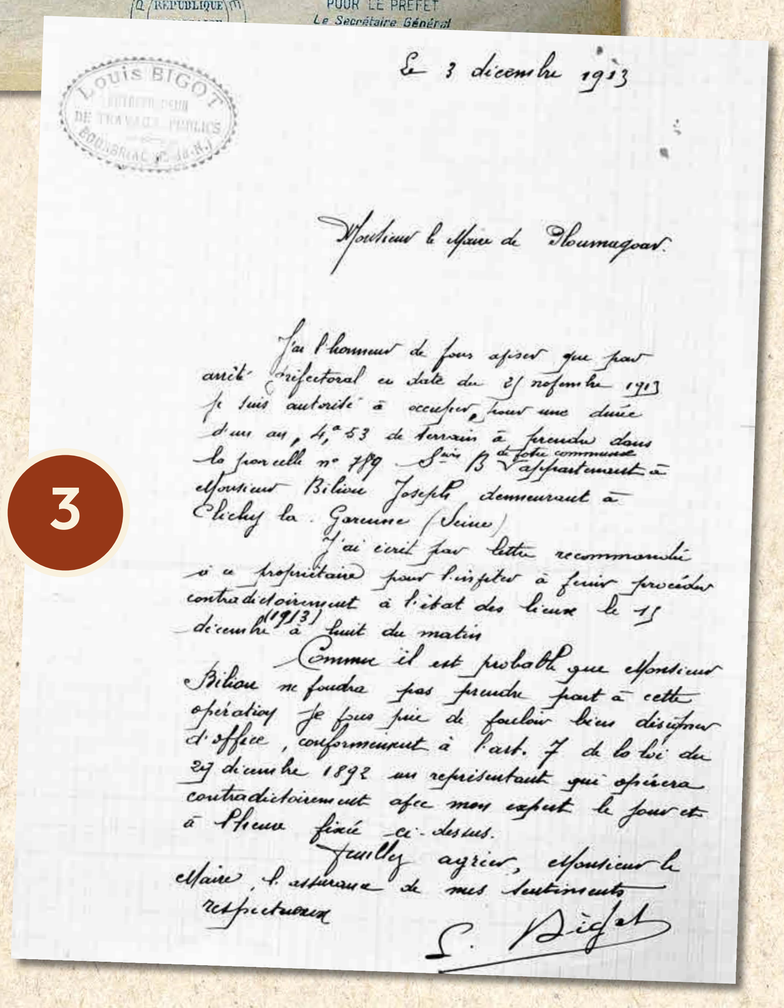
ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — (4) M. Bigot est autorisé à occuper temporairement, pour les causes ci-dessus énoncées, les parcelles de terrains situées sur le territoire de la commune de Ploumagoar et qui sont indiquées au plan ci-annexé et au tableau ci-après :

N° DU PLAN.	DÉSIGNATION des propriétaires d'après la matrice des rôles.	DOMICILE	DÉSIGNATION DES PARCELLES A OCCUPER — AU CADASTRE Sections	Numéros	LIEUX-DITS	CONTENANCE	NATURE	OCCUPATIONS — OBJET	DURÉE
1° EMPLACEMENT AFFECTÉ A L'OCCUPATION TEMPORAIRE									
	Billiou Joseph époux de Le Gulcher	Rue Ponnet n 2 à Clichy la Garenne	~~B~~	789	Viors Bohars	4a 53	Lab.	Transport et dépot des matériaux	

ART. 2. — L'occupation des terrains ci-dessus désignés ne pourra avoir lieu qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 29 décembre 1892, dont extrait est imprimé à la suite du présent arrêté.
ART. 3. — Faute d'avoir été utilisée dans le délai de six mois, l'autorisation sera nulle et non avenue.
ART. 4. — Le présent arrêté sera inséré dans le journal le Clairon Républicain de l'arrondissement de Guingamp
Ampliation en sera adressée :
1° A M. l'Agent-voyer en chef, chargé d'en communiquer une copie certifiée à M. Bigot entrepreneur des travaux, et d'en assurer l'exécution ;
2° Au maire de la commune de Ploumagoar, qui le fera publier et afficher, en la forme habituelle, et le notifiera aux propriétaires intéressés ou à leurs représentants.

Fait à Saint-Brieuc, le 26 Novembre 1913.
Le Préfet,
POUR LE PRÉFET
Le Secrétaire Général



Le 3 décembre 1913

LOUIS BIGOT ENTREPRENEUR DE TRAVAUX PUBLICS BOURBRIAC (C.-du-N.)

Monsieur le Maire de Ploumagoar.

J'ai l'honneur de vous aviser que par arrêté préfectoral en date du 26 novembre 1913 je suis autorisé à occuper pour une durée d'un an, 4a 53 de terrain à prendre dans le pré cadastré n° 789 Sect. B de votre commune appartenant à Monsieur Billiou Joseph demeurant à Clichy la Garenne (Seine)

J'ai écrit par lettre recommandée à la propriétaire pour l'inviter à faire procéder contradictoirement à l'état des lieux le 15 décembre (1913) à huit du matin

Comme il est probable que Monsieur Billiou ne voudra pas prendre part à cette opération je vous prie de vouloir bien désigner d'office, conformément à l'art. 7 de la loi du 29 décembre 1892 un représentant qui opérera contradictoirement avec moi expert le jour et à l'heure fixés ci-dessus.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de mes sentiments respectueux

L. Bigot

1. Le 25 novembre 1913 un plan de la future surface des occupations temporaires à Kerlosquer est élaboré.
Il est vérifié et présenté par l'Ingénieur en chef soussigné par Monsieur Harel de la Noë.

2. Le 25 novembre 1913, le préfet par arrêté autorise Monsieur Bigot, entrepreneur, à occuper temporairement des terrains de Monsieur Billiou, rue Ponnet à Clichy la Garenne pour transport et dépôt des matériaux nécessaires à la construction du viaduc du Trieux.
L'arrêté sera inséré dans le journal « le Clairon Républicain ».

3. Monsieur Bigot entrepreneur de travaux publics à Bourbriac écrit au maire de Ploumagoar pour que celui-ci facilite l'état des lieux des dites parcelles retenues pour l'occupation temporaire.

4

Chemins de fer Départementaux

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS — ~~Ponts et Chaussées~~

DÉPARTEMENT Des Côtes-du-Nord — COMMUNE de Ploumagoar

ARRONDISSEMENT de Guingamp — ~~ROUTE NATIONALE~~ Ligne de Guingamp à St Nicolas des Pères

CANTON de Guingamp — Travaux d infrastructure

OCCUPATIONS TEMPORAIRES DE TERRAINS

CERTIFICAT DE NOTIFICATION AUX PROPRIÉTAIRES (A)

L'an mil neuf cent treize, le trois décembre
je soussigné Boëdec François, Maire de Ploumagoar
ai notifié à M. Billiou Joseph, demt à ~~Tréduel~~ Chichy-la-Garenne (Seine) Rue Pommet N°2 par lettre recommandée
domicilié à ~~Tréduel~~ la Garenne (Seine) ~~du Haut et parlant à~~
un arrêté de M. le Préfet du département des Côtes-du-Nord, en date du 23 9bre 1913
qui autorise Bigot, entrepreneur
à occuper temporairement ~~une~~ deux parcelle de terrain pour ~~extraire~~ faire un dépôt de matériaux
nécessaire pour l'exécution des travaux d'infrastructure de la ligne de Guingamp à St Nicolas
Ensemble un extrait du plan parcellaire annexé audit arrêté ;
Et, afin qu'il n'en ignore, je lui ai remis un exemplaire du présent acte et laissé copie desdits arrêté et plan parcellaire.

Fait à Ploumagoar, les jour, mois et an susdits.
Le Maire,
Boëdec

RÉCÉPISSÉ (B)

Le soussigné, Billiou Joseph
déclare avoir reçu notification de l'avis qui précède, conforme à la minute qui lui a été remise par M. le Maire, ainsi qu'il est dit ci-dessus.
A Ploumagoar, le 1913.

(A) Si le propriétaire n'est pas domicilié dans la commune, la notification est faite au fermier, locataire, gardien ou régisseur. A défaut de toute personne ayant qualité pour la recevoir, elle est faite par lettre chargée adressée au dernier domicile connu du propriétaire ; dans ce cas, l'arrêté et le plan parcellaire sont déposés à la mairie, pour être communiqués sans déplacement aux intéressés sur leur demande.
(B) Si la personne qui reçoit la notification refuse de signer le présent récépissé, on indiquera les motifs de son refus.

Imp. Fr. Guyon, St-Brieuc. (216-1-5-2).

5

Occupations temporaires de terrains.

Arrêté Désignant d'office le Représentant du Propriétaire.

Le Maire de la Commune de Ploumagoar,
Vu l'arrêté du 23 novembre 1913, par lequel M. le Préfet des Côtes du Nord autorise M. Bigot, entrepreneur des travaux publics, à occuper temporairement une parcelle de terrain appartenant au sieur Billiou Joseph, demeurant à Chichy-la-Garenne (Seine) pour les travaux de la ligne de Guingamp à Saint-Nicolas.
Vu la loi du 29 9bre 1892, articles 5 et 7 ;
Considérant que le sieur Billiou, Joseph, régulièrement mis en demeure par lettre recommandée du 3 décembre 1913, d'assister à la constatation préalable de l'état du terrain désigné, ne s'est pas présenté ni fait représenter ;
Arrête :
Monsieur Monjaret Jean-Baptiste est désigné d'office pour procéder contradictoirement avec M. le Guélinel, Maurice, représentant du sieur Bigot, à la constatation de l'état dudit terrain, et en dresser procès-verbal.
Fait à Ploumagoar, le 11 décembre 1913.
Le Maire,
Boëdec

6

Département des Côtes-du-Nord.
Arrondissement de Guingamp
Commune de Ploumagoar
Propriété Billiou Jph

A Ploumagoar le 15 décembre 1913
Occupation temporaire de terrain pour transport et dépôt de matériaux
Chemins de fer d'Intérêt local. — 2e Réseau
Ligne de Guingamp à St Nicolas
Procès-verbal contradictoire de constatation de l'état des lieux

L'an mil neuf cent treize le quinze décembre,
Je soussigné Bigot Louis Entrepreneur de travaux Publics à Bourbriac,
Vu l'arrêté préfectoral en date du 23 novembre 1913 m'autorisant à occuper pendant un an une surface de 4a 83 de terrain situé dans la parcelle N°789 Section B de la Commune de Ploumagoar dite Lois Bihan, appartenant à M. Billiou Joseph époux Réguilcher demeurant à Clichy-la-Garenne (Seine) Rue Pommet N°2 pour le transport et le dépôt des matériaux nécessaires à la construction de la ligne de Guingamp à St Nicolas ;
Vu le récépissé de la Poste en date du 4 décembre 1913 constatant la notification faite le 3 décembre 1913 par lettre recommandée adressée à M. Billiou par M. le Maire de Ploumagoar,
Vu la déclaration que j'ai faite par lettre recommandée adressée le 2 décembre 1913 à M. Billiou pour l'informer que conformément à l'art. 5 de la loi du 29 décembre 1892, il serait procédé le 15 décembre 1913 à 8 heures, à la reconnaissance de l'état actuel des terrains désignés ci-dessus pour être remis à M. Billiou ;
Vu l'information faite à M. le maire de Ploumagoar le 1 décembre 1913 pour la visite des lieux fixée le 15 décembre 1913 à 8 heures ;
Me suis transporté à l'heure et au jour fixés par ma déclaration précité sur les lieux où étant j'ai rencontré M. Monjaret Jean-Baptiste membre à Kerlosquer en Ploumagoar qui m'a présenté un arrêté de M. le maire de Ploumagoar en date du 7 décembre 1913 le désignant pour représenter d'office M. Billiou Joseph.
En conséquence, nous avons procédé ensemble et contradictoirement à la reconnaissance de l'état des lieux et il a été constaté ce qui suit :
La zone de terrain à occuper temporairement dans la parcelle N°789 1er B est délimitée sur place par une rigole d'emprise. — C'est une terre labourable située à flanc de coteau. — La couche de terre végétale présente une épaisseur moyenne de 0,10 — Le sous-sol est sablonneux et rocheux. — Cette zone de terrain n'est pas cultivée depuis plusieurs mois ; la dernière récolte était en céréales.
Le talus qui borde le terrain au haut bord ne présente aucun arbre ni aucun arbuste de valeur — Le talus qui borde ce terrain au midi ne présente qu'un jeune chêne de 0,10 de diamètre à 1m00 du sol et ayant déjà été émondé.
De tout ce qui précède nous avons dressé le présent procès-verbal en trois expéditions dont deux ont été déposées à la mairie de Ploumagoar le 15 décembre 1913 pour être remises une aux archives de la Mairie, l'autre à M. Billiou Joseph. — La 3e expédition est restée dans les mains de M. Bigot.
Fait à Ploumagoar, les jour, mois et an que dessus.
L'Entrepreneur, Le Représentant désigné par le maire,
L. Bigot, Monjaret, Monjaret

4. Monsieur Boëdec François, maire de Ploumagoar fait état d'avoir notifié à Monsieur Billiou que le préfet autorise Monsieur Bigot à occuper les terrains temporairement.

5. Monsieur Boëdec François précise par arrêté avoir désigné d'office Monsieur Monjaret Jean Baptiste pour représenter Monsieur Billiou Joseph pour un état des lieux avec Monsieur Maurice Le Guélinel représentant de Monsieur Bigot, entrepreneur.

6. Procès verbal contradictoire rédigé le 15 décembre 1913 et contresigné par l'entrepreneur Monsieur Bigot et Monsieur Monjaret, le représentant de monsieur Joseph Billiou, propriétaire.

La halte de Saint-Hernin

Témoignage de Jean ECHEVEST

« Je suis né à Saint-Hernin il y a 77 ans, ce que j'ai entendu du petit train c'est ce que mes parents nous racontaient.

Mon père Yves qui était un gosse de 10 à 12 ans alors, allait suivre la construction du viaduc.
Il mettait des pièces sur les rails avant le passage du train.

Concernant la halte, ce n'était pas une gare, mais bien une halte de 5 m sur 5 m en béton. Elle était ouverte sur un côté c'était un abri, il n'y avait pas de banc.

Elle était à l'angle de la rue Pors Rous et la rue de l'Argoat, en face du restaurant.

Lors du remembrement en 1965, la gare et l'espace occupé par l'ancienne ligne faisaient partie tous deux du domaine public, ils ont été rattachés à la parcelle voisine.

Dans les années 70, un lotissement a été créé sur cette parcelle. Une maison a été construite à cet emplacement, la personne qui a acheté le terrain, a détruit le bâtiment.
L'emplacement correspond à la propriété avec le mur en granit rose.

Le train longeait la route de Corlay. Il n'allait pas très vite : quand il montait le Runiou les gens avaient le temps d'aller « pisser » et de remonter !!
Il s'arrêtait partout, cela devait mettre du temps de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem !!

Le train a été remplacé par le car : c'était plus rapide. Un de mes copains avait un billet de train de Kerpert / Guingamp, son épouse ne l'a pas retrouvé.

Alors que la ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem est en activité à partir de 1924, un restaurant est recensé en 1931.

La veuve Françoise Stéphan (née en 1878 à Plouisy) est débitante, elle vit avec son fils Raymond. Son établissement est situé face à la halte du petit train.

Marie Françoise Le Roux avait épousé François Marie Stéphan. Le 22 mai 1919, lors de la naissance de Raymond, François Marie, 42 ans, est chef de chantier, peut être travaille-t-il sur le chantier de la construction du viaduc ?

François Marie déclare son fils en présence de Césarine Mazé, ménagère et Yves Mazé, cultivateur, domiciliés à Saint-Hernin. Le maire de la commune est Yves-Marie Garlantézec.
Raymond est reconnu pupille de la Nation le 3 mars 1927.

En 1936, deux débits de boisson sont situés proches de la halte de Saint-Hernin.

Yvonne Mahé (née en 1908 à Ploumagoar) est débitante, le petit train s'arrête toujours à la halte juste en face du commerce et ce jusqu'à fin 1938. Son époux Yves Marie Mahé (né à Coadout le 10 septembre 1905) est employé.
Le couple a un fils, Michel (né en 1934 à Ploumagoar) décédé très jeune, et une fille, Renée, née vers 1936, mariée à André Pichon. Renée a vécu et tenu le café restaurant avec sa mère Yvonne jusqu'au milieu des années 70, route de Corlay, à l'emplacement actuel du restaurant « Le Saint-Hernin ».



Un bal est organisé dans le restaurant, Raymonde Mazé (à droite) et des amies s'apprêtent à aller danser.

Natalie Jégou (née en 1903 à Pluméliau dans le Morbihan) est débitante. Elle vit avec son époux Emile (né en 1902), ouvrier, et un fils, Raymond, né en 1931 à Ploumagoar, tout comme Emile.

Nathalie tient un café au carrefour de la rue de l'Argoat et de la rue des Cyprès. Le petit train passe devant son débit de boisson avant de virer sur la droite en direction du viaduc de Kerlosquer.

Son fils Raymond Coton épouse Louisette. Le couple vit dans la même maison : Raymond est réparateur de cycles, son atelier est au sous-sol de la maison. Louisette s'occupe du débit de boissons.

Employés des Chemins de fer habitant à Ploumagoar en 1931

Prénom et nom	Date et lieu de naissance	Dépt.	Adresse	Métier
Ernest Le Boetté	1905 Saint-Laurent	08	Le bourg	employé
Félix Daniel	1885 Ploumagoar	22	Le bourg	employé
René Pasquet	1892 Trégffin	22	Le bourg	employé
Yves Jouen	1897 Saint-Hermine	85	Le bourg	employé
Jean Le Houerff	1895 Coadout	22	Saint Hernin	employé
Yves Peurou	1879 Ploumagoar	22	Belle Vue	employé
Jean Huon	1888 Ploumagoar	22	Belle Vue	employé
Paul Ollivier-Henry	1904 Ploumagoar	22	Rue Jean Jaurès	**agent**
Yves Prigent	1883 Moustoir	22	Rue Jean Jaurès	employé
Jean Le Brigant	1894 Belle-Isle-en-Terre	22	Rue Jean Jaurès	employé
Joseph Guillerme	1892 Cloix ?	??	Rue Jean Jaurès	employé
Jean Bronec	1899 Lopérec	29	Rue Jean Jaurès	**ajusteur**
Auguste Frin	1913 Ploumagoar	22	Rue Jean Jaurès	employé
Francis Garoche	1890 Pleneuf	22	Rue Sadi Carnot	employé
Pierre Guégan	1889 Saint-Evarzec	22	Rue Sadi Carnot	employé
Maximien Sincerien	1887 Saint-Garonche	??	Rue Sadi Carnot	employé
Jean Le Grand	1885 Tonquédec	22	Rue Sadi Carnot	employé
Vincent Le Duff	1888 Plouzané	29	Rue Sadi Carnot	employé
Jean Robin	1883 Inzinzac Lochrist	56	Rue Sadi Carnot	employé
Claude le Duff	1895 Plouzané	29	Rue Victor Hugo	employé
Nicolas Garon	1912 Lopérec	29	Rue Victor Hugo	employé
Henry Jourden	1888 Paris	75	Rue Gambetta	employé
Charles Dubois	1882 Saint-Grégoire	35	Rue Gambetta	employé
François Le Gall	1883 Carhaix	29	Rue Gambetta	employé
Nicolas Cuzon	1884 Quéménéven	35	Rue Gambetta	employé
Albert Le Chevillier	1902 Saint-Agathon	22	Rue Gambetta	employé
Etienne Clenaout	1887 Pléchâtel	35	Rue Gambetta	employé
Léon Omnès	1887 Saint-Jouan	35	Rue Gambetta	employé
Eugène Le Cocq	1891 Charpont	28	Rue Gambetta	**chef de district**
Joseph Le Duigou	1893 Saint-Horenes ?	??	Kerprat	employé
Albert Seuron	1899 Kérien	22	Kerprat	employé
René Halléguen	1896 Cloitre ?	??	Kerprat	employé

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Yves Mazé (1868 / 1929), Maire de Ploumagoar de 1925 A 1929 - Mise en œuvre de la halte de Saint-Hernin.

Yves Mazé, né le 6 février 1868 à Bourbriac, fils de cultivateur et cultivateur lui même, est resté attaché à sa terre durant toute sa vie. Ses mérites furent justement récompensés par le Gouvernement de la République qui le fit Chevalier du mérite agricole le 1er janvier 1913 et Officier le 2 août 1925.

Yves Mazé, élu conseiller municipal le 8 mai 1904, fut toujours réélu ; le 3 mai 1925, il passe avec 380 voix. Il devient le premier conseiller municipal de la commune ; quelques jours après, ses amis du conseil le nomment maire de Ploumagoar.

Les services et bienfaits qu'il a accumulés sur la commune ont été importants, c'est un homme qui a compté dans la construction de la commune... Entre autres :

- La création de la halte de Saint-Hernin sur le trajet de la ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem ouverte en 1922.
- La construction d'un lavoir, au lieu-dit « la Croix » : lavoir du pont de la Belle fontaine (aujourd'hui disparu).
- La rénovation de la passerelle de Kerauffret, suite à une inondation de janvier 1926.

Yves Mazé est laboureur quand vient le temps de son incorporation pour l'armée. Le jeune homme mesure 1,69m. Il a les cheveux et les yeux châtain foncé, les yeux gris bleu, le nez long, le visage ovale, la bouche moyenne.

Le 13 novembre 1889, Yves arrive au corps. Il est 2ème canonnier servant maître pointeur le 15 juillet 1890. Artificier le 1er juillet 1891. 7ème Régiment d'artillerie.

Yves est renvoyé le 19 septembre 1891 en congé en attendant son passage en réserve qui aura lieu le 1er novembre 1892 au Régiment d'artillerie divisionnaire de Rennes.

Jeanne Marie, 15 ans en 1881, vit à Saint-Herlin avec son père Jean Louis Derrien, sa mère Jeanne Marie Boédec, ses frères Yves, 14 ans et Jean, 9 ans.
La famille est secondée par deux domestiques : Jean-Marie Urvoy, 20 ans et Madeleine Geoffroy, 33 ans.

Yves Mazé, laboureur âgé de 25 ans demeurant à Bourbriac, épouse le 28 septembre 1893 Jeanne Marie Derrien, ménagère de 28 ans de Ploumagoar.

Le jeune couple est installé à Saint-Herlin en 1896. Yves et Jeanne Marie ont deux domestiques : Alexandre Mahé, laboureur et Marie Yvonne Souder, aide ménagère.
Ils sont voisins avec Jean-Louis et Jeanne Marie Derrien, rentiers. Yves et Jean-Louis, les frères de Jeanne Marie, vivent toujours chez leurs parents, ils sont laboureurs.

Yves et Jeanne Marie vont avoir des enfants : Hippolyte Louis Marie, né le 12 août 1894 ; Césarine Marie Anne, le 7 juillet 1896 ; Juliette Marie Rose, le 18 février 1898 ; François Marie, le 16 mars 1899 ; et Aimée Maria, le 19 avril 1907.

En 1901, le jeune couple est aidé par deux domestiques : Jeanne Yvonne Le Provost, 16 ans, née à Kerien et Francis Le Moigne, 16 ans, cultivateur.

Jeanne Marie décède le 12 septembre 1908 à Ploumagoar, le maire est alors François Boédec. L'épouse, mère de famille laisse de jeunes enfants après elle, dont la petite Aimée Maria âgée de quelques mois.

Yves, alors âgé de 41 ans, se remarie le 28 mars 1909 avec Jeanne Yvonne Le Provost âgée de 24 ans. La jeune femme travaillait dans la famille pour s'occuper des cinq enfants d'Yves et Jeanne Yvonne depuis l'âge de 16 ans.



Le nouveau couple aura cinq enfants.
Eugène Marie voit le jour le 21 mai 1909 ; Francine Marie, le 19 juin 1910 ; Yvonne naît le 30 août 1912 ; Marie Virginie, le 13 mars 1914 ; et Georges Marie, le 23 septembre 1916.



Marie Virginie le jour de son mariage.

Le maire est alors Yves Garlantézec.

Yves ne sera pas mobilisé pour la Première Guerre mondiale car père de dix enfants.

Il décède le 2 avril 1929 alors qu'il occupe la fonction de maire, à l'âge de 61 ans.



Jeanne Yvonne.



Yvonne.

Son épouse, Jeanne Yvonne Le Provost, décède accidentellement le 13 août 1937 à 20h. C'est sa fille Yvonne, mariée à Jacques Le Guillou, qui déclare le décès. Yvonne est aussi la secrétaire de mairie.

Texte rédigé avec l'aide de Raymonde petite fille de Jeanne Yvonne, fille de Marie Virginie. Raymonde vit toujours sur la commune de Ploumagoar.

Un accident à Saint-Hernin en 1925.

Accident survenu le 26 mars un passage à niveau de la route nationale N°167 près de Saint-Herlin.

Rapport du commissaire de surveillance administrative.

Ayant été avisés par avis du 27 mars 1925 de Monsieur le sous-inspecteur de l'Exploitation qu'une collision s'était produite le 26 mars au P. N. de la route Nationale N°167 près de Saint-Herlin entre le train N°136 allant de Saint-Nicolas à Guingamp et une camionnette automobile appartenant à Monsieur Faret de Pabu, nous avons procédé à une enquête.

Le mécanicien du train Monsieur Dhou Ailly, nous a déclaré :

« Le courrier que nous trouvons d'habitude à la gare de Plésidy n'était pas arrivé au moment de notre passage.

A la halte de Saint-Herlin, au moment où je démarrais, j'ai aperçu, venant de la direction de Corlay, une camionnette automobile. J'ai pensé que c'était peut-être le courrier de Plésidy et j'ai démarré lentement pour lui donner du temps de nous rejoindre…

La camionnette nous a dépassé et j'ai continué ma marche normale vers Guingamp. Comme je revois la camionnette devant moi et que j'allais traverser la route dans quelques minutes, j'ai sifflé longuement et à plusieurs reprises à partir de l'allée de bouleaux qui se trouve sur ma droite, c'est-à-dire à 300 mètres environ du passage à niveau.
J'ai même modéré ma vitesse en approchant du passage à niveau. Je n'ai pas vu la camionnette qui a heurté le train ».

Monsieur Landouar, chef cantonnier, nous a déclaré :

« Je me trouvais dans le train, j'ai remarqué le passage de la camionnette à Saint Herlin, mais je ne me suis pas rendu compte que l'accident allait se produire. Je suis certain que le mécanicien a sifflé longuement avant le passage à niveau ».

Monsieur l'abbé Le Lay, professeur au collège de Guingamp nous a déclaré :

« Je me trouvais dans le train, mais je n'ai rien vu ! Jusqu'au moment de l'accident, sur la cause duquel je ne peux rien dire. J'ai vu la camionnette renversée sur le côté droit de la voie, et de la marchandise renversée et brisée ».

Le chef de train nous a déclaré :

« Nous avions 7 minutes de retard en partant de Saint Herlin. Je n'ai pas vu que l'accident allait se produire. Le train roulait à une vitesse ordinaire ».

Nous avons également interrogé les occupants de la camionnette.

Monsieur Faret propriétaire de la camionnette, nous a déclaré :

« Je me trouvais dans la camionnette et ne me suis pas rendu compte de l'imminence de l'accident.

Je ne puis dire si le mécanicien a sifflé ou non, mais il y a une chose certaine, c'est que la camionnette était engagée sur la voie, car si la camionnette avait heurté la machine, les phares et le radiateur auraient été détériorés.

Or il n'y a qu'un phare cassé et le radiateur n'est pas détérioré. Si le mécanicien avait freiné, nous aurions passé ».

➦ En 1926, Joseph Faret vit à Pabu au hameau « la Barrière » avec son épouse Jeanne. Ils sont tous deux commerçants et ont deux enfants : René, né à Montargis et Louise, née à Guingamp en 1915.

Monsieur Bataille nous a déclaré :

« Je me trouvais dans l'intérieur de la camionnette, je ne m'occupais pas de la marche de la voiture, je laissais ce soin au conducteur. Au moment de l'accident j'ai sauté et j'ai été pris entre la camionnette et les côtés de la machine. Je ne peux pas vous dire si le mécanicien a sifflé ou non ».

Monsieur Le Merret, conducteur de la camionnette :

« Je roulais à 30 km à l'heure environ ».

Monsieur Corrégues, âgé de 14 ans, nous a déclaré :

« J'étais assis sur le devant de la camionnette, sur la planche, les jambes dehors et les pieds sur le marchepied. Je faisais face à la voie, mais je ne me suis pas rendu compte que l'accident allait se produire.

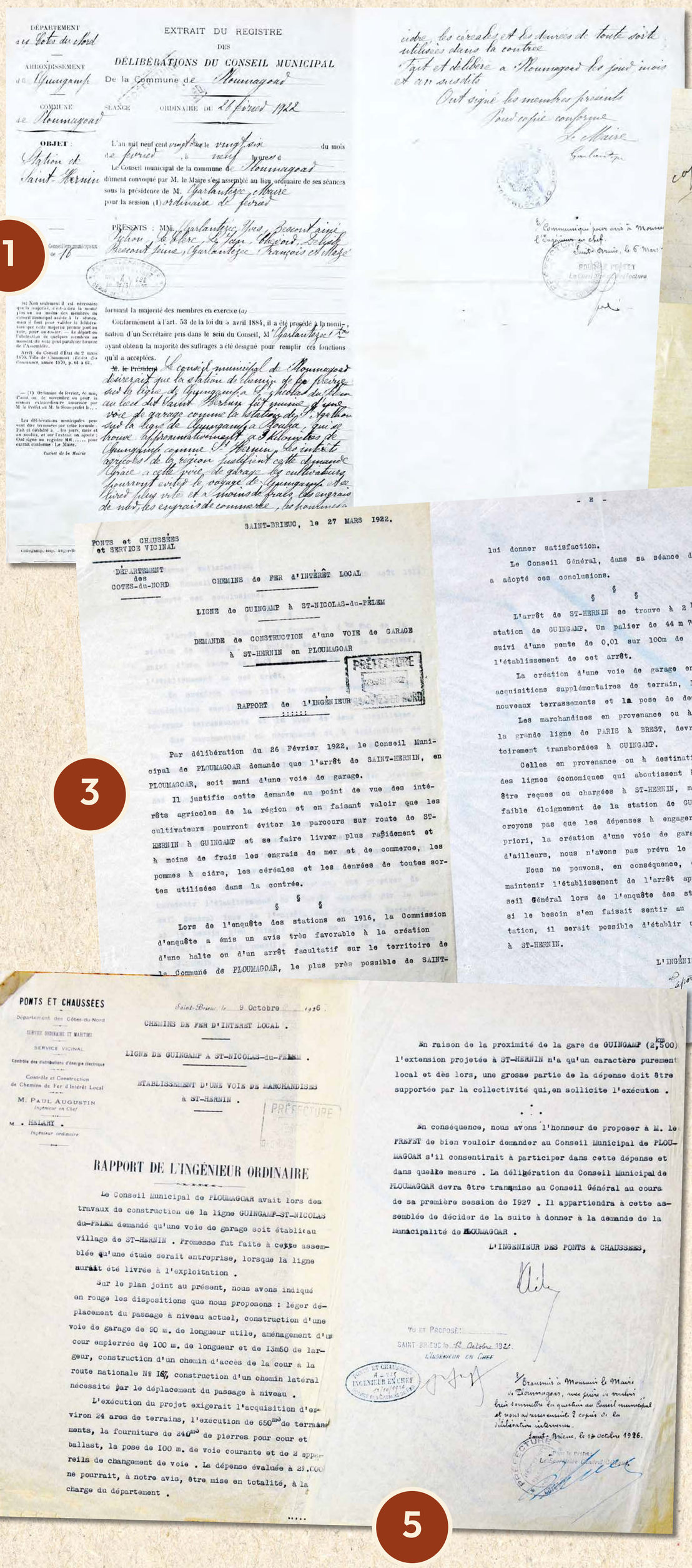
Le conducteur a freiné lorsqu'il a vu l'un des occupants sauter. C'est tout ce que je peux dire ».

Etc...

Par suite de l'accident, le train est entré à Guingamp avec 25 minutes de retard. La camionnette a été trainée sur 6m environ le long de la voie.

Le propriétaire nous a déclaré qu'elle est complétement hors d'usage, de la marchandise (principalement de la vaisselle) a été détériorée.

Documents historiques relatifs à la Halte de Saint-Hernin



DÉPARTEMENT des Côtes du Nord

ARRONDISSEMENT de Guingamp

COMMUNE de Ploumagoar

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL De la Commune de Ploumagoar

SEANCE ORDINAIRE DU 26 février 1922

OBJET : Station de Saint-Hernin

L'an mil neuf cent vingt-deux le vingt-six du mois de février, à neuf heures du

Le Conseil municipal de la commune de Ploumagoar dûment convoqué par M. le Maire s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de M. Garlantezec Maire pour la session (1) ordinaire de février

PRESENTS : MM. Garlantezec Yves, Besnard aîné, Cghon, Le Clerc, Le Jean, Abgrall, Le Goff, Besnard Jeune, Garlantezec François et Moze

Conseillers municipaux de 10

formant la majorité des membres en exercice (a)

Conformément à l'art. 53 de la loi du 5 avril 1884, il a été procédé à la nomination d'un Secrétaire pris dans le sein du Conseil, M. Garlantezec Yves ayant obtenu la majorité des suffrages a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

M. le Président Le conseil municipal de Ploumagoar désirerait que la station de Hernin de la ligne de Guingamp à Pontrieux fut munie d'une voie de garage comme la station de St Agathon sur la ligne de Guingamp à Paimpol, qui se trouve approximativement à 3 kilomètres de Guingamp comme St Hernin, les intérêts agricoles de la région justifient cette demande. Grâce à cette voie de garage les cultivateurs pourront éviter le voyage de Guingamp et se feront livrer plus rapidement et à moins de frais les engrais de mer et de commerce, les pommes à cidre, les céréales et les denrées de toutes sortes utilisées dans la contrée.

Fait et délibéré à Ploumagoar les jour mois et an susdits

Ont signé les membres présents

Pour copie conforme

Le Maire

Garlantezec

Communiqué pour avis à Monsieur l'Ingénieur en chef.

Saint-Brieuc, le 6 Mars

LE PRÉFET

Le Conseiller de Préfecture

(a) Non seulement il est nécessaire que la majorité, c'est-à-dire la moitié plus un, des membres du conseil municipal assiste à la séance, mais il faut pour valider la délibération que cette majorité prenne part au vote, pour ou contre. — Le départ ou l'abstention de quelques membres au moment du vote peut paralyser l'ouverture de l'Assemblée.

Arrêt du Conseil d'Etat du 2 mars 1850, Ville de Chaumont (Ecole des Communes, année 1850, p. 61 à 63).

— (1) Ordinaire de février, de mai, d'août ou de novembre ou pour la session extraordinaire autorisée par M. le Préfet ou M. le Sous-préfet le...

Les délibérations municipales peuvent être terminées par cette formule : Fait et délibéré à... les jours, mois et an susdits, et ont l'extrait en ajoute : Ont signé au registre MM..... pour extrait conforme : Le Maire.

Cachet de la Mairie

1

Copié

1re Route de St-Herlay au Petit Paris — Le conseil municipal sur la grande question du chemin vicinal ordinaire n° 1 entre la Croix de Ploumagoar et le village du Petit Paris, chemin qui, d'ailleurs aboutit à la station de chemin de fer de St-Hernin demande son classement dans le réseau des chemins ~~vicinaux~~ de grande communication

Fait et délibéré à Ploumagoar les jour mois et an que dessus

Garlantezec Yves, Besnard Jeune, Le Clerc, Le Jean, Abgrall, Le Goff, Besnard Jeune, Garlantezec François et Moze

2

SAINT-BRIEUC, le 27 MARS 1922.

PONTS et CHAUSSÉES et SERVICE VICINAL

DÉPARTEMENT des CÔTES-du-NORD

CHEMINS de FER d'INTÉRÊT LOCAL

LIGNE de GUINGAMP à ST-NICOLAS-du-PÉLEM

DEMANDE de CONSTRUCTION d'une VOIE de GARAGE à ST-HERNIN en PLOUMAGOAR

PRÉFECTURE

RAPPORT de l'INGÉNIEUR

Par délibération du 26 Février 1922, le Conseil Municipal de PLOUMAGOAR demande que l'arrêt de SAINT-HERNIN, en PLOUMAGOAR, soit muni d'une voie de garage.

Il justifie cette demande au point de vue des intérêts agricoles de la région et en faisant valoir que les cultivateurs pourront éviter le parcours sur route de ST-HERNIN à GUINGAMP et se faire livrer plus rapidement et à moins de frais les engrais de mer et de commerce, les pommes à cidre, les céréales et les denrées de toutes sortes utilisées dans la contrée.

§ §

Lors de l'enquête des stations en 1916, la Commission d'enquête a émis un avis très favorable à la création d'une halte ou d'un arrêt facultatif sur le territoire de la Commune de PLOUMAGOAR, le plus près possible de SAINT-

3

- 2 -

lui donner satisfaction.

Le Conseil Général, dans sa séance du 25 Août 1916 a adopté ces conclusions.

§ §

L'arrêt de ST-HERNIN se trouve à 2 km 750 de la station de GUINGAMP. Un palier de 44 m 70 de longueur, suivi d'une pente de 0,01 sur 100m de longueur permet l'établissement de cet arrêt.

La création d'une voie de garage entraînerait des acquisitions supplémentaires de terrain, l'exécution de nouveaux terrassements et la pose de deux aiguillages.

Les marchandises en provenance ou à destination de la grande ligne de PARIS à BREST, devront être obligatoirement transbordées à GUINGAMP.

Celles en provenance ou à destination des stations des lignes économiques qui aboutissent à GUINGAMP pourront être reçues ou chargées à ST-HERNIN, mais en raison du faible éloignement de la station de GUINGAMP nous ne croyons pas que les dépenses à engager justifient, à priori, la création d'une voie de garage, pour laquelle, d'ailleurs, nous n'avons pas prévu le matériel nécessaire.

Nous ne pouvons, en conséquence, que proposer de maintenir l'établissement de l'arrêt approuvé par le Conseil Général lors de l'enquête des stations. Toutefois, si le besoin s'en faisait sentir au cours de l'exploitation, il serait possible d'établir une voie de garage à ST-HERNIN.

L'INGÉNIEUR,

AVIS.....

AVIS de l'INGÉNIEUR en CHEF,

L'établissement d'une voie de garage à l'arrêt de ST-HERNIN nécessite l'acquisition de terrains; sans donner un avis défavorable à cette installation complémentaire, nous estimons qu'il serait préférable d'attendre que la mise en exploitation de la ligne ait permis d'en apprécier l'utilité.

SAINT-BRIEUC, le 27 MARS 1922

L'INGÉNIEUR en CHEF,

PONTS ET CHAUSSÉES INGÉNIEUR EN CHEF A 17/3/1922 SERVICE DES PRÉFECTURES

Transmis à Monsieur le Maire de Ploumagoar, avec avis conforme à celui de Mr. M. les Ingénieurs.

Saint-Brieuc, le 29 Mars 1922.

LE PRÉFET

Le Conseiller de Préfecture

4

PONTS ET CHAUSSÉES

Département des Côtes-du-Nord

SERVICE ORDINAIRE ET MARITIME

SERVICE VICINAL

Contrôle des distributions d'énergie électrique

Contrôle et Construction de Chemins de Fer d'Intérêt Local

M. PAUL AUGUSTIN Ingénieur en Chef

M. HELARY Ingénieur ordinaire

Saint-Brieuc le 9 Octobre 1926.

CHEMINS DE FER D'INTERET LOCAL.

LIGNE DE GUINGAMP A ST-NICOLAS-du-PELEM.

ETABLISSEMENT D'UNE VOIE DE MARCHANDISES à ST-HERNIN.

PRÉFECTURE

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE

Le Conseil Municipal de PLOUMAGOAR avait lors des travaux de construction de la ligne GUINGAMP-ST-NICOLAS du-PELEM demandé qu'une voie de garage soit établi au village de ST-HERNIN. Promesse fut faite à cette assemblée qu'une étude serait entreprise, lorsque la ligne aurait été livrée à l'exploitation.

Sur le plan joint au présent, nous avons indiqué en rouge les dispositions que nous proposons : léger déplacement du passage à niveau actuel, construction d'une voie de garage de 90 m. de longueur utile, aménagement d'une cour empierrée de 100 m. de longueur et de 13m50 de largeur, construction d'un chemin d'accès de la cour à la route nationale N° 16, construction d'un chemin latéral nécessité par le déplacement du passage à niveau.

L'exécution du projet exigerait l'acquisition d'environ 24 ares de terrains, l'exécution de 650 m³ de terrassements, la fourniture de 240 m³ de pierres pour cour et ballast, la pose de 100 m. de voie courante et de 2 appareils de changement de voie. La dépense évaluée à 29.000 ne pourrait, à notre avis, être mise en totalité, à la charge du département.

.....

Vu et Proposé:

SAINT-BRIEUC le 9 Octobre 1926.

L'INGÉNIEUR EN CHEF

PONTS ET CHAUSSÉES A — INGÉNIEUR EN CHEF — 11/10/1926 — SERVICE des CHEMINS de FER

En raison de la proximité de la gare de GUINGAMP (2,500) l'extension projetée à ST-HERNIN n'a qu'un caractère purement local et dès lors, une grosse partie de la dépense doit être supportée par la collectivité qui, en sollicite l'exécution.

. . .

En conséquence, nous avons l'honneur de proposer à M. le PREFET de bien vouloir demander au Conseil Municipal de PLOUMAGOAR s'il consentirait à participer dans cette dépense et dans quelle mesure. La délibération du Conseil Municipal de PLOUMAGOAR devra être transmise au Conseil Général au cours de sa première session de 1927. Il appartiendra à cette assemblée de décider de la suite à donner à la demande de la Municipalité de PLOUMAGOAR.

L'INGENIEUR DES PONTS & CHAUSSEES,

Transmis à Monsieur le Maire de Ploumagoar, avec prière de vouloir bien soumettre la question au Conseil municipal et vouloir me retourner ci-joint copie de la délibération intervenue.

Saint-Brieuc, le 13 octobre 1926.

Pour le Préfet, Le Secrétaire Général

5

1. Le 22 février 1922, Yves Garlantézec, maire de Ploumagoar, signe pour copie conforme un compte rendu de délibérations du conseil municipal adressé au préfet. La municipalité souhaite qu'une voie de garage soit associée à la halte de Saint Hernin.

Les cultivateurs pourront se faire livrer des engrais, des pommes à cidre, des céréales...

2. Yves Garlantézec et son conseil municipal s'inquiètent des voies de communication pour l'accès à la station de chemin de fer de Saint Hernin.

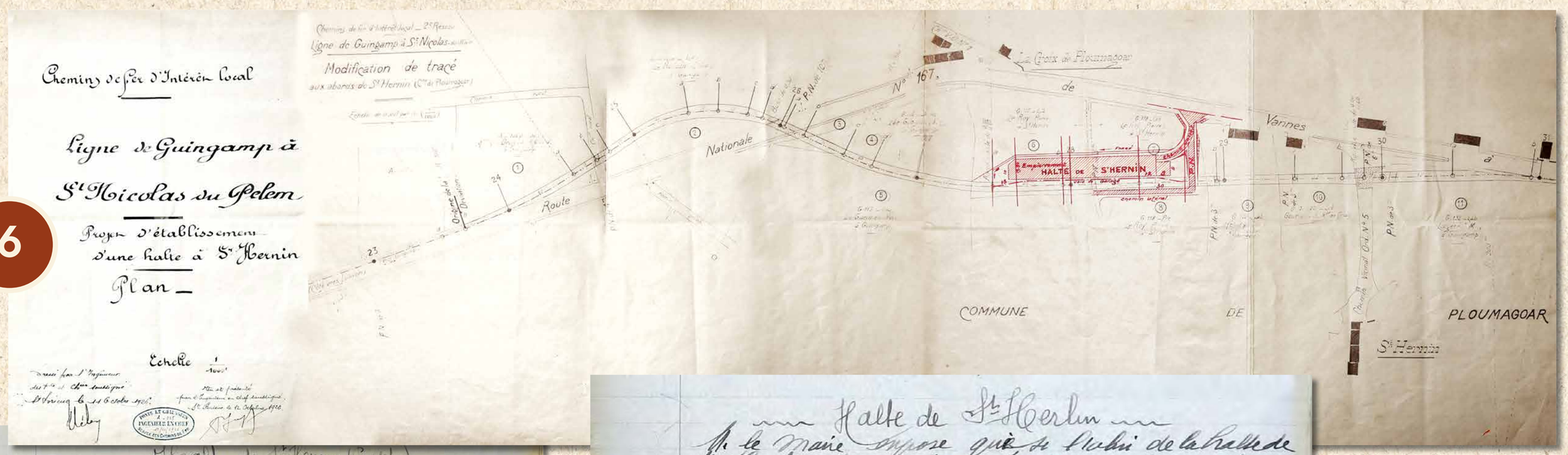
3. Le 27 mars 1922, l'ingénieur des Ponts et chaussées et service vicinal établit un rapport suite à la demande d'une voie de garage.

4. Le 29 mars 1922, le maire de Ploumagoar reçoit l'avis de l'ingénieur en chef.

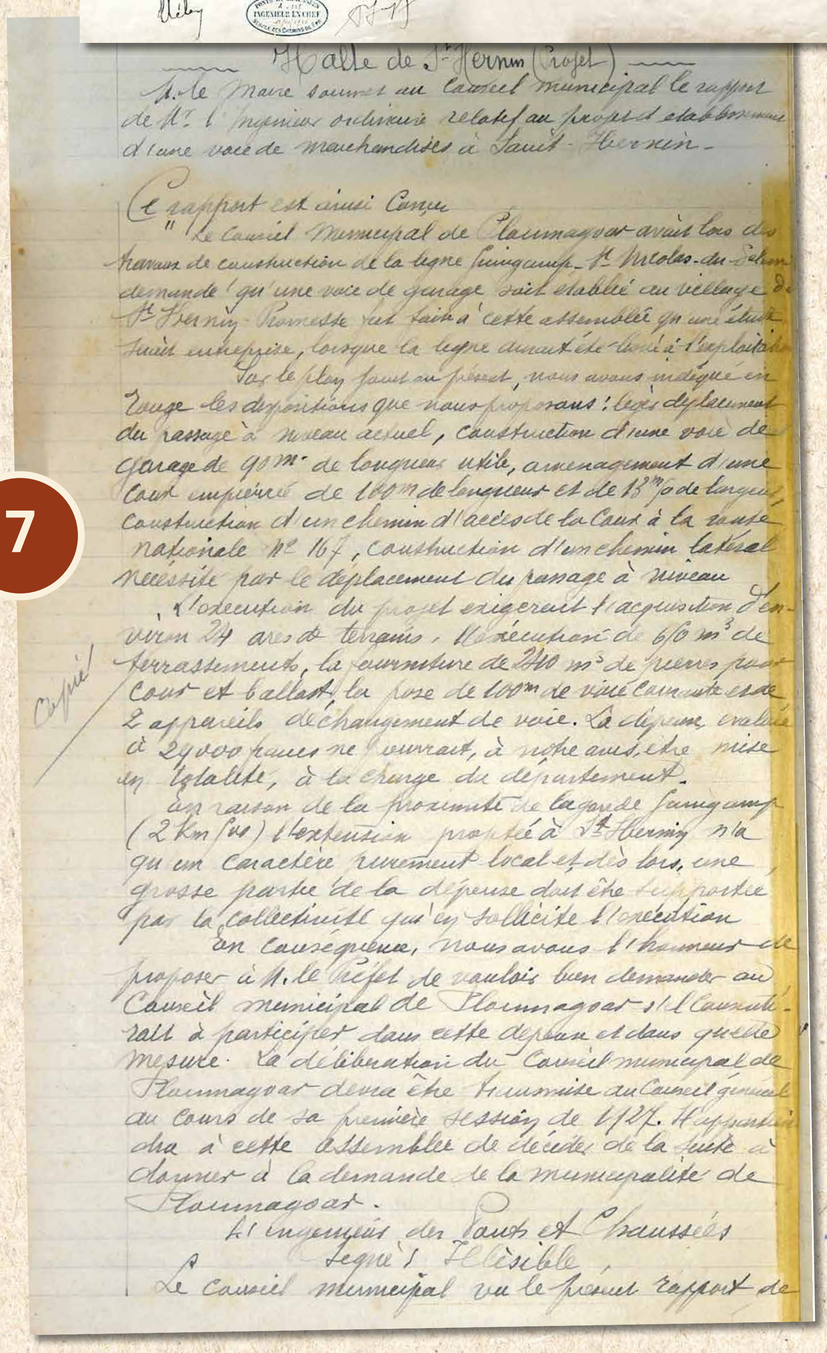
5. Le 9 octobre 1926, le rapport de l'ingénieur ordinaire est favorable à l'établissement d'une voie de marchandise à Saint Hernin.

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER



6



Halte de St Hernin (Projet)

M. le Maire soumet au Conseil municipal le rapport de M. l'Ingénieur ordinaire relatif au projet d'établissement d'une voie de marchandises à Saint-Hernin.

Ce rapport est ainsi conçu

" Le Conseil Municipal de Ploumagoar avait lors des travaux de construction de la ligne Guingamp St Nicolas du Pelem demandé qu'une voie de garage soit établie au village de St Hernin. Promesse fut faite à cette assemblée qu'une étude fut entreprise, lorsque la ligne aurait été livrée à l'exploitation.

Sur le rang fait en présent, nous avons indiqué en rouge les dispositions que nous proposons : Après déplacement du passage à niveau actuel, construction d'une voie de garage de 90m de longueur utile, aménagement d'une cour empierrée de 100m de longueur et de 15m de largeur, construction d'un chemin d'accès de la cour à la route nationale N° 167, construction d'un chemin latéral nécessité par le déplacement du passage à niveau.

L'exécution du projet exigerait l'acquisition d'environ 24 ares de terrains, l'exécution de 676 m³ de terrassements, la fourniture de 240 m³ de pierres pour cour et ballast, la pose de 100m de voie courante et de 2 appareils de changement de voie. La dépense évaluée à 29 000 francs ne devrait, à notre avis, être mise en totalité, à la charge du département.

En raison de la proximité de la gare de Guingamp (2 km 500) l'exploitation projetée à St Hernin n'a qu'un caractère purement local et dès lors une grosse partie de la dépense doit être supportée par la collectivité qui en sollicite la concession.

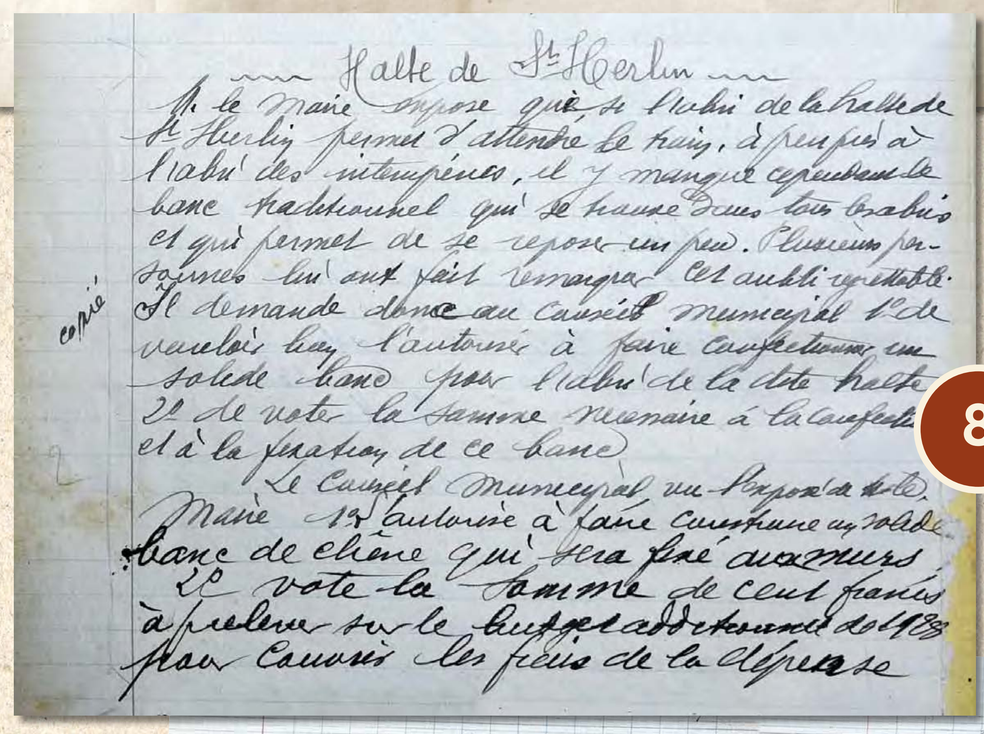
En conséquence, nous avons l'honneur de proposer à M. le Préfet de vouloir bien demander au Conseil municipal de Ploumagoar si le Conseil serait à participer dans cette dépense et dans quelle mesure. La délibération du Conseil municipal de Ploumagoar devra être transmise au Conseil général au cours de sa première session de 1927. Il appartiendra à cette assemblée de décider de la suite à donner à la demande de la municipalité de Ploumagoar.

L'Ingénieur des Ponts et Chaussées
Signé J. Illisible

Le Conseil municipal vu le présent rapport de

Copié

7



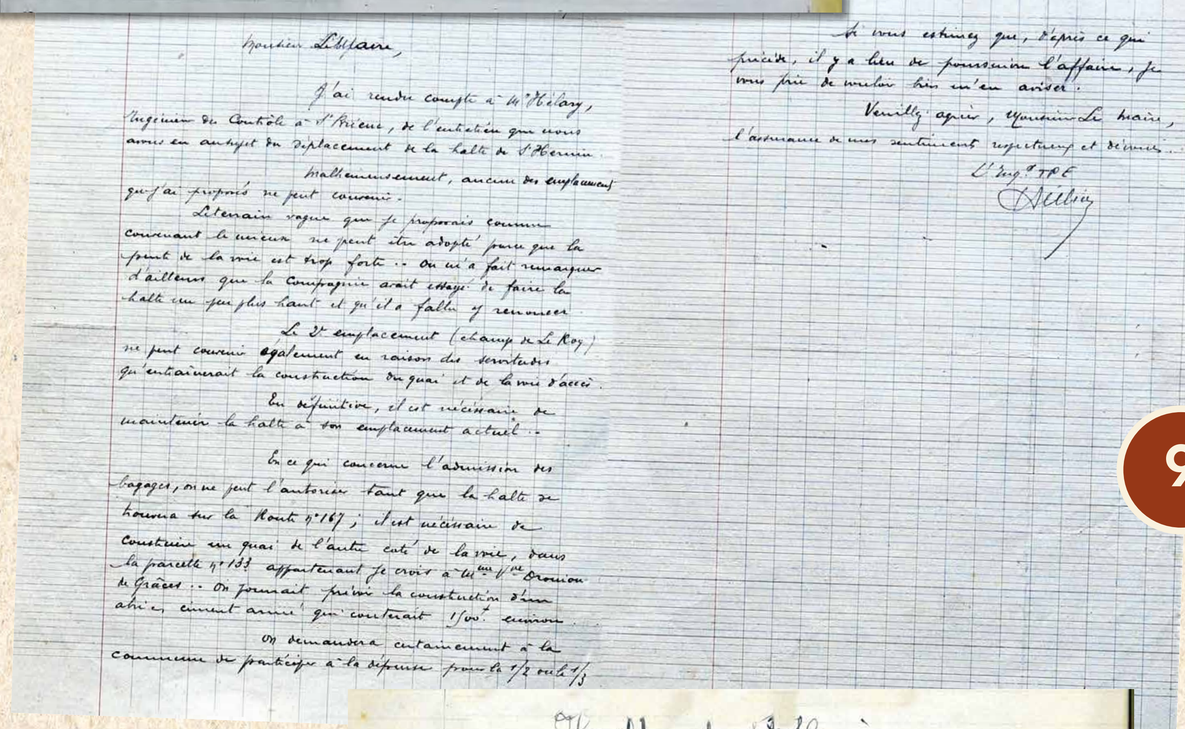
Halte de St Hernin

M. le maire expose que le tablier de la halte de St Hernin permet d'attendre le train, à l'abri des intempéries, il y manque cependant le banc traditionnel qui se trouve dans tous les abris et qui permet de se reposer un peu. Plusieurs personnes lui ont fait remarquer cet oubli regrettable. Il demande donc au Conseil municipal l'autorisation à faire confectionner un solide banc pour l'abri de la dite halte et de voter la somme nécessaire à la confection et à la fixation de ce banc.

Le Conseil Municipal, ouï l'exposé de M. le Maire, l'autorise à faire construire un solide banc de chêne qui sera placé avec soin à l'abri de la dite halte et vote la somme de cent francs à prélever sur le budget additionnel de 1928 pour couvrir les frais de la dépense.

Copié

8



Monsieur l'Ingénieur,

J'ai rendu compte à M. Helary, Ingénieur du Contrôle à St Brieuc, de l'entretien que nous avons eu au sujet du déplacement de la halte de St Hernin.

Malheureusement, aucun des emplacements que j'ai proposés ne peut convenir.

Le terrain vague que je proposais comme convenant le mieux ne peut être adopté parce que la pente de la voie est trop forte. On m'a fait remarquer d'ailleurs que la Compagnie avait essayé de faire la halte un peu plus haut et qu'elle a fallu y renoncer.

Le 2e emplacement (champ de la Roy) ne peut convenir également en raison des servitudes qu'entraînerait la construction du quai et de la voie d'accès.

En définitive, il est nécessaire de maintenir la halte à son emplacement actuel.

En ce qui concerne l'admission des bagages, on ne peut l'autoriser tant que la halte se trouvera sur la Route n° 167 ; il est nécessaire de construire un quai de l'autre côté de la voie, dans la parcelle n° 133 appartenant je crois à Mme Vve Dromion de Graces. On pourrait prévoir la construction d'un abri en ciment armé qui coûterait 1 500 francs environ.

On demandera certainement à la commune de participer à la dépense pour la moitié ou le tiers.

Si vous estimez que, d'après ce qui précède, il y a lieu de poursuivre l'affaire, je vous prie de vouloir bien m'en aviser.

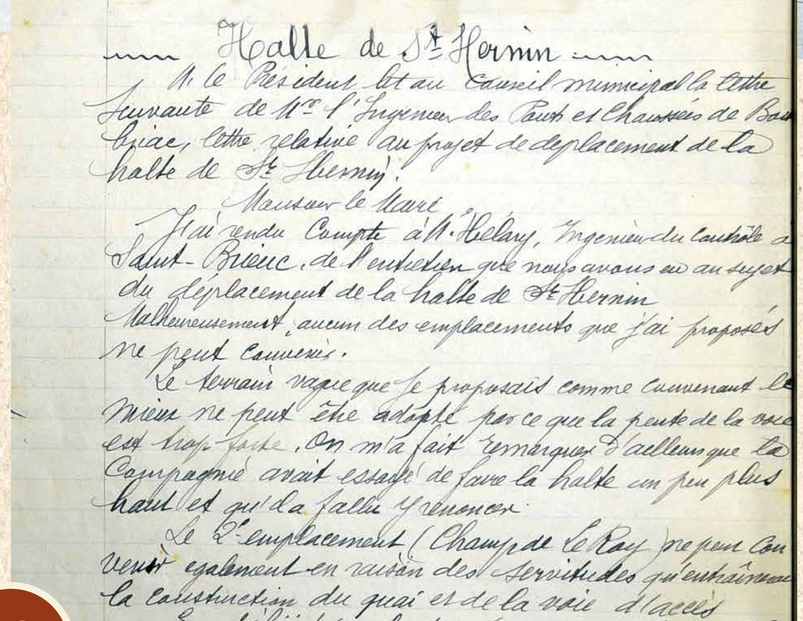
Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de mes sentiments respectueux et dévoués.

L'Ingénieur des P. et C.
Illisible

Le Conseil municipal, après avoir ouï ce qui précède, Considérant que aucun des emplacements proposés ne convient à M. l'Ingénieur du Contrôle à Saint-Brieuc décide d'ajourner le projet de transfert de la halte de Saint-Hernin pour complément d'étude ci-après.

Illisible

9



Halte de St Hernin

M. le Président lit au Conseil municipal la lettre suivante de M. l'Ingénieur des Ponts et Chaussées de Bourbriac, lettre relative au projet de déplacement de la halte de St Hernin :

Monsieur le Maire,

J'ai rendu compte à M. Helary, Ingénieur du Contrôle à Saint-Brieuc, de l'entretien que nous avons eu au sujet du déplacement de la halte de St Hernin.

Malheureusement, aucun des emplacements que j'ai proposés ne peut convenir.

Le terrain vague que je proposais comme convenant le mieux ne peut être adopté parce que la pente de la voie est trop forte. On m'a fait remarquer d'ailleurs que la Compagnie avait essayé de faire la halte un peu plus haut et qu'elle a fallu y renoncer.

Le 2e emplacement (Champ de la Roy) ne peut convenir également en raison des servitudes qu'entraînerait la construction du quai et de la voie d'accès.

En définitive, il est nécessaire de maintenir la halte à son emplacement actuel.

En ce qui concerne l'admission des bagages on ne peut l'autoriser tant que la halte se trouvera sur la Route n° 167, il est nécessaire de construire un quai de l'autre côté de la voie dans la parcelle n° 133 appartenant, je crois, à Mme Vve Dromion de Graces. On pourrait prévoir la construction d'un abri en ciment armé qui coûterait 1 500 environ.

On demandera certainement à la commune de participer à la dépense pour la moitié ou le tiers.

Si vous estimez que, d'après ce qui précède, il y a lieu de poursuivre l'affaire, je vous prie de vouloir bien m'en aviser.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de mes sentiments respectueux et dévoués.

L'ingénieur des P. et C.
Illisible

Le Conseil municipal, après avoir ouï ce qui précède, Considérant que aucun des emplacements proposés ne convient à M. l'Ingénieur du Contrôle à Saint-Brieuc décide d'ajourner le projet de transfert de la halte de Saint-Hernin pour complément d'étude ci-après.

Illisible

10

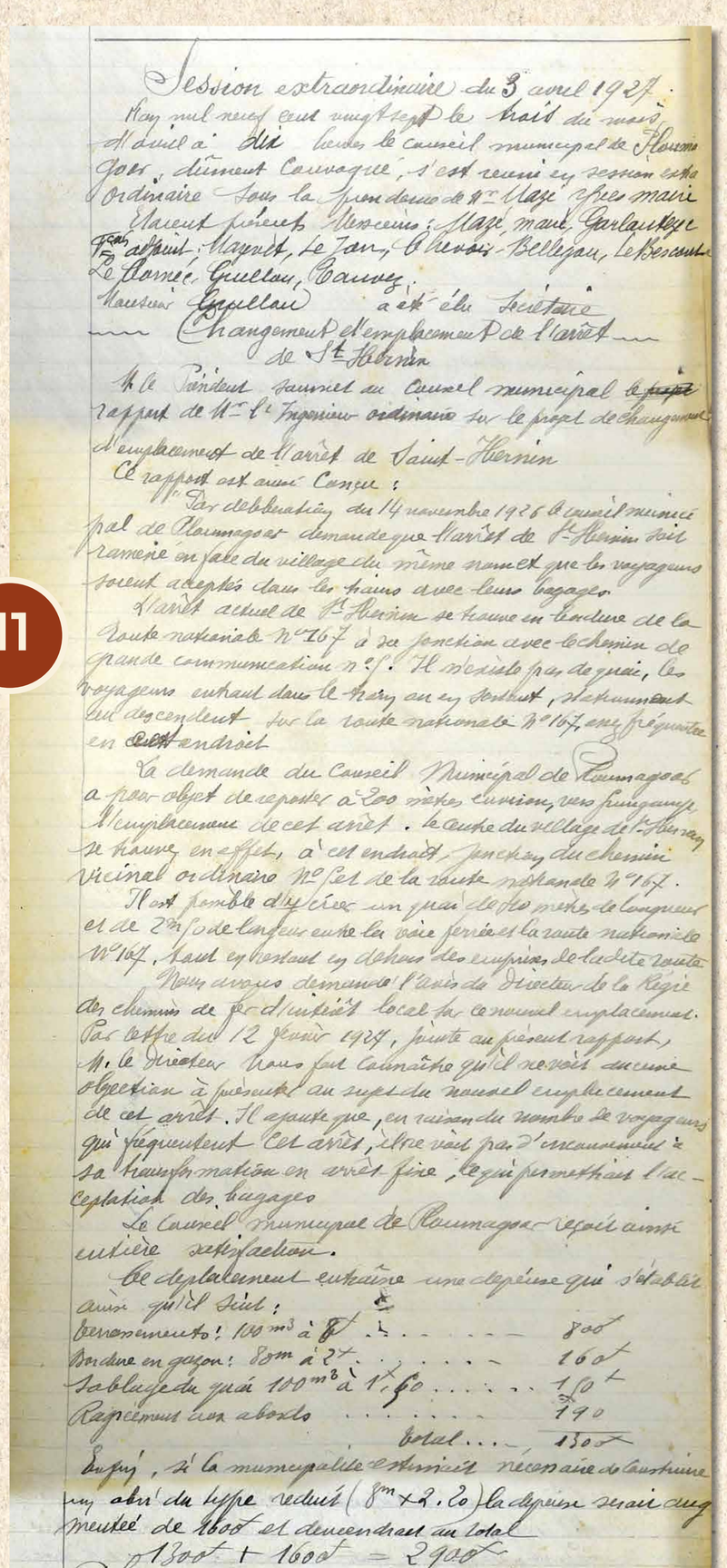
6. Le projet d'établissement de la halte de Saint-Hernin daté du **11 octobre 1926,** le maire de la commune est Yves Mazé depuis le 17 mai 1925.

7. Yves Mazé, à la réception du rapport du **9 octobre 1926,** soumet les conclusions au conseil municipal.

8. Un « solide banc en chêne » sera installé pour l'abri de la halte de Saint-Hernin décision prise le **11 novembre 1928** par le conseil municipal.

9. L'ingénieur des travaux publics de Bourbriac écrit le **22 janvier 1927** à Monsieur Mazé, maire de Ploumagoar, à propos de l'emplacement de la halte de Saint Hernin.

10. A nouveau le sujet de la halte de Saint-Hernin est abordée lors du conseil municipal de **6 février 1927.** La ligne de chemin de fer Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem est ouverte depuis 1922 !



Session extraordinaire du 3 avril 1927.

Mil neuf cent vingt-sept le trois du mois d'avril à dix heures le Conseil municipal de Plourin-Gos, dûment convoqué, s'est réuni en session extraordinaire sous la présidence de Mr Mazé Yves maire.

Etaient présents Messieurs : Mazé, maire, Garlantezec adjoint, Maynet, Le Jan, Chevois, Bellejan, Le Berre, Le Bonnec, Guellec, Cauvez.

Monsieur Guellec a été élu Secrétaire

Changement d'emplacement de l'arrêt de St Hernin

M. le Président donne au Conseil municipal le rapport de Mr l'Ingénieur ordinaire sur le projet de changement d'emplacement de l'arrêt de Saint-Hernin

Ce rapport est ainsi Conçu :

Par délibération du 14 novembre 1926 le conseil municipal de Plourinagoar demande que l'arrêt de St-Hernin soit ramené en face du village du même nom et que les voyageurs soient admis dans les trains avec leurs bagages.

L'arrêt actuel de St-Hernin se trouve en courbure de la route nationale N°167 à sa jonction avec le chemin de grande communication n°5. Il mesure peu de quai, les voyageurs entrant dans le train en sortent, notamment ceux descendent sur la route nationale N°167 une présentent en outre endroit.

La demande du Conseil Municipal de Plourinagoar a pour objet de reporter à 200 mètres environ vers Puinguamp l'emplacement de cet arrêt. Le centre du village de St-Hernin se trouve en effet, à cet endroit, au croisement du chemin vicinal ordinaire N°5 et de la route nationale N°167.

Il serait possible d'y créer un quai de 80 mètres de longueur et de 2m50 de largeur entre la voie ferrée et la route nationale N°167, sauf en arrière en dehors des emprises de ladite route.

Nous avons demandé l'avis du Directeur de la Régie des chemins de fer d'intérêt local sur ce nouvel emplacement. Par lettre du 12 février 1927, jointe au présent rapport, M. le Directeur nous fait connaître qu'il ne voit aucune objection à présenter au sujet du nouvel emplacement de cet arrêt. Il ajoute que, en raison du nombre de voyageurs qui fréquentent cet arrêt, il lui serait par d'inconvénient à sa transformation en arrêt fixe, ce qui permettrait l'acceptation des bagages.

Le Conseil Municipal de Plourinagoar exprime aussi entière satisfaction.

Ce déplacement entraîne une dépense qui s'établit ainsi qu'il suit :

Terrassements : 100 m³ à 8f		800f
Bordure en gazon : 80m à 2f		160f
Sablage du quai 100 m² à 1f,50		150f
Rapiècements divers abords		190
	total...	1300f

Lequel, si la municipalité estimait nécessaire de construire un abri du type réduit (8m × 2,20) la dépense serait augmentée de 1600f et deviendrait au total

1300f + 1600f = 2900f

Suivant la jurisprudence du Conseil général, la participation de la commune dans cette dépense serait de la moitié.

Sa quote-part s'élèverait donc à 1450f

Nous avons l'honneur de prier M. le Préfet de vouloir bien soumettre le présent rapport au Conseil général, lors de sa prochaine session. Si la demande de la Commune de Plourinagoar est prise en considération par l'assemblée départementale, il y aura lieu de consulter la commune en vue de sa participation dans la dépense.

Les travaux ne pourront être entrepris que lorsque la quote-part de la commune aura été versée au budget du département.

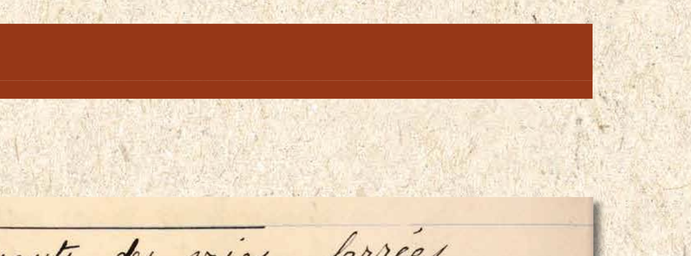
L'ingénieur des Ponts et Chaussés
Signé : Illisible

Le dit rapport lu par M. l'Ingénieur en chef à la date du 12 mars 1927 a été soumis pour examen par M. le Préfet au Conseil municipal de Plourinagoar le 14 mars 1927.

Le Conseil municipal, considérant que le rapport de M. l'Ingénieur ordinaire lui donne satisfaction prie le Conseil général de vouloir bien le prendre en considération, et s'engage à voter la somme de 1450f nécessaire à l'exécution du projet de déplacement de la halte de St-Hernin et à la construction d'un abri et à imputer la dépense sur le budget additionnel de 1927.

11

11. Le 3 avril 1927, le conseil municipal sous la présidence de Yves Mazé se réunit en session extraordinaire toujours à propos de la halte de Saint-Hernin !!!
La municipalité est satisfaite des conclusions.



Chemin de grande Communication n°5, embranchement partant du Petit Paris Plourinagoar, aboutissant au chemin de grande Communication n°162 de Guingamp à Corlay

Le Président expose au conseil Municipal que le chemin de grande Communication du Petit Paris à la route de Corlay est dans un état presque impraticable ; ce qui cause un préjudice considérable aux commerçants du Bourg de Plourinagoar ainsi qu'à ceux du Petit-Paris, agglomération de 800 habitants représentant presque le tiers de la population de la Commune.

Les usagers de ce chemin tant ceux de Plourinagoar que ceux qui viennent de la route de Corlay, en son état déplorable, empruntent la voie de grande Communication de Corlay Guingamp pour se rendre à cette dernière ville tous les jours et notamment les jours de marché faisant ainsi un long détour.

Il en est de même pour ceux qui ont du bétail à expédier par chemin de fer et qui passent du bétail par Rostang pour revenir ensuite sur leurs pas retourner la Petite Vitesse au Petit-Paris. Plourinagoar au lieu d'y aller directement par Plourinagoar. Petit-Paris « Petite Vitesse.

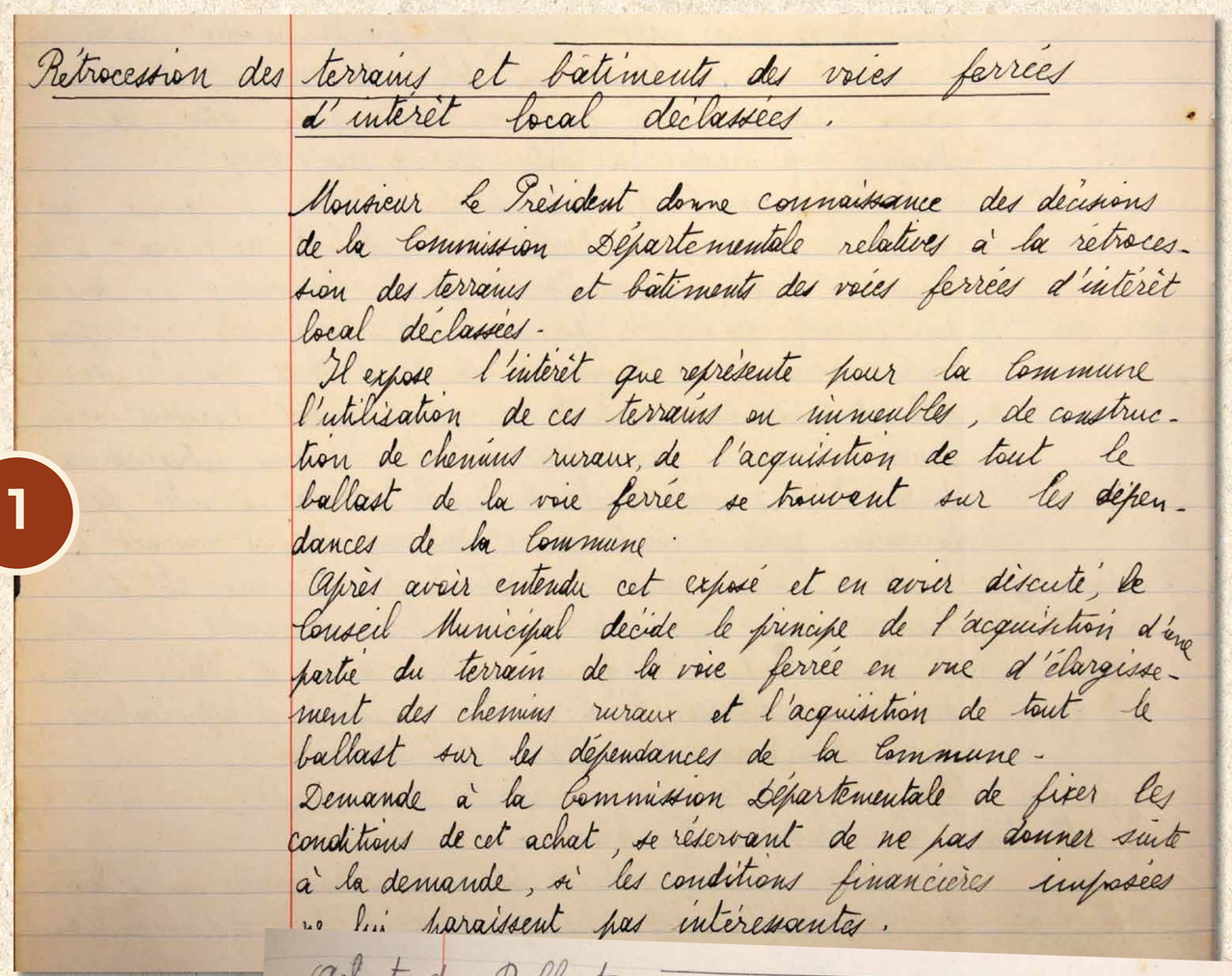
Depuis longtemps le Maire ne reçoit que des réclamations de la part des usagers de cette voie - Il a lui-même constaté et rendu compte à Monsieur l'Ingénieur des Ponts et chaussés de la Subdivision de Guingamp que la réfection de cette route s'impose tout au moins pour la partie du Petit-Paris au Bourg de Plourinagoar qui est la plus défectueuse.

Vu l'exposé ci dessus, le Conseil à l'unanimité demande d'urgence au département des Côtes du Nord la remise en état de circulation du dit chemin Plourinagoar Grande Com.on n°167 du Petit-Paris au Bourg de Pl...

12

12. Le 9 septembre 1934, Yves Offret évoque le chemin de communication du Petit Paris à la Route de Corlay qui est presque impraticable, c'est préjudiciable pour les commerçants et les habitants du Petit Paris. De même pour ceux qui ont du bétail à expédier par le chemin de fer.

Cessations et ballast



Rétrocession des terrains et bâtiments des voies ferrées d'intérêt local déclassées.

Monsieur le Président donne connaissance des décisions de la Commission Départementale relatives à la rétrocession des terrains et bâtiments des voies ferrées d'intérêt local déclassées.

Il expose l'intérêt que représente pour la Commune l'utilisation de ces terrains ou immeubles, de construction de chemins ruraux, de l'acquisition de tout le ballast de la voie ferrée se trouvant sur les dépendances de la Commune.

Après avoir entendu cet exposé et en avoir discuté, le Conseil Municipal décide le principe de l'acquisition d'une partie du terrain de la voie ferrée en vue d'élargissement des chemins ruraux et l'acquisition de tout le ballast sur les dépendances de la Commune.

Demande à la Commission Départementale de fixer les conditions de cet achat, se réservant de ne pas donner suite à la demande, si les conditions financières imposées lui paraissent pas intéressantes.

1

Achat du Ballast,

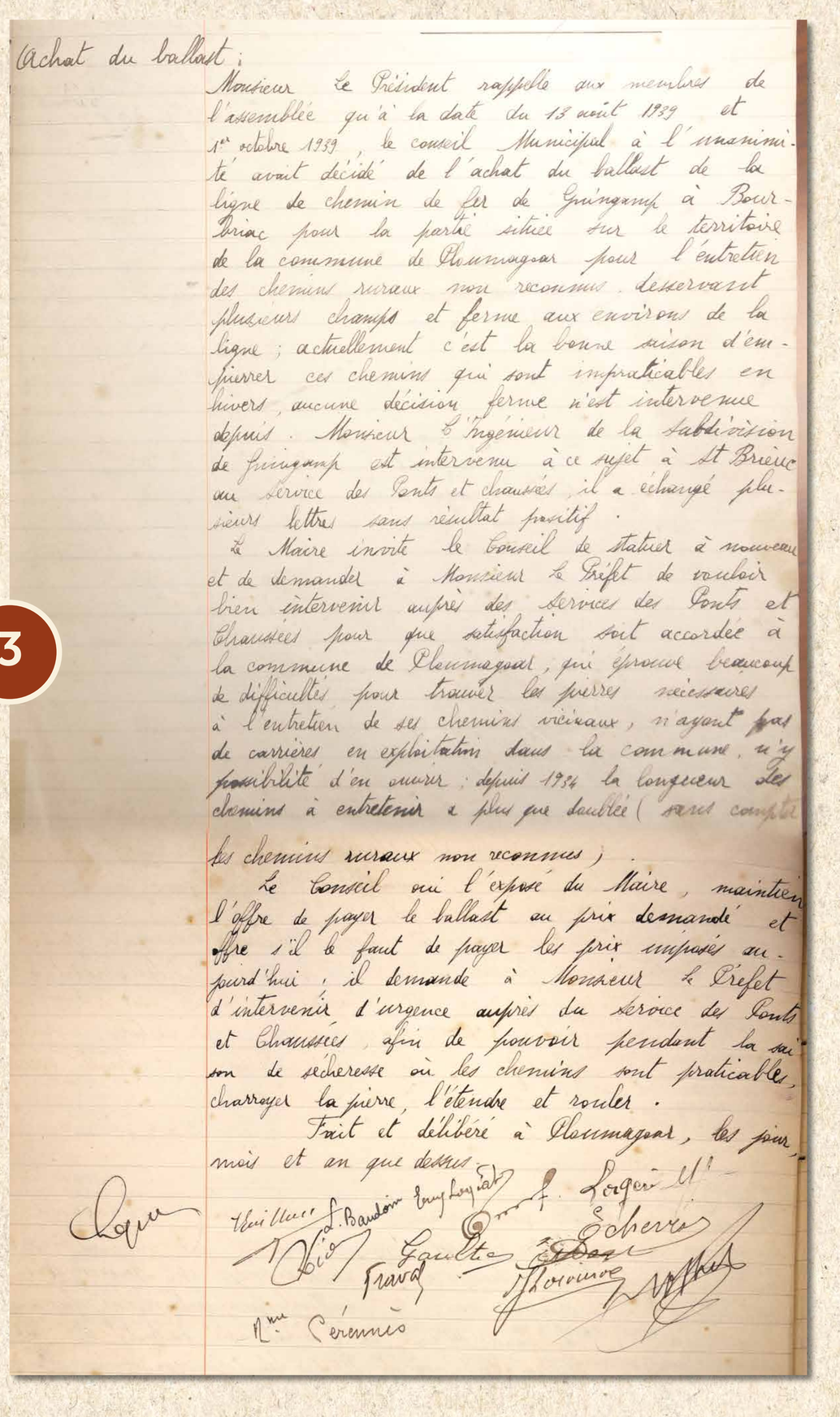
Monsieur Le Président donne connaissance au Conseil de la délibération prise en date du 13 août 1939 concernant l'acquisition des terrains et de tout le ballast des voies ferrées d'intérêt local déclassées sur le territoire de la commune de Plourinagoar demandant à la Commission Départementale de fixer les conditions de ces achats. Cette délibération n'est pas encore approuvée ni de retour à la mairie.

Le maire donne connaissance d'une lettre de Monsieur Le Guélinel, Ingénieur des T.P.E. à Guingamp, remplaçant Monsieur Lefeuvre mobilisé et après avis de Monsieur l'Ingénieur en Chef du Département des Côtes du Nord, a fixé les prix du sol du ballast compris, à 0f40 le m³; et la pierre du ballast dans la partie qui longe la route Nationale n°167 à 5 + 6 m³.

Le Conseil ouï l'exposé ci dessus et à l'unanimité accepte de payer les prix ci-dessus fixés et demande à Monsieur Le Préfet de lui faire connaître les formalités à remplir pour en prendre possession le plus tôt possible, l'hiver approche et la commune a un besoin urgent des pierres de ballast pour l'entretien de ses chemins, les cantonniers étant mobilisés et n'ayant plus de pierre extraite.

2

1. L'acquisition des terrains empruntés par la ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem est possible tout comme tout le ballast des voies ferrées d'intérêt local déclassées.
Yves Offret, maire, souhaite en prendre possession le plus tôt possible. La commune a un besoin urgent des pierres du ballast pour l'entretien de ses chemins avant l'hiver, les cantonniers sont mobilisés (guerre 39/45), il n'y a plus de pierre extraite.



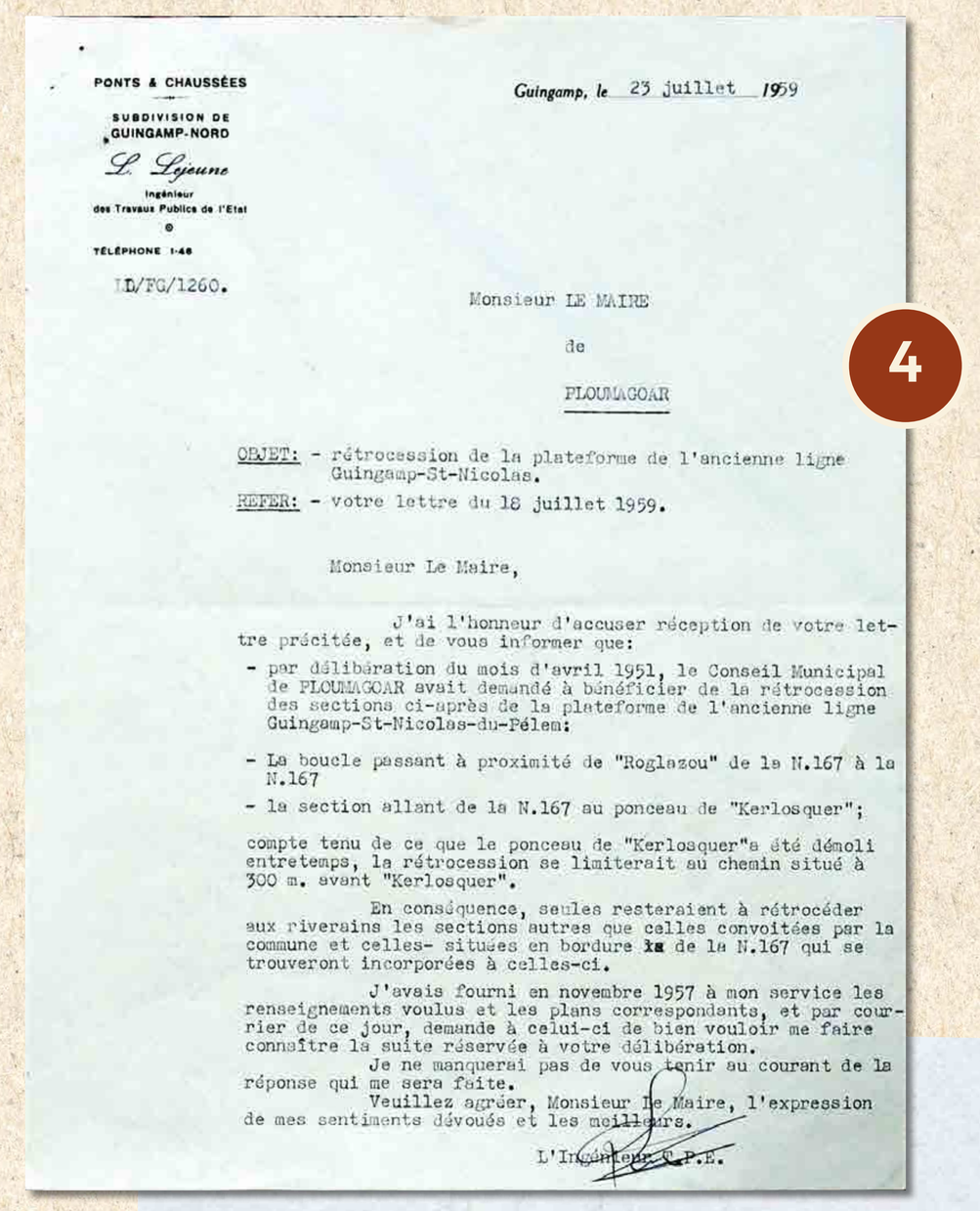
Achat du ballast :

Monsieur Le Président rappelle aux membres de l'assemblée qu'à la date du 13 août 1939 et 1er octobre 1939, le conseil Municipal à l'unanimité avait décidé de l'achat du ballast de la ligne de chemin de fer de Guingamp à Bourbriac pour la partie située sur le territoire de la commune de Ploumagoar pour l'entretien des chemins ruraux non reconnus desservant plusieurs champs et ferme aux environs de la ligne ; actuellement c'est la bonne saison d'empierrer ces chemins qui sont impraticables en hivers, aucune décision ferme n'est intervenue depuis. Monsieur l'Ingénieur de la Subdivision de Guingamp est intervenu à ce sujet à St Brieuc au Service des Ponts et chaussés, il a échangé plusieurs lettres sans résultat positif.

Le Maire invite le Conseil de statuer à nouveau et de demander à Monsieur le Préfet de vouloir bien intervenir auprès des Services des Ponts et Chaussées pour que satisfaction soit accordée à la commune de Ploumagoar, qui éprouve beaucoup de difficultés pour trouver les pierres nécessaires à l'entretien de ses chemins vicinaux, n'ayant pas de carrières en exploitation dans la commune, n'y possibilité d'en ouvrir ; depuis 1934 la longueur des chemins à entretenir a plus que doublée (sans compter les chemins ruraux non reconnus).

Le Conseil ouï l'exposé du Maire, maintient l'offre de payer le ballast au prix demandé et offre s'il le faut de payer les prix imposés aujourd'hui ; il demande à Monsieur le Préfet d'intervenir d'urgence auprès du Service des Ponts et Chaussées afin de pouvoir pendant la saison de sécheresse où les chemins sont praticables, charroyer la pierre, l'étendre et rouler.

Fait et délibéré à Ploumagoar, les jour, mois et an que dessus.



PONTS & CHAUSSÉES
SUBDIVISION DE GUINGAMP-NORD
L. Lejeune
Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat
TÉLÉPHONE 1-46

LL/FG/1260.

Guingamp, le 23 juillet 1959

Monsieur LE MAIRE
de
PLOUMAGOAR

OBJET: - rétrocession de la plateforme de l'ancienne ligne Guingamp-St-Nicolas.
REFER: - votre lettre du 18 juillet 1959.

Monsieur Le Maire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre précitée, et de vous informer que:

- par délibération du mois d'avril 1951, le Conseil Municipal de PLOUMAGOAR avait demandé à bénéficier de la rétrocession des sections ci-après de la plateforme de l'ancienne ligne Guingamp-St-Nicolas-du-Pélem:
- La boucle passant à proximité de "Roglazou" de la N.167 à la N.167
- la section allant de la N.167 au ponceau de "Kerlosquer";

compte tenu de ce que le ponceau de "Kerlosquer"a été démoli entretemps, la rétrocession se limiterait au chemin situé à 300 m. avant "Kerlosquer".

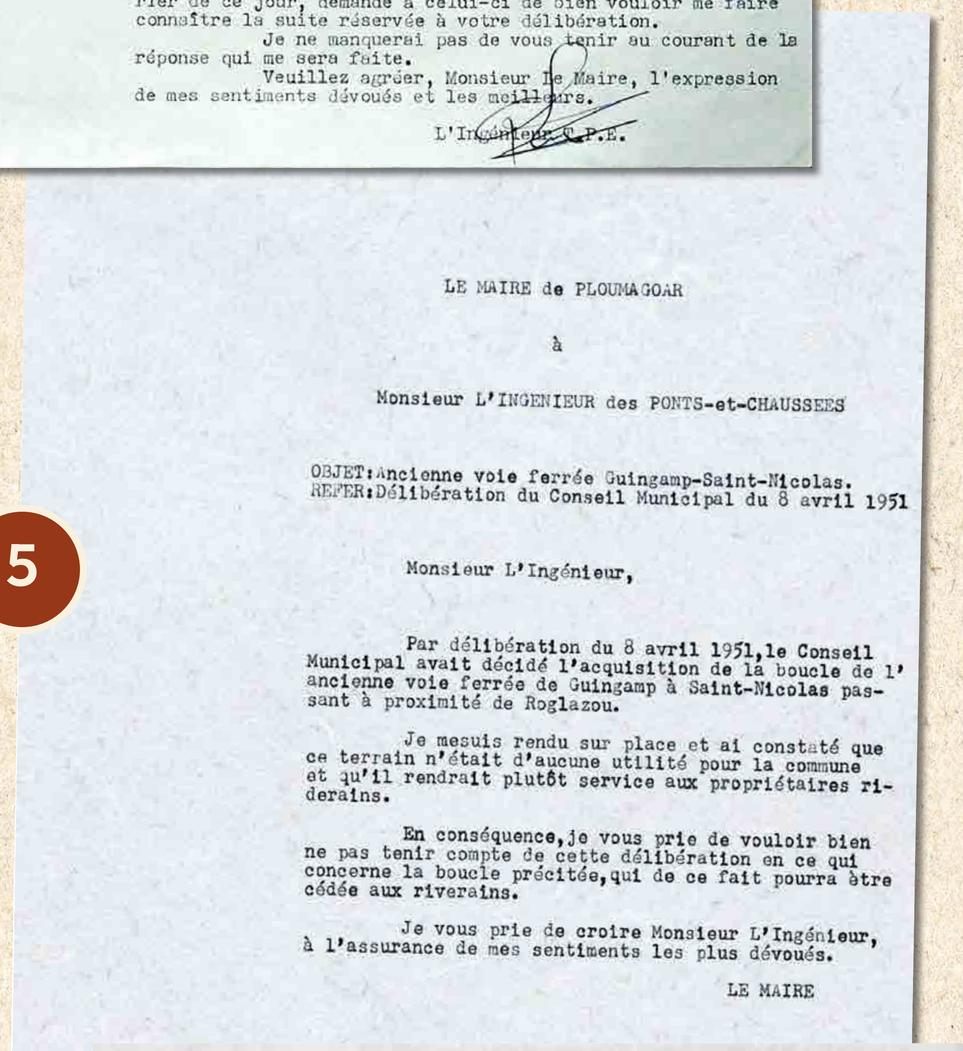
En conséquence, seules resteraient à rétrocéder aux riverains les sections autres que celles convoitées par la commune et celles- situées en bordure ~~la~~ de la N.167 qui se trouveront incorporées à celles-ci.

J'avais fourni en novembre 1957 à mon service les renseignements voulus et les plans correspondants, et par courrier de ce jour, demande à celui-ci de bien vouloir me faire connaître la suite réservée à votre délibération.

Je ne manquerai pas de vous tenir au courant de la réponse qui me sera faite.

Veuillez agréer, Monsieur Le Maire, l'expression de mes sentiments dévoués et les meilleurs.

L'Ingénieur des T.P.E.



LE MAIRE de PLOUMAGOAR

à

Monsieur L'INGENIEUR des PONTS-et-CHAUSSEES

OBJET:Ancienne voie ferrée Guingamp-Saint-Nicolas.
REFER:Délibération du Conseil Municipal du 8 avril 1951

Monsieur L'Ingénieur,

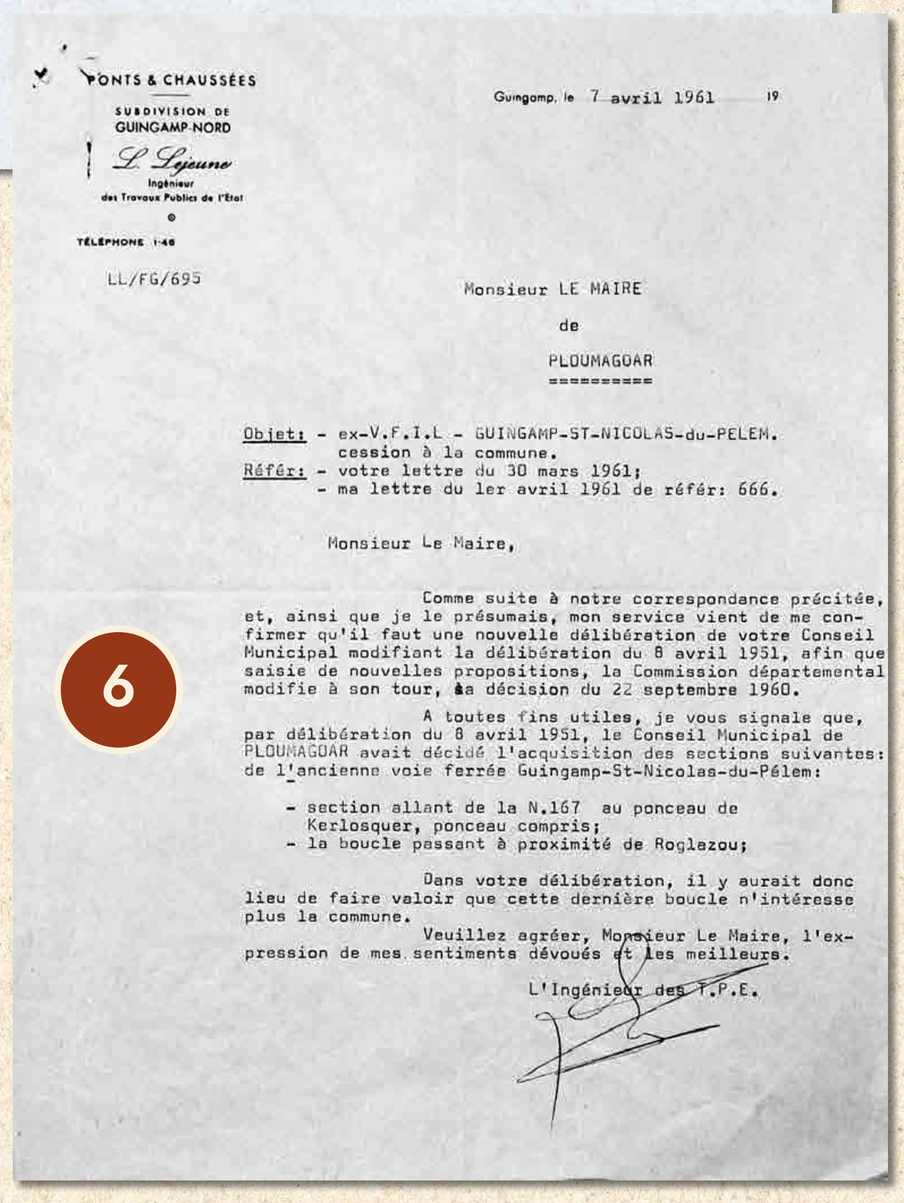
Par délibération du 8 avril 1951,le Conseil Municipal avait décidé l'acquisition de la boucle de l'ancienne voie ferrée de Guingamp à Saint-Nicolas passant à proximité de Roglazou.

Je mesuis rendu sur place et ai constaté que ce terrain n'était d'aucune utilité pour la commune et qu'il rendrait plutôt service aux propriétaires riverains.

En conséquence,je vous prie de vouloir bien ne pas tenir compte de cette délibération en ce qui concerne la boucle précitée,qui de ce fait pourra être cédée aux riverains.

Je vous prie de croire Monsieur L'Ingénieur, à l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

LE MAIRE



PONTS & CHAUSSÉES
SUBDIVISION DE GUINGAMP-NORD
L. Lejeune
Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat
TÉLÉPHONE 1-46

LL/FG/695

Guingamp, le 7 avril 1961 19

Monsieur LE MAIRE
de
PLOUMAGOAR

Objet: - ex-V.F.I.L - GUINGAMP-ST-NICOLAS-du-PELEM. cession à la commune.
Référ: - votre lettre du 30 mars 1961;
- ma lettre du 1er avril 1961 de référ: 666.

Monsieur Le Maire,

Comme suite à notre correspondance précitée, et, ainsi que je le présumais, mon service vient de me confirmer qu'il faut une nouvelle délibération de votre Conseil Municipal modifiant la délibération du 8 avril 1951, afin que saisie de nouvelles propositions, la Commission départemental modifie à son tour, sa décision du 22 septembre 1960.

A toutes fins utiles, je vous signale que, par délibération du 8 avril 1951, le Conseil Municipal de PLOUMAGOAR avait décidé l'acquisition des sections suivantes: de l'ancienne voie ferrée Guingamp-St-Nicolas-du-Pélem:

- section allant de la N.167 au ponceau de Kerlosquer, ponceau compris;
- la boucle passant à proximité de Roglazou;

Dans votre délibération, il y aurait donc lieu de faire valoir que cette dernière boucle n'intéresse plus la commune.

Veuillez agréer, Monsieur Le Maire, l'expression de mes sentiments dévoués et les meilleurs.

L'Ingénieur des T.P.E.

2. Le dimanche **13 août 1939,** le maire Yves Offret et le conseil municipal valident le principe de l'acquisition d'une partie des terrains de la voie ferrée et de tout le ballast.

3. **L'an 1941, le 22 juin** à dix heures sous la présidence d'Yves Offret, le conseil municipal se réunit en session extraordinaire. Monsieur le Maire invite le conseil à statuer à nouveau et de demander au préfet de bien vouloir intervenir en urgence auprès des services des Ponts et Chaussées pour que satisfaction soit donnée à la commune de Ploumagoar. Afin de pouvoir pendant la période de sècheresse où les chemins sont praticables charroyer la pierre, l'étendre et la rouler.

4. **Le 18 juillet 1959** le maire Monsieur Louis Keromest se rapproche de Monsieur l'ingénieur des Ponts et Chaussées. Des particuliers souhaitent acquérir des tronçons de la ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem.

5. Le maire Monsieur Louis Keromest informe, **le 30 mars 1961,** l'ingénieur des Ponts et Chaussées que l'acquisition du tronçon au niveau de Roglazou par la municipalité n'est plus d'actualité.

6. **Le 7 avril 1961,** L'ingénieur L. Lejeune répond au courrier du 30 mars.

Le viaduc



Le majestueux viaduc (1922/1938).



Versant de Ploumagoar.



Le dessous du viaduc.

Le tracé des rails est conservé.



La rambarde longe le cheminement des rails.



Bout du viaduc à la limite de Saint-Adrien et Coadout.



Le versant Coadout, le Trieux.

Interview de Monsieur Le Coq, de Ploumagoar, en 1982.

« Je travaillais à Guingamp sur le « Réseau breton » à partir de 1936, dans le transbordement, jusqu'en 1945. A cette époque, il n'y avait pas de camions comme maintenant. Tout passait par le chemin de fer et ce qui nous intéressait était la marchandise qui arrivait à Guingamp et que l'on devait faire parvenir à Moustéru, Loudéac, Châtelaudren. Des engrais, phosphate, scories, chlorure et cela était déchargé à la main et souvent en vrac, il n'y avait pas de sacs.

Vingt tonnes par wagons. Un homme solide faisait 20 tonnes dans sa journée. Mais la marchandise qui arrivait sur le « réseau breton » pour ensuite aller sur le réseau à voie large, alors on mettait les deux wagons l'un en face de l'autre. Puis un pont ou deux ou trois planches attachées l'une à l'autre et avec des pelles ou des sacs, on déchargeait les wagons.

Il y avait également d'autres marchandises : beaucoup de paille, du foin pour les haras de Plounévézel, et autres marchandises pour Carhaix, Châteaulin… Guingamp était le centre. »

Comment es-tu arrivé à travailler là ?

« En 1936, cela allait mal dans les campagnes. Si on voulait manger, tu devais crocher quelque part. Il n'y avait pas assez de travail. Après la guerre, j'avais recommencé à travailler à Guingamp. Le chantier passait en adjudication tous les trois ans. Et en 1946, entre les ouvriers avait été créée une coopérative entre 15 ou 16 ouvriers. J'ai continué ainsi jusqu'en 1954. Un dénommé Persan de Paris avait l'adjudication jusqu'en 1964. Alors est venu la question de faire la voie métrique en voix large et est venue la CFTA (Compagnie Française des Transports Armoricains) qui était déjà à la tête de tout le réseau breton. Nous travaillons à la gare de Guingamp mais nous n'étions pas fonctionnaire comme les gens de la SNCF. »

Le travail était dur à cette époque ?

« Oh beaucoup plus dur. Et pendant la guerre quand il n'y avait pas de sacs pour mettre les patates, on devait les transborder avec des pelles ! Quand c'était la saison des patates, il y avait 40 ou 50 personnes peut-être. Et beaucoup de ceux qui venaient travailler avaient des petites fermes. Ainsi l'été il y avait le travail à la maison et l'hiver quand il y avait mauvais temps, ils venaient là. »

C'était plus dur, mais ce n'était pas la même vie ?

« Non, les gens prenaient leur temps de vivre. Ils n'étaient pas occupés avec la politique ou autre. Ce travail était presque tout par marché : dix ou vingt tonnes et payé à la tonne. Plus tu faisais plus tu gagnais. Les équipes étaient organisées. Les costauds ensembles, et les faibles avec les faibles. Système D… Mais ensuite, il y avait eu beaucoup moins de gens à travailler à Guingamp quand furent changés les rails, les wagons allaient directement à Carhaix. »

Les journées étaient longues ?

« J'étais responsable de la coopérative et donc je devais être là plus tôt que les autres : 6h30, le matin ; et plus tard, pour savoir combien avait gagné chacun. Et la marchandise qui était travaillée à la pelle était payée plus cher que celle travaillée avec un diable. Certains ont fait 60 ou 70 tonnes, parfois 80 mais pas souvent. »

Vous chantiez en travaillant ?

« Oh pas beaucoup. Mais quand tu travaillais tu attrapais chaud et tu devais boire une chopine de cidre. A cette époque, il y avait Mélanie qui tenait un café. Celle-ci était appelée plus de cent fois chaque jour pour aller chercher du cidre. Elle n'avait qu'à traverser la route. Cinq sous la chopine. »

Y avait-il grève à cette époque ?

« Il n'y avait pas de syndicat comme maintenant. Celui qui travaillait là était plus occupé par sa petite ferme à la maison qu'à essayer de faire des réunions. Il préférait aller voir ses vaches. Après la guerre, en 1945-47 les grèves ont commencé, avant non. Avant la guerre, ce n'était pas la même vie que maintenant. Les gens sont plus heureux maintenant ? Je ne sais pas. Il y a plus d'argent mais, ceux qui ne l'utilisent pas savent qu'il existe. »

En 1886 fut concédé le réseau breton (427 km en tout) à la Compagnie de l'Ouest. Du fait qu'elle ne pouvait pas bien gérer, elle a loué le réseau breton à la Société Générale des Chemins de Fer Economiques.

Ensuite elle a estimé financièrement le Réseau de l'Etat. Après avoir acheté celui de l'Ouest et SNCF ensuite, il était préférable de continuer ainsi : louer au lieu de gérer l'affaire directement.



Le Réseau breton en 1952 ; il ne reste plus que Guingamp / Carhaix et Guingamp / Paimpol.

Il en est ainsi actuellement du réseau breton ou plutôt ce qu'il en reste : Guingamp / Carhaix et Guingamp / Paimpol. Depuis, il y a quand même eu des changements importants. En mai 1924, pour la ligne Guingamp / Paimpol et un peu plus tard Guingamp / Carhaix, comme le raconte Monsieur Le Coq qui travaillait là depuis 1936.

Evid ar Brezhoneg / Décembre 1982

Kerlosquer dans les années 50/60 raconté par Claude Le Guévellou.

« J'ai habité Kerlosquer de 1950 à 1955 par la suite, avec mes frères, nous rendions visite à notre grand-mère jusqu'en 1965, année où la maison a été vendue à Monsieur et Madame Julou, forgeron, sa forge était située au niveau de Saint Hernin, puis à la famille Bannier.

Tous les terrains ont été vendus à la famille Monjaret.

Notre famille avait acquis cette propriété en 1932.
Mes grands parents se nommaient Yves-Marie Le Guévellou et Marie Harscoet, ils étaient originaires de Saint-Agathon.

J'ai connu la propriété de Alfred Hélary en prairie, j'ai vu les plantations se faire.

Ma grand-mère possédait des terrains aux alentours, principalement la grande prairie proche du moulin, actuellement transformée en pisciculture.
La ligne, je ne l'ai pas connue, mais l'emplacement oui, parce qu'elle passait au milieu de notre propriété.

Ma grand-mère prenait le train pour aller au marché. Il n'y avait pas de gare sur ce tronçon, le train devait s'arrêter à la demande pour laisser monter des passagers. Je suppose que cet arrêt se situait près de notre maison.

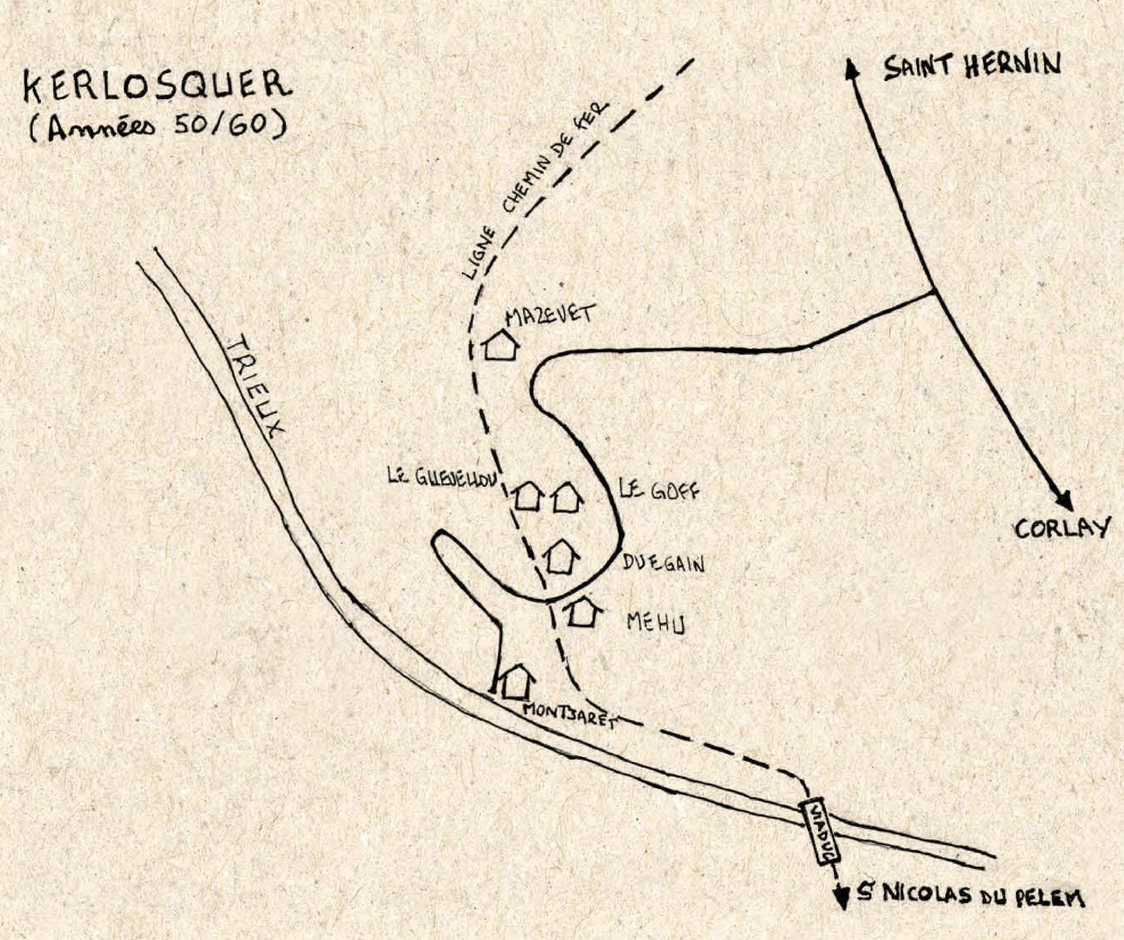
Les rails avaient été retirés, il n'y avait pas de quai.

En face de chez nous, Jean-Marie Duégain (1897-1968) et sa femme Ambroisine tenaient une petite ferme avec un seul cheval nommé « Verdun » en souvenir de la guerre 14-18 dont il était ancien combattant.

La maison du couple Le Goff jouxtait notre propriété. Francis le Goff était couvreur, son épouse Germaine assurait les repas de la cantine scolaire située dans l'actuelle « salle Keromest » avec Louise Mahé du Runiou.

Le couple Méhu partira tenir une ferme à Kérity (Paimpol) et sera remplacé par Francis Monjaret (1904-1985) et son épouse Marie Jeanne (1905-1981), propriétaires de cette petite ferme.

J'ai connu Jean Monjaret et son père Francis.





« Mes grands parents Yves-Marie Le Guévellou et Marie Harscoet et leurs enfants Odette Madeleine et Yves, mon père. La légende a été écrite de la main de mon père, né en 1923.
Le groupe se fait photographier sur le pont, alors qu'il y a encore les rails rendus brillants par le passage des trains, donc avant 1938. »

Un pont surplombait la route qui menait au moulin. Dans les années soixante, les deux murs de soutènement étaient encore visibles, la route a été remontée. Les deux murs soutenaient le pont qui permettait au train de parvenir au viaduc en direction de Saint-Adrien.

Au fond de la vallée se trouvait le moulin Monjaret, très actif à l'époque.

Je me souviens de toutes les charrettes qui descendaient, les cultivateurs allaient moudre le grain pour obtenir de la farine. Dans l'autre sens, journellement, Jean

Monjaret partait livrer avec une camionnette grise à Guingamp.

Mon père a été au maquis de Plésidy, il y était le 27 juillet 1944 lors des combats de Coat Mallouen. Yves parlait peu de ce qui s'était passé, j'ai appris plus de choses dans les divers ouvrages édités y compris dernièrement, il est décédé en 2005.

Je n'ai pas connu mon grand-père puisqu'il est décédé en 1939 des suites de la guerre de 14.

Dans les années 60, le viaduc n'était pas accessible, un entrelacs de fils de fer barbelés en interdisait l'accès. J'ai continué de fréquenter l'endroit car nous allions pêcher sous le viaduc.
A l'intersection de la route de Kerlosquer avec la route de Corlay, se trouvait le bistrot de Henriette Merrien (épouse Stephan). A l'époque il y avait des fêtes « déconcentrées » dans les très nombreux bistrots. Alors que j'avais une dizaine d'années, un barnum avait été monté en face du bistrot.

A mes cinq ans, mes parents ont aménagé au Runiou, dans l'actuelle rue Théo Pin. Lorsque nous allions rendre visite à notre grand-mère à Kerlosquer, nous passions toujours par la « petite ligne ». Après des études à Ploumagoar puis Guingamp (CEG et lycée Pavie), je suis entré à la SNCF. Comme beaucoup de jeunes de Ploumagoar j'ai fait carrière en région parisienne.



Cette photo prise sur le viaduc représente Yves Le Guévellou et Louise Piriou en 1949, année où ils se sont mariés, de là à imaginer que c'était leur voyage de noces... Les rails avaient été enlevés, par contre l'accès était possible.

Pour préciser un peu le vocabulaire des chemins de fer :
- *On ne dit pas virage mais « courbe » pour une ligne ferroviaire,*
- *On dit pente et rampe : quand ça descend c'est pente, quand ça monte on utilise le mot rampe.*

La ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem était à voie métrique (écartement des rails de un mètre contre 1,435m pour une voie « normale » d'aujourd'hui). Les locomotives à vapeur étaient assez peu performantes.
Pour ce qui concerne le viaduc de Cadolan, un petit sentier longeait le tracé de la ligne Paris-Brest. Mon père empruntait ce passage en mobylette pour aller à son travail à la gare de Guingamp. Pendant longtemps un petit mur en béton (vestige de la plateforme de la voie ferrée) longeait la route de Corlay au niveau de la société Hélary (aujourd'hui Colas). Les enfants s'amusaient à marcher dessus. »

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Témoignage de Jacqueline et Catherine Urvoy.

Jacqueline est âgée de 9 ans en 1938 quand la ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pelem ferme.

Jacqueline habite avec ses parents Yvonne et Louis dans le hameau de Roglazou.

Le souvenir de la « petite ligne » est resté en mémoire de Jacqueline. Un de ses oncles, employé des chemins de fer, s'arrêtait souvent pendant le trajet pour saluer la famille.

Le tracé de la ligne rasait l'entrée des petites fermettes de :

- Yvonne (1902) et Louis (1900) Daniel
- Ernest (1900) et Alice (1913) Savéan

De l'autre côté de la ligne, le terrain était marécageux. Une fontaine et un lavoir occupaient les lieux.
Yvonne disaient que la fontaine datait du « temps des diligences » !
Elle était aussi nommée la « fontaine du corbeau ». Un corbeau sculpté sur la pierre du fond intriguait au moment du curage de la fontaine.

Le lavoir était le rendez-vous de toutes les femmes du quartier. Moments partagés autour du battage qui permettaient au savon de rentrer dans le textile, du rinçage réalisé au plus près de l'entrée de l'eau, de l'essorage en tordant les pièces de linge et du séchage du linge au soleil.
Les nouvelles circulaient de bouche à oreille au rythme des battoirs !

Les lavandières munies d'une brouette transportaient le linge jusqu'au lavoir, elles apportaient une caisse en bois garnie intérieurement de paille ou de morceaux de tissus pour se protéger les genoux. Selon les régions ces caisses se nommaient agenouilloir ou « baquet » ou « carrosse ».

La brosse en crin, le savon, le bleu de « Guimet », la lessiveuse munie de sa pince pour sortir le linge de l'eau bouillante étaient des outils indispensables pour une bonne pratique.

Catherine, fille de Yves et Jacqueline Urvoy, fréquentait la « petite école » de la Chesnaye.
Elle se souvient avoir suivi « la petite ligne » de sa maison à son école. Des vestiges en béton longeaient la route de Corlay. C'était un amusement de marcher sur ce parapet.

Catherine a suivi les nombreux travaux qui ont été nécessaires pour viabiliser le terrain marécageux. Elle s'est toujours demandée de ce qu'il était advenu des pierres de la fontaine et du « mystérieux corbeau » !!!!

Ce terrain est actuellement bâti, des commerces se sont installés, l'un d'eux propose de très bons chocolats !!!

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

De Magoar à Coz Salou

Historique du Petit train de trois heures

Le projet : difficultés à le mettre en place

Au début du XXème siècle le Centre Bretagne est une région déshéritée avec un réseau routier trop peu développé. Aussi, le projet d'une voie de chemin de fer reliant Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem, ayant déjà sa gare sur la voie Quintin/Rostrenen, est-il bien accueilli par toutes les communes.
Et maintenant, les discussions vont *bon train*, chacun voulant *Sa Gare dans Son Bourg*. Une enquête publique est ouverte du 21 juin au 21 juillet 1909. Malgré de vives protestations, la commission repousse toutes les doléances.

Magoar et Kérien auront une gare située à mi-chemin des deux bourgs. La gare de Kerpert sera au village de Kerhello, sur la commune de Lanrivain, alors qu'elle était souhaitée au village de Kergrist Ar Lan.



Gare de Kerpert à Kerhello. Etat actuel.



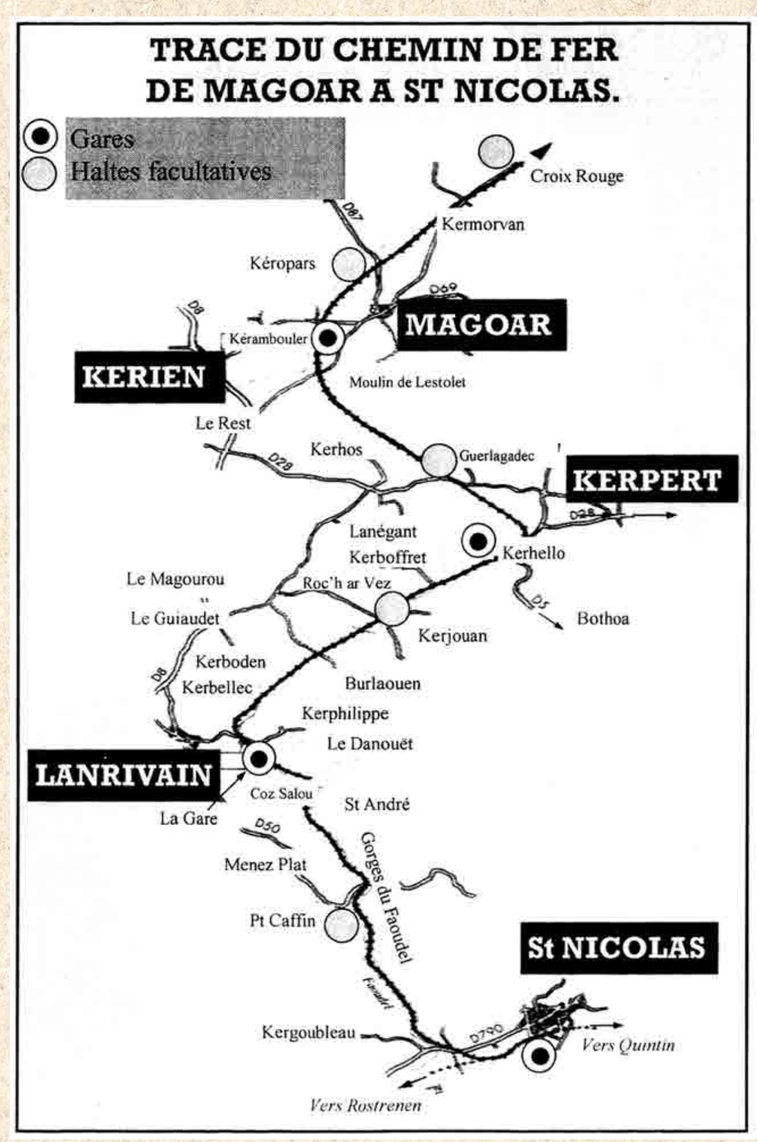
Gare de Kérien-Magoar. Etat actuel.

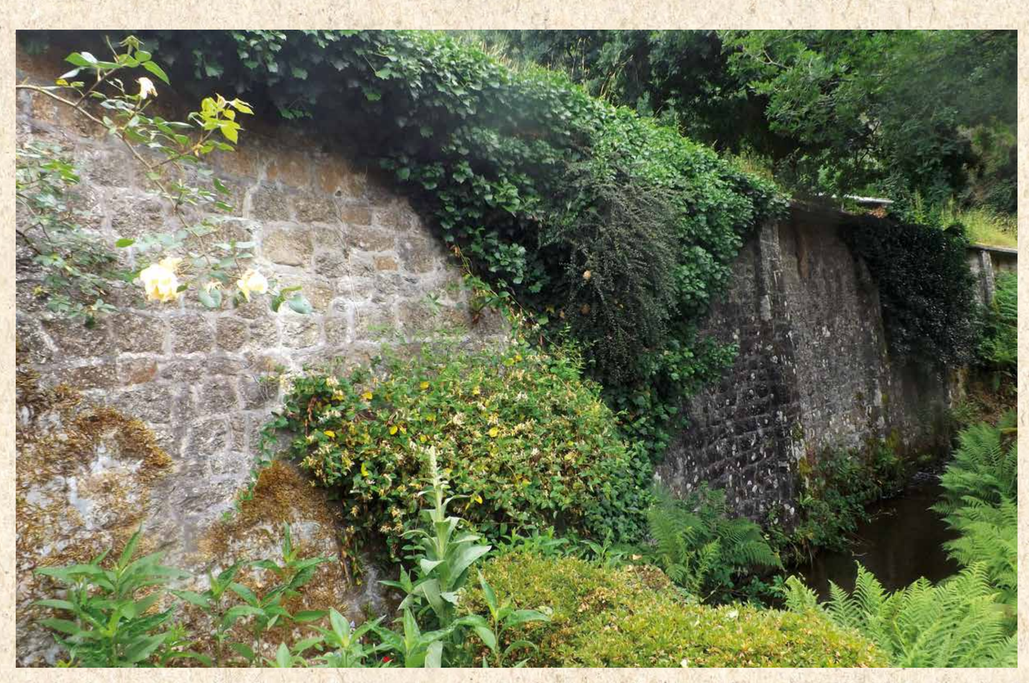
La gare de Lanrivain est située à 500 mètres du bourg au lieu-dit « Pont Ar Rojoù ».

Trémargat souhaitait voir la ligne passer à l'ouest de Lanrivain et non à l'est. Le tracé définitif montre qu'aucun bourg n'est traversé par la ligne.

La véritable raison est sans doute d'ordre économique : un tracé au plus court qui côtoie les ruisseaux dans les vallées, évitant de grands ouvrages.







Mur de soutènement au lieu-dit Coz Salou en Lanrivain. Mur en courbe rentrante de 9 sections.

La construction

Le chantier débute **en 1910,** perturbé peu après par la grande guerre. Les travaux ne reprennent qu'après l'ordonnance du Conseil Général en date du 13 juillet 1917, souhaitant achever la réalisation dans les plus brefs délais.

En décembre 1923, celle-ci est pratiquement achevée.

Le 6 janvier 1924, le Ministre des transports inaugure les 39,639 km de la voie. Parti à 8 h 05 de Guingamp, il sera à Saint-Nicolas-du-Pélem à 11h .. à la vitesse maximale de 40 km/heure.

Le 9 janvier 1924, la voie est reconnue en état de réception. Le tronçon Plésidy / Saint-Nicolas est ouvert **le 12 janvier 1924.**

Il reste à construire les bâtiments des stations qui doivent répondre à des exigences : un bureau pour le personnel, une salle d'attente, un magasin, une halle à marchandises et un quai accolé.

Mr Novello, entrepreneur à Bourbriac, se charge des gares de Magoar et Bourbriac. Mr Le Foll Joseph se charge des gares de Lanrivain et Saint-Nicolas-du-Pélem.

QUELQUES CHIFFRES

NOMBRE DE VOYAGEURS

- 1924 : 174000
- 1925 : 192000

MARCHANDISES

- 1924 : 75000 tonnes
- 1925 : 188000 tonnes

Le chef de gare

En 1926, Yvonne Caouissin **est nommée chef de gare.**
Son époux Yves est cordonnier. La petite famille habite le bourg de Lanrivain.
Ils avaient deux filles nées à Belle-Isle-en-Terre : Blanche en 1914 et Marguerite en 1920. Yvonne était alors couturière.

1931 : Yvonne Caouissin née Thomas à Saint-Denis **est gérante de gare.** Son époux est toujours cordonnier.

40 km/heure : un train de sénateur mais pas sans danger

Procès-verbaux relatant 2 faits accidentels

Le 5 juillet 1932, à 15h12, le train n°136, à 100 mètres au-delà de la halte de Kerjouan, a écrasé un homme couché le long de la voie. La victime, Le Pommelec Julien, demeurant à Kerjouan, était occupé aux travaux des foins dans une prairie jouxtant la ligne. Il était accompagné de son père qui, voulant se reposer un instant, s'était assoupi dans le pré même.

Le jeune homme, après avoir battu sa faux, s'est d'abord assis le long du rail puis s'est allongé pour s'endormir à 75 cm du côté du grand rayon de la voie, en courbe à cet endroit.

Ce train n'a pas procédé à la halte de Kerjouan et la pente assez forte a permis au convoi d'acquérir une vitesse maximale. Enfin, l'herbe plutôt abondante aux abords du rail, n'a pas autorisé le chauffeur à distinguer l'homme allongé. Il s'en est aperçu à 50 m seulement, trop tardivement pour s'arrêter net.

La machine est passée puis le fourgon. Le jeune homme, réveillé par le bruit, a relevé la tête et a été heurté par le marchepied arrière de la première voiture. Déplacé par le choc, il a eu la jambe droite broyée sous les roues.

Transporté à l'hôpital de Guingamp, il décède à 20h30. La commission d'enquête ne peut que conclure à une imprudence de la victime.

****

Il est 18h07, ce 28 mars 1933. L'automotrice n°7 a déraillé au lieu-dit « Moulin Saint-André » au point kilométrique 34.500.

A l'endroit où s'est produit l'accident, la voie forme une courbe de 100 m de rayon et est en très bon état. L'automotrice était couchée sur le côté gauche, en travers de la voie. La remorque à bagages, elle, était suspendue, l'arrière reposant à peine sur le sol de la cour du moulin.

Une pierre, provenant du ballast, avait été écrasée sur le rail, côté grand rayon, à 24 m du point où l'automobile s'est couchée. Nous attribuons le déraillement à la présence de cette pierre.

Une enquête est ouverte pour rechercher la personne qui aurait pu la poser là. A notre avis, il s'agit d'un amusement stupide plutôt que de la malveillance. Trois personnes ont été légèrement blessées. Les dégâts, peu importants, permettent de rétablir assez rapidement la circulation.

****

Une grand-mère du village de Burlaouen, un après-midi faisait paître ses 2 vaches, retenues par une corde, le long de la voie ferrée. L'une d'entre elles prit peur à l'arrivée du train et fit une embardée que la grand-mère tenta de maîtriser. Malheureusement, elle chuta lourdement et se cassa un os du bassin. Elle demeura impotente sur son lit, jusqu'à son décès, 7 ans plus tard.

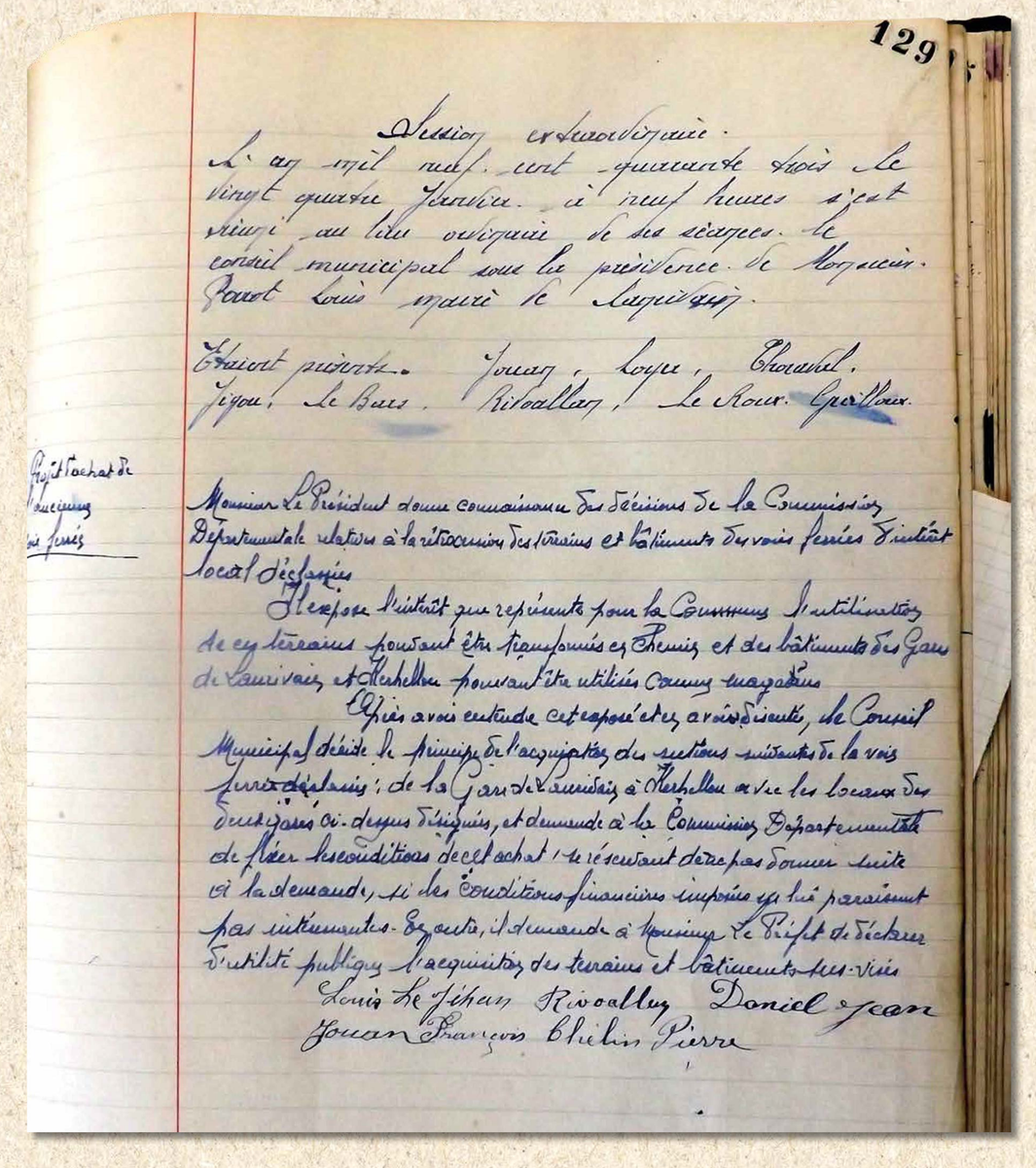
Marcel Guilloux sur RKB.

Mort du petit train

La diminution du trafic sur le réseau local conduit à sa fermeture le 1er août 1938 et la ligne voit son déclassement en avril 1939. Les communes traversées sont alors sollicitées en vue de l'incorporation des bâtiments et de l'assiette de la voie ferrée dans le domaine public.

Ainsi les gares de Magoar et de Kerpert seront utilisées comme magasins avant d'être cédées à des particuliers.

La portion de voie entre Kerhello et Coz Salou ainsi que les bâtiments de la gare de Lanrivain ont fait l'objet, le 12 septembre 1943, d'un projet d'acte administratif de cession amiable au nom de la commune de Lanrivain, *« à condition que le terrain demeure dans le domaine public, ce qui est le cas puisqu'elle projette d'en faire une route ».*


129

Session extraordinaire.
L'an mil neuf cent quarante trois le vingt quatre Janvier à neuf heures s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances le conseil municipal sous la présidence de Monsieur Perrot Louis maire de Lanrivain.

Etaient présents : Jouan, Loyer, Chevalier, Tijou, Le Bars, Rivoallan, Le Roux, Guillou.

Projet Rachat de terrains et gares

Monsieur Le Président donne communication des décisions de la Commission Départementale relatives à la rétrocession des terrains et bâtiments des voies ferrées d'intérêt local désaffectés

Il expose l'intérêt que représente pour la Commune l'utilisation de ces terrains pouvant être transformés en chemin et des bâtiments des Gares de Lanrivain et Kerhellen pouvant être utilisés comme magasins

Après avoir entendu cet exposé et en avoir délibéré, le Conseil Municipal décide le principe de l'acquisition des sections suivantes de la voie ferrée désaffectée : de la Gare de Lanrivain à Kerhellen avec les locaux des dites gares ci-dessus désignés, et demande à la Commission Départementale de fixer les conditions de cet achat, se réservant de ne pas donner suite à la demande, si des conditions financières imposées lui paraissent pas intéressantes. En outre, il demande à Monsieur le Préfet de déclarer d'utilité publique l'acquisition des terrains et bâtiments susvisés

Louis Le Jehan Rivoallan Daniel Jean
Jouan François Chelin Pierre

Délibération du Conseil municipal du 24 janvier 1943, sous la Présidence de Monsieur Louis Perrot, Maire. Projet de rétrocession des gares et de la portion de voie de Lanrivain à Kerhello.

01) Rapport de l'Ingénieur Subdivisionnaire
02) Avis de l'Ingénieur de Ponts et Chaussées

Propos de ceux qui ont utilisé le petit train

Rêve ou effet d'optique ? *« Je n'étais qu'un enfant de 6 ans mais j'avais été frappé par le fait que, assis sur la banquette et observant le paysage par la vitre, je voyais défiler vers l'arrière les arbres bordant la voie. Avais-je perdu la tête ? »* - René.

Confort du train. *« La décoration intérieure des wagons avait une finition en bois verni mais les sièges n'étaient pas en cuir. »* - Germaine.
« Ah oui ! C'étaient de simples banquettes, pas idéales pour les fesses fragiles mais on pouvait s'asseoir, ce n'était déjà pas si mal. » - Aimé.

Chapardages. *« Je me souviens aussi des trains de marchandises bondés de tonnes de pommes. Elles devaient être bonnes car tous les écoliers s'y rendaient pour en chiper quelques-unes. Tu t'en souviens Aimé ? L'ancien maire avait délégué un homme pour poursuivre à coups de fouet les petits vandales que nous étions. »*
« Oui. J'en faisais sans doute partie. » - Aimé et René.

Vie de la gare. *« La famille Séger, venue de Plougonver, résidait à Lanrivain. Leur fils François, plus ou moins désoeuvré, passait ses journées à la gare. Lorsque des passagers ou des passagères débarquaient, avec leurs valises, il offrait ses services pour les porter jusqu'au bourg, distant d'environ 500 mètres, moyennant quelques piécettes (gwerzh-butun en breton). »* - René.

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Le Manoir de Kerauffret

D'après Hyacinthe des Jars de Keranrouê.

Le Manoir de Kerauffret au XIXe siècle

Kerauffret à Saint-Adrien n'est aujourd'hui que l'ombre d'un vaste château à jamais disparu[1]. L'élégant manoir qui se présente toujours à nous à travers les hautes plantations de conifères est l'ancienne habitation des régisseurs du XVIIIème siècle.



De plan rectangulaire avec son parement en schiste, il est recouvert d'une végétation grimpante plus ou moins dense suivant les époques. Son imposante toiture à croupes, couverte en ardoise, laisse échapper deux souches de cheminée massives de part et d'autre du faîtage.

Cette demeure serait bien triste si les nombreuses baies en anse de panier ne ponctuaient pas largement la façade. Les croisées à petits bois peintes en blanc et ouvrant à la française sont organisées en sept travées couronnées par des capucines éclairant les combles. Les deux croupes, des pignons aveugles, possèdent chacune une capucine similaire à celles de la façade avec leurs épis pointus.

La coquette dissymétrie obtenue par la juxtaposition des deux portes du rez-de-chaussée brise l'organisation axiale. Le faîtage en zinc largement ornementé, ajoute à l'équilibre et à la stabilité, la finesse et le raffinement d'une villégiature du XIXème siècle.

La famille de La Rivière

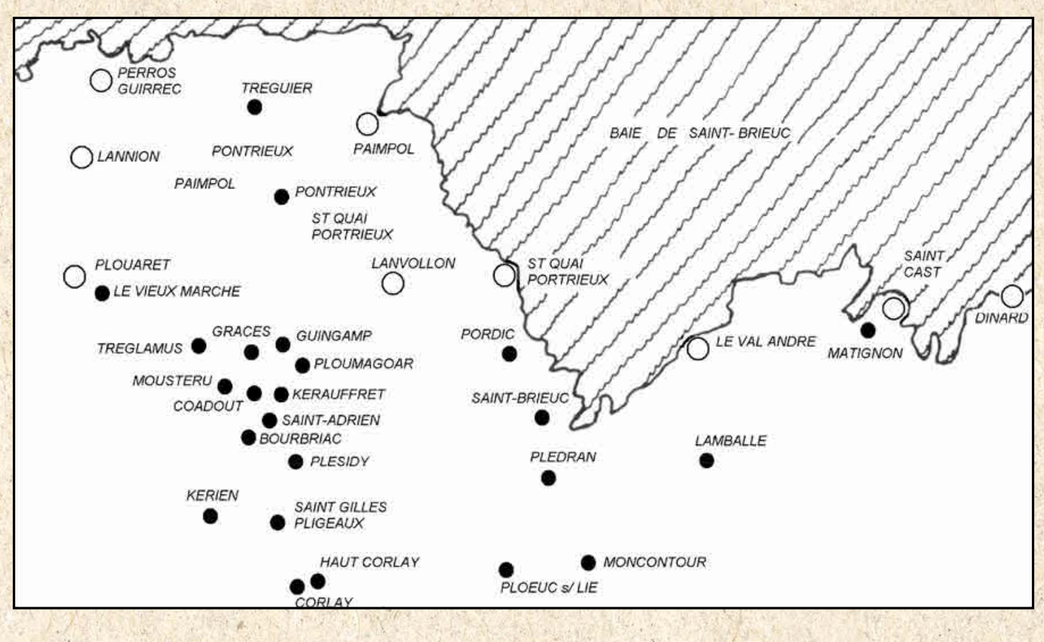
Cette illustre famille de la région de Saint Brieuc avait contracté des alliances considérables avec les Guyon de Matignon, Rohan, Rostrenen, Kergorlay, Beaumanoir, Tournemine[2]... Elle tire son origine des anciens comtes de Mur seigneurs de Corlay, puînés des comtes de Cornouaille. Les églises de Grâces et du Haut Corlay conservent leurs armoiries ainsi que le moulin de Corbière à Plœuc.



1.Benjamin Jollivet, « Cotes du Nord - Cotes d'Armor, arrondissement de Guingamp », Tome III, réédition de 1856, Res Universis 1990.

2. François Aubert de La Chesnay-Desbois, « Dictionnaire de la noblesse », Tome IX, Bergers-Levrault 1980, pages 142 à 144.

C'est par une union avec les Coatrieux[3] qu'elle devint propriétaire de la terre de Kerauffret au début du XVIème siècle.



Carte représentant des villes et villages des environs de la baie de Saint-Brieuc, où la famille de La Rivière avait des possessions transmises aux La Fayette (liste non exhaustive).

Le dernier marquis de La Rivière, seigneur de Saint Quihouët, de Kerauffret, de Kertoudic et d'autres lieux était commandant de la deuxième compagnie des mousquetaires du roi. De son mariage avec sa cousine[4] Julie de La Rivière, il avait eu trois enfants. L'aîné de ses fils, cornette sous ses ordres, mourut à vingt ans et le cadet disparut encore jeune. Sa fille Marie Louise Julie de La Rivière demeura donc unique héritière.

Le 22 mai 1754, cette dernière épousait Michel du Motier marquis de La Fayette. Le mariage, négocié par l'intermédiaire de la marquise des Marets de Maillebois l'épouse du maréchal[5], avait donné lieu à de difficiles, voir sordides, tractations d'intérêts[6].

Michel de La Fayette fut capitaine au régiment de La-Rochefoucault-cavalerie, puis colonel aux grenadiers royaux. Il était nourri d'une forte ambition et son mariage lui procurait de solides appuis à la cour. La grand-mère maternelle de sa jeune épouse vivait dans l'entourage de Madame Adélaïde, fille de Louis XV. Elle était anciennement dame du palais de la reine douairière d'Espagne. C'est elle qui favorisa sa courte carrière.

Ses deux grands-pères qui étaient nés La Rivière, firent carrière dans les armes. Son grand-père paternel, Charles François, marquis de La Rivière était colonel d'un régiment de gentilshommes de Bretagne. Il habitait régulièrement sa terre de Kerauffret. Son grand-père maternel, Charles Yves Thibault, comte de La Rivière était gouverneur de Saint Brieuc comme son père et son grand père. En 1745, il devint lieutenant général des armées avant de passer capitaine lieutenant de la deuxième compagnie des mousquetaires du roi, celle la même où servira son gendre.

Avant son mariage en 1754, Julie de La Rivière résidait au couvent des Ursulines, rue Saint Jacques à Paris. Elle accoucha quelques années plus tard en Haute Loire du futur général de La Fayette.

---

3. Yannig Botrel, Pays d'Argoat n°19, 1993, « Saint Adrien, quelques pages de son histoire - La seigneurie de Kerauffret », pages 18 à 20 et 23 à 27.

4. Ils étaient cousins au 14ème degré.

5. Jean Baptiste des Marets de Maillebois (1682-1762), neveu de Colbert, pacificateur de la Corse en 1739, maréchal en 1741, gouverneur de l'Alsace en 1748.

6. Etienne Taillemite : « La Fayette », Fayard 1989, page 12.

Le marquis de La Fayette



Marie Joseph Paul Roch Yves Gilbert du Motier de La Fayette naquit le 6 septembre 1757 au château de Saint Roch de Chavagniac.

Il avait deux ans lorsque son père mourut en 1759 au cours de la bataille de Minden, un bras arraché par un boulet de canon. Quelques années plus tard, en 1770, il perdit successivement sa mère âgée de 33 ans et son grand-père le marquis de La Rivière. Orphelin à treize ans, il se trouva à la tête de la somme considérable de 220 000 livres de rente[7] ! Il épousera en 1774 à Paris, la seconde fille du duc d'Ayen, Marie Adrienne Françoise de Noailles[8].

A vingt ans, il s'embarque pour l'Amérique où il mènera à bien la guerre pour l'Indépendance. En 1783, il vendra le manoir seigneurial de La Corbière à Plœuc à la marquise d'Andigné de La Châsse, pour couvrir les frais d'une de ses expéditions[9]. De retour à Brest en janvier 1785, il se verra offrir une réception à Rennes par les Etats de Bretagne.

Rattrapé par la révolution à laquelle il avait activement participé, il sera contraint d'émigrer en août 1792. Fait prisonnier par les Autrichiens, il sera enfermé à Olmütz jusqu'en 1799. Il perdra l'ensemble de ses biens qui furent déclarés « biens nationaux » et vendus comme tels. A son retour en France, après la fin du Directoire[10], c'est son épouse fidèle[11] et énergique qui, munie de procurations, procédera méticuleusement à la reconstitution du patrimoine familial en Bretagne et en Touraine[12].

La vente de Kerauffret

Les 28 prairial et 24 fructidor de l'an II, le château de Kerauffret et la métairie de la Porte furent vendus comme biens nationaux. Les acquéreurs étaient Bertrand Guissou, Vincent Henry, Pierre Ollivier et Julien Loy qui avait épousé Renée Ollivier.
En l'an VIII de la République, la proscription qui avait frappé monsieur de La Fayette ayant cessé, son épouse se rendit dans le département des Côtes du Nord afin d'obtenir la rétrocession des biens « vendus sur son mari ». La même année, elle se fit rétrocéder Kerauffret et la Porte au nom de son célèbre conjoint[13].

---

7. Etienne Taillemite, page 108.

8. Fille de Jean Paul François de Noailles, duc d'Ayen et d'Henriette d'Aguesseau.

9. Comte Daniel de La Motte de La Motte-Rouge : « La Messelière, 10 promenades en Côtes d'Armor », G.P. Impressions, Kervaux, Plouagat 1992, page 169. ois (1682-1762), neveu de Colbert, pacificateur de la Corse en 1739, maréchal en 1741, gouverneur de l'Alsace en 1748.

10. 18-19 brumaire an VIII.

11. Madame de La Fayette fut incarcérée à plusieurs reprises, elle fut libérée en janvier 1795 après avoir été sauvée de la guillotine par les interventions du gouverneur américain Morris. Sa grand-mère la maréchale de Noailles, sa mère la duchesse d'Ayen et sa sœur la vicomtesse de Noailles avaient été guillotinées ensemble en 1794. Avec ses filles, elle rejoignit son époux en prison à Olmütz et y resta deux ans jusqu'à sa libération en septembre 1797.

12. Etienne Taillemite, page 404.

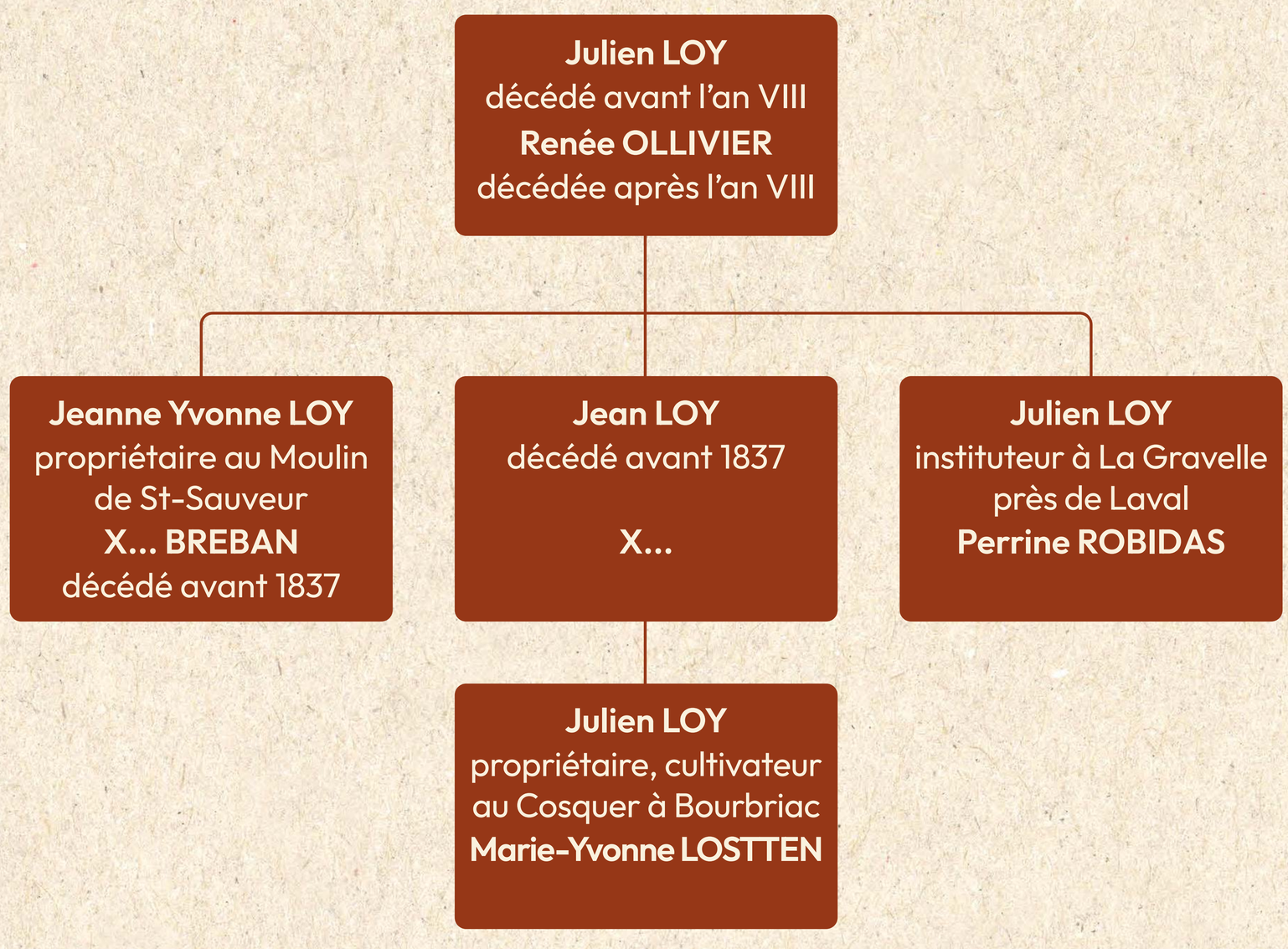
13. Acte du 14 thermidor an VIII au rapport de maître Le Bouëtté de Guingamp.

Quatre ans plus tard, le 8 floréal de l'an XII, Monsieur et Madame de La Fayette cédèrent Kerauffret à Barthélémy Desjars, négociant à Guingamp. Le domaine et ses étendues étaient composés de 180 hectares dont trois fermes, retenues, tailles, coupes et futaies. A cette époque il n'existait plus qu'une haute tour du château avec de belles cheminées, un jardin en terrasse dit : « Le Verger », le chartrier et la maison du régisseur.

Près de trente trois ans après les faits, le 13 juin 1833, les enfants de Julien Loy et de Renée Ollivier, mineurs à l'époque de la rétrocession forment une demande de nullité de l'acte proprement dit et assignent le général de La Fayette et ses enfants devant le tribunal civil de première instance de Guingamp.

La famille Loy avait certainement prit contact au préalable avec le marquis de La Fayette. Le 28 février 1833, ce dernier écrivait de Paris à Barthélémy Desjars, la lettre suivante :
«J'ai bien des excuses à vous faire, Monsieur, de mon apparente négligence ! Mais les dix heures de Chambre, les réunions des Députés et aussi la multiplicité des lettres et rendez-vous, hors de toute proportion avec le temps qui me reste à leur donner, ne laissent pas de place pour mes affaires personnelles.
Il y en aura toujours pour ma reconnaissance de l'intérêt que vous voulez bien me conserver. Mon fils s'est chargé de correspondre avec mon ami Monsieur Loyer, que vous êtes à portée de voir ; il paraît qu'on aurait besoin pour une décision d'une copie de votre vente, ainsi que la date et aussi de l'époque à laquelle vos enfants sont devenus mineurs (sic), voulez vous en causer avec Monsieur Loyer et recevoir l'expression de bien sincère attachement. Lafayette. »

Jeanne Yvonne Loy, veuve Breban, son frère Julien et son neveu lui aussi prénommé Julien, contestent la rétrocession consentie à La Fayette par leur mère et grand mère. En effet, dans l'acte notarié de l'an VIII, Renée Ollivier se qualifie de *« tutrice légale de ses enfants mineurs de son mariage avec Julien Loy »*, sans néanmoins déclarer *« qu'elle garantissait expressément pour eux »* la rétrocession.



La famille Loy en 1837

L'affaire fut jugée à Guingamp le 17 février 1835. Les enfants Loy furent déboutés au vue des différents partages ayant été exécutés depuis lors[14]. Ils firent appel de ce jugement devant la cour royale de Rennes le 10 juillet 1835 et devant l'incertitude du succès, ils proposèrent un arrangement à Monsieur Yves Loyer, avocat à Guingamp et représentant des enfants du général, décédé à Paris l'année précédente.

C'est ainsi que Georges Washington du Motier de La Fayette[15] et ses soeurs Virginie[16] et Anastasie[17] payèrent en *« espèces métalliques »* par l'intermédiaire de Maître Loyer et devant Maître Vistorte notaire à Guingamp, une somme de huit cents francs à chacun des trois héritiers de Renée Ollivier. Ils prirent aussi en charge l'ensemble des frais occasionnés par les différentes procédures. C'est cette fois, *« d'une manière irrévocable sur la prétendue nullité résultant du défaut de garantie expresse de la part de la dite Renée Ollivier »*, que se concluait cet acte enregistré le 16 janvier 1837 à Guingamp.

Par la même occasion, Barthélémy Desjars se trouvait à l'abri de toutes contestations et demeurait le propriétaire légitime de Kerauffret.

Barthélémy Desjars

C'est à Corlay dans sa famille maternelle que Barthélémy Pierre Charles Pelage des Jars[18] vit le jour en 1767. Son père Pierre Thurian[19], capitaine général des fermes du roi[20], y avait épousé le 5 novembre 1764 Pélagie Suzanne Emilie Georgelin du Cosquer[21].



Portrait de Barthélémy Desjars. Coll. part. M. Garapin, Nantes.

Barthélémy fit de brillantes études[22] et profita largement de la grande culture des Georgelin ; particulièrement de celle de son oncle et parrain Barthélémy Georgelin[23]. Celui-ci correspondait avec les plus grands esprits du moment tels que les académiciens d'Alembert, Le Bigot de Préameneu, de La Harpe, Thomas, Marmontel ou Voltaire.

---

14. Successions de leurs parents et de leur frère Jean.

15. Membre de la Chambre sous la Restauration et sous Louis-Philippe, député à l'assemblée constituante de 1848.

16. Propriétaire, demeurant à Paris, rue d'Anjou Saint Honoré, n°38. « Propriétaire, demeurant à Paris, rue d'Anjou Saint Honoré, n°9, veuve du marquis Louis de Lasteyrie du Saissant.

17. Epouse du comte Just Charles César Fay de Latour-Maubourg, colonel, officier de la légion d'honneur demeurant à Paris, rue de l'isle n°101.

18. C'est avec la révolution que le nom de des Jars de Keranrouë perdit sa particule et se contracta en « Desjars ». Par jugement du Tribunal de Grande Instance de Guingamp en date du 2 juillet 1969, Monsieur et Madame Patrick Desjars obtinrent la rectification de leur état civil par preuve de filiation en Desjars de Keranrouë.

19. Né le 13 juillet 1718 à Quintin sur le bord du chemin lors du pardon de Sainte Thuriane, décédé le 24 thermidor an VIII.

20. « Les amis du Pays de Guingamp » n°17, décembre 1994, « La famille des Jars à Guingamp au XIXème siècle » Simone Toulet, pages 17 à 29.

21. Née en 1730, décédée en 1813, fille de Louis Mathurin, sénéchal de Corlay, avocat au parlement (1698-1670) et de Jeanne Pélagie Dagorne du Boëxy, (†1747). Armes des Georgelin : « De gueules au chef d'or chargé de 3 épées rangées de même ».

22. Bachelier à Rennes en 1787.

23. (1740-1798), dernier sénéchal de Corlay (vicomte Henri Frottier de la Messelière : « Le Canton de la Chastellenie de Corlay », pages 43 et 44.)

Ces relations épistolaires s'étendaient aussi à Vergniaud, avocat au parlement et à Madame Necker l'épouse du banquier suisse, directeur général des finances de Louis XVI. Il fut même invité à Moscou par l'impératrice Catherine II de Russie !

Barthélémy Desjars ne pouvait qu'être favorable aux idées nouvelles. Il adhérera activement aux prémices de la révolution. Après avoir apporté à la Convention Nationale l'acceptation de la déclaration des Droits de l'Homme et de la Constitution de l'an 1 au nom de l'assemblée primaire tenue à Magoar le 9 août 1793, il épousa Marie Anne Blanchard[24], originaire de Vendée, le 2 novembre 1794 à Corlay.

De ce mariage naîtront quatre enfants. Madame Desjars décédera des suites de sa dernière couche et laissera à sa belle soeur, la bonne tante Louison[25], le soin d'élever ses enfants.

En 1795, les Chouans, très actifs dans la campagne environnante contraignent Barthélémy devenu négociant et sa famille à quitter leur demeure de Pont-Melvez pour gagner Guingamp. Il sera nommé maire de cette ville par Bonaparte sous le Consulat. Ses affaires florissantes l'amènent à fonder une maison de banque avec deux associés[26]. Plus tard, il reprendra seul l'établissement qui fermera en 1890[27] après le décès prématuré de son petit fils Frédéric.
Spéculant sur les biens nationaux, il se constitue parallèlement un important patrimoine foncier. Kerauffret en sera le fleuron.
Petit à petit, de 1821 à sa mort, en 1841, il acquiert des parcelles de la forêt de Coatliou et les replante vers 1839 en vue d'une exploitation[28] raisonnée.

La famille des Jars de Keranrouë

Barthélémy Desjars était le chef de nom et d'armes d'une ancienne famille de Saint Julien établie à Bourbriac au XVème siècle.

L'écuyer Julien Sébastien des Jars de Keranrouë[29], officier des armées du roi, auquel remonte la filiation, avait épousé Marie Elisabeth de Bizien du Lézard[30].
Il reçut un certificat du Maréchal de Rieux à Saint Aubin du Cormier en 1506.
Son fils aîné, Julien, épousa Anne Péan du Cosquer[31] et rendit aveu en 1586 au duc de Mercoeur et de Penthièvre pour sa Maison Noble de Keranrouë.

---

24. Décédée le 7 mars 1802 à Guingamp, fille de Pierre Blanchard et de Marie Andrée Le Retz.
25. Louise Marie Claudine Desjars (1768-1847), resta célibataire suite à l'exécution de son fiancé, guillotiné, à Nantes en 1792.
26. Jean Baptiste Mazurier de Quintin et un membre de la famille Blanchard de Guingamp.
27. Cette banque deviendra la Caisse d'Epargne de Guingamp.
28. « Pays d'Argoat » 14 , 1985, Yannig Botrel, « Forestiers et habitants de Bourbriac au XVIIème siècle «, page 34.
29. Dès le début du XVème siècle, la famille des Jars aliéna son domaine patrimonial des Jars à Saint Julien à la famille de Guébriant. Armes : « D'azur à l'aigle essorante d'or. »
30. Armes : « Ecartelé aux 1 et 4, d'argent à la fasce de sable, accompagné en chef d'une étoile de gueules et en pointe d'un croissant de même, qui est Bizien ; Aux 2 et 3, contrécartelé aux 1 et 4, de Gueules ; au 2 et 3, de sable à la croix d'argent, qui est Lézard ».
31. Armes : « D'or à trois têtes de maures de sable ».

Les deux générations suivantes s'allieront successivement aux Le Roux du Tanouët et aux Huon de Keranfle'ch[32].

Lors de la grande réformation de la noblesse du XVIIème siècle, leurs descendants furent d'abord déboutés de leurs prétentions nobiliaires et condamnés à l'amende comme usurpateurs par jugement de 1668. Mais ils furent peu de temps après, maintenus dans leur qualité de noble d'ancienne extraction par jugements des 20 juin et 3 juillet 1670[33].

Les registres paroissiaux de Bourbriac ne conservent que très peu d'actes mentionnant cette famille. L'un des derniers des Jars à vivre à Keranrouë y décéda en 1677, comme en témoigne l'acte suivant : *« Noble homme René Desiars de Keranrouë âgé d'environ soixante ans, décédé en la communion des fidèles le dixième septembre mil six cent septante et sept après avoir reçu les Saint Sacrements de Pénitence, d'Eucharistie et d'Extrême Onction par le ministère du soussignant et le lendemain son corps fut inhumé en l'église paroissiale de Bourbriac, présents Guillaume Carmes[34] et Maurice Le Goff[35] qui ne signent. »*

A cette date la famille des Jars s'est déjà établie dans différentes paroisses alentours ; Saint-Igneuc, Pestivien, Pont-Melvez.

La succession de Barthélémy

Après la mort de Barthélémy Desjars le 1er février 1841 à Guingamp, sa fille et ses deux fils resteront en indivision pendant dix ans.

Le 31 janvier 1851, ils effectuent le partage à l'amiable de la succession immobilière de leur père[36]. Kerauffret compose à lui seul le premier lot et se verra attribué à Clémentine devenue Madame Joubaire. Le second lot attribué à Frédéric comprend entre autres biens les bois de Coatliou à Bourbriac. Hyacinthe reçoit quant à lui le troisième lot constitué pour partie du patrimoine « historique » de la famille : Penanpont[37] en Pont Melvez et Les Garennes en Pestivien.

Suivant le même acte, Monsieur et Madame Joubaire s'engagent à l'avenir à demeurer étrangers à toutes opérations communes. Les deux frères, banquiers, instituent cette clause pour s'assurer du contrôle de l'usine de Penzé et des fours à chaux de Pontrieux. La maison de banque ayant fait l'objet d'une transmission particulière organisée par Barthélémy de son vivant.

---

32. Armes : « D'argent à 3 chevrons de gueules, une fasce d'azur brochante ».

33. Marquis de l'Estourbeillon, « Revue Historique de l'Ouest », Tome 13, janvier 1897, « Réformation de la Noblesse de Bretagne, 1668 - 1671, des Jars de Keranrouë », pages 25 à 28.

34. René des Jars de Keranrouë (†1677), épousa Jeanne Carmes.

35. Anne des Jars de Keranrouë, (†le 19 mai 1663), épousa Morvan le Goff.

36. « quant au mobilier les soussignés reconnaissent leurs comptes réglés et liquidés entre eux ».

37. D'après Benjamin Jollivet, la famille des Jars (« du Jar ») possédait le manoir de Penanpont à Pont Melvez depuis 1480.

Madame Joubaire

Clémentine Desjars, fille aînée de Barthélémy avait bénéficié comme ses frères de l'excellente éducation donnée par leur tante Louison. Elle avait six ans lors du décès de sa mère.

Clémentine était infirme de la main droite. En dépit de cela elle avait un *« style charmant »* et une *« écriture superbe »* comme se plaisait à lui écrire sa grand tante maternelle Aimée Georgelin du Cosquer[38]. Dans le post-scriptum d'une lettre à Louison, en date du 24 juin 1809, elle ajoute : *« Le Bon Dieu, ma chère Clémentine en vous affligeant de la droite, vous a donné pour vous en dédommager les moyens d'apprendre de la main gauche, qu'il en soit béni à jamais, faites agréer par votre tantine Louison toutes les amitiés de mes compagnes et soyez persuadés, tous, que personne ne vous aime plus que votre affectionnée vieille tante. Sœur Marie Agathe supérieure. »*

C'est au cours de son voyage de février 1811 à Paris que Barthélémy Desjars qui avait comme banquier correspondant dans cette ville Jacques Rosé Récamier[39] eut l'occasion de présenter à l'épouse de ce dernier[40] son fils Hyacinthe et sa fille Clémentine qui l'avait accompagné dans son périple. Hyacinthe poursuivait alors ses études à Paris.



Juliette Récamier,
d'après le baron Gérard

En 1811 Juliette Récamier avait adopté la fille d'une des nièces de son époux qui venait de décéder[41] en décembre de l'année précédente. Sans doute fût elle attendrie par Clémentine elle aussi orpheline. Elle prit en vive amitié cette jeune guingampaise de 16 ans, la reçut chez elle à plusieurs reprises et lui fit de fort beaux présents[42].

En 1817 c'est dans le salon de madame Laffitte que son père fit recevoir Clémentine. Le célèbre banquier parisien[43] correspondant et associé[44] de Barthélémy était alors directeur de la Banque de France. Il sera par la suite Ministre des finances de Louis Philippe puis Président du Conseil.

Le 29 décembre 1822, Clémentine épousa à Guingamp Armand Constant Joubaire de La Bourgoulière[45], contrôleur des contributions directes.

---

38. Aimée Jeanne Pétronille Georgelin du Cosquer née le 9 avril 1732 à Corlay, avait prit le voile le 28 avril 1750. Elle était en 1809 sous le vocable de Sœur Marie Agathe, supérieure des hospices de Carhaix.

39. 1751-1830.

40. Née Juliette Bernard, (1777-1849).

41. Joséphine fille de Mariette Cyvoct décédée le 18 décembre 1810. « Madame Récamier », Françoise Wagener, Jean Claude Lattes, 1986, page 485.

42. D'après la famille Oger du Rocher : *« il subsiste une superbe tapisserie bleue et jaune brodée par la divine elle même. »* D'après la famille Aulanier : *« c'est dans son salon que Clémentine apprit le dessin d'une fameuse tapisserie or et bleue. »* En 1936 ce souvenir était toujours conservé dans la famille Joubaire.

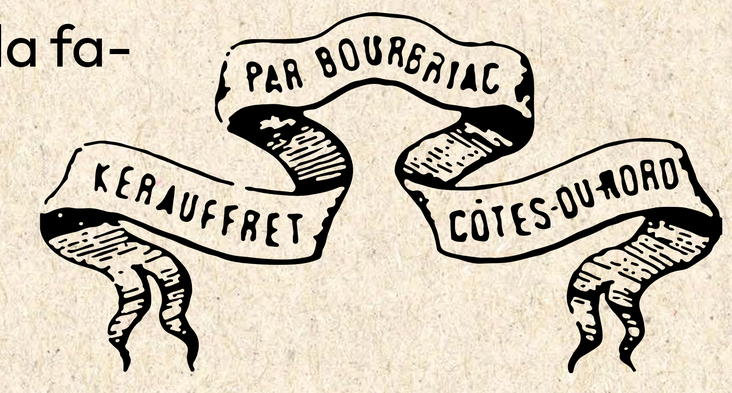
43. Jacques Laffitte, (1767-1844).

44. Messageries Laffitte et Gaillard.

45. Né à Paimpont (35) en 1786, il était fils de Godefroy Pierre Simon Joubaire de la Bourgoulière (1756-1835), et de Victoire Modeste d'Astin (1754-1826). Avec la révolution leurs noms de famille se transformèrent en Joubaire et Dastin.

Suivant son contrat de mariage, elle apportait en dote quelques « propriétés foncières et territoriales » recueillies de la succession de sa mère et situées à Machecoul en Vendée ainsi qu'une somme de 23000 francs.
Clémentine et son époux y résident en 1851. Elle décédera à Paris le 5 septembre 1852 tandis que Armand Joubaire reviendra finir ses jours à Guingamp où il s'éteindra en 1874.
De leur union étaient nés six enfants. Les Joubaire feront de Kerauffret un lieu de villégiature. Plus tard madame Guilmard, née Joubaire[46] passera la guerre de 1870 réfugiée à Kerauffret avec ses parents, elle avait 12 ans.

Une entête de papier à lettre extraite des archives de la famille Joubaire : « Kerauffret - Par Bourbriac - Côtes du Nord » datant de février 1919 nous confirme que ce lieu appartenait toujours aux descendants de Clémentine après la Grande Guerre.



Le fantôme de Kerauffret

Le dernier régisseur de Kerauffret mena grand train et se ruina rapidement[47]. Les domestiques profitèrent des prodigalités du chef de maison et pour cacher leurs dilapidations, ils imaginèrent une histoire de revenant. *« Les esprits, disaient-ils, hantaient certains appartements retirés du château !... Les bruits de chaînes, les soupirs et les lamentations lugubres effrayèrent bon nombre de visiteurs mis à coucher dans les chambres signalées,... Lorsque Madame D..., de Guingamp, mit fin à ce scandale. C'était une femme d'intelligence et de beaucoup de résolution, ne croyant point aux revenants.*
Elle devina ce qui se passait ; mais comme elle tenait à convertir ses soupçons en certitude, elle demanda à coucher, accompagnée seulement d'une femme de chambre, dans l'une des pièces hantées par les esprits, ce qui lui fut accordé. Les premières heures de la nuit furent silencieuses et Madame D... s'endormit ; mais, réveillée bientôt par des voix étranges, elle se lève précipitamment, fait jouer à plusieurs reprises le ressort d'un couteau et ordonne à la femme de chambre de la suivre. - Qu'allez-vous faire, s'écrie celle-ci ? - Brûler la cervelle aux voleurs, répondit Madame D... d'un ton résolu ; Suivez moi vite, mes pistolets sont armés ; ne craignez rien, je sais m'en servir ! - La femme de chambre fit des difficultés ; mais accusée elle-même de connivence et menacée à son tour, elle avoua tout... »

En 1856, Benjamin Jollivet qui consigna cette anecdote tenait les noms des personnages cités pour secrets, désormais nous pouvons le dire, madame D... de Guingamp, n'est autre que notre brave Clémentine Desjars[48].
A Kerauffret, si le château a disparu avec son fantôme, il nous reste par delà la maison bien cachée des régisseurs, l'ombre de quelques marquis d'ancien régime, d'un célèbre général et de grands banquiers du Premier Empire.

---

46. (1858-1944), fille de Qodefroy Joubaire (1826-1889), petite fille de Clémentine.
47. Benjamin Jollivet, « Kerauffret », page 219.
48. Il devrait d'ailleurs être question de Madame J... (Joubaire).

Plésidy

... A droite en contrebas de la D22, le chemin qui pénètre dans le sous-bois, bordé au début par un mur de contrefort plat, est bien la plate-forme de la voie : la ligne, qui ne pouvait remonter aussi brusquement, évoluait donc en site propre, grimpant à un rythme raisonnable. C'est ainsi qu'un ponceau carré de 60 centimètres a été mis presque à nu alors qu'un talus de terre le recouvrait.

La progression est toutefois possible sans s'éloigner du tracé. Elle est ensuite guidée par un vague sentier décelable dans le talus qui sépare les deux champs, alors que la montée se stabilise. Et au fond du sombre bosquet qui fait suite, voici la gare de Plésidy qui se présente, préservée en intégralité : la gare complète – halle à marchandises et bâtiments voyageurs – et son quai, mais aussi son château d'eau et – vestige rarissime – sa grue à eau.

Habillé comme ses pareils de plaques de dépôt blanc dues au suintement, le château d'eau, dans le plus pur style second réseau, laisse apparaître sur la partie supérieure les accessoires de canalisation. La grue à eau, qui se dresse tel un échassier à proximité, est l'une des deux dernières encore installées sur pied dans le département. Quant à la gare elle-même, elle est le témoin d'un style particulier à la ligne de Guingamp / Saint-Nicolas : ses murs sont constitués de parpaings qui lui donnent une teinte grise. Pas de quoi tromper l'initié pourtant : on y trouve toujours les renforts horizontaux et verticaux qui permettent, mieux que la couleur ou la matière, d'identifier sans erreur une gare CdN. Le bâtiment voit ses abords nettoyés périodiquement.

Ce remarquable ensemble, qui n'a d'égal que celui de Saint-Alban (ligne Yffiniac-Matignon), est inclus dans une petite localité, à moins d'un kilomètre de Plésidy, qui a pour nom La Gare. Hommage et souvenir encore vivace de la part des riverains, plus de soixante ans après ...

Un passage à niveau suivait, avant que la voie ne descende regagner le bord droit de la D5. Entre les deux, sa trace est toujours observable, à savoir cette ligne courbe. C'est sur ce terrain plat que les rails cheminaient près de la route : une grande étendue de près parfois marécageux, que parcourt un ruisseau. Le tablier du petit pont qui le franchit possède une bordure de granit, et non de ciment comme tous ses semblables ...

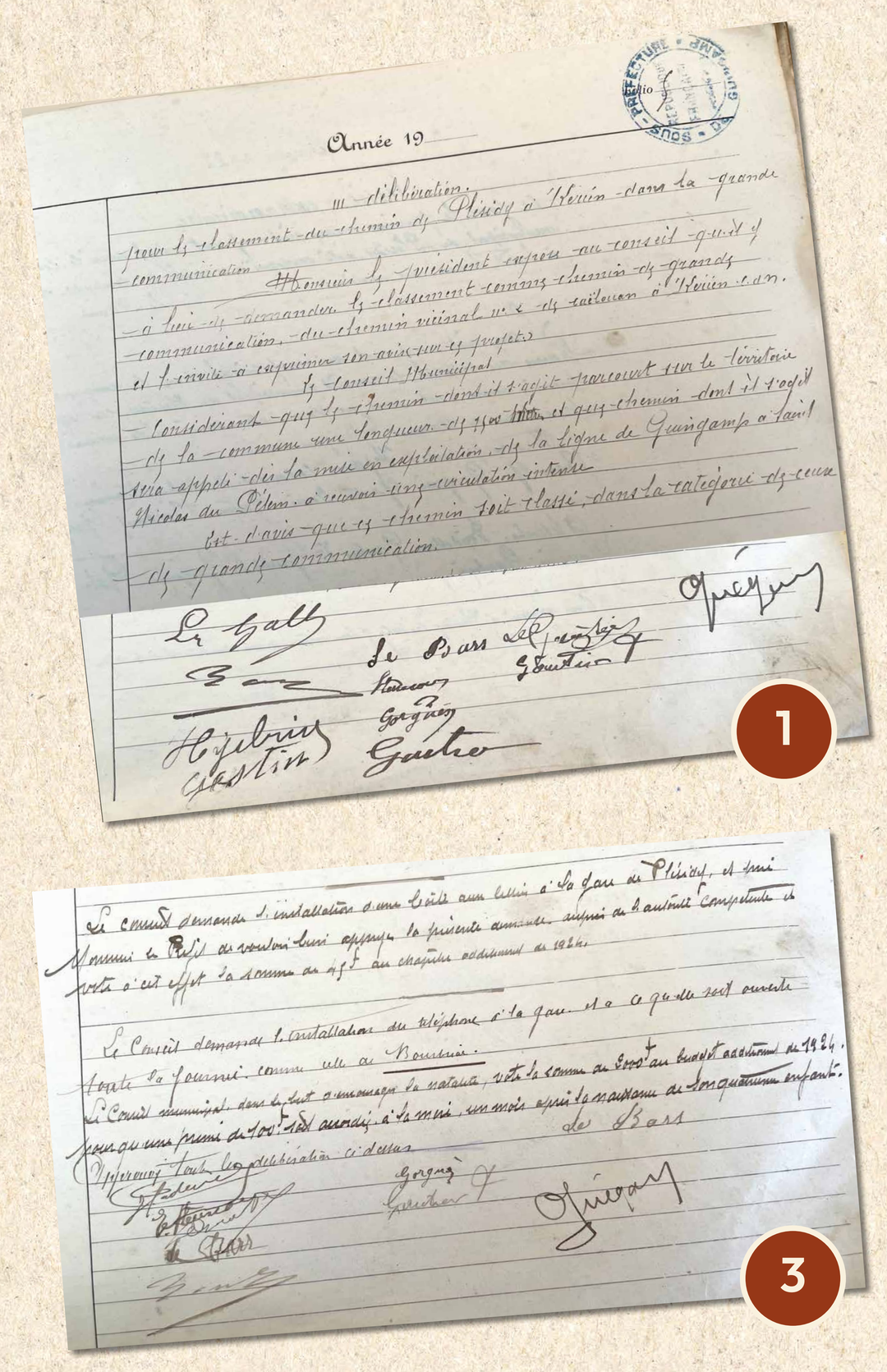
Cinq cents mètres après la gare, la voie délaissait la route et remontait un petit vallon à droite. La plate-forme a été transformée en route bitumée, permettant d'apprécier pleinement la rude dénivelée à laquelle le train s'attaquait encore une fois. Elle a réclamé l'édification d'un important remblai dans les cent premiers mètres, où le ruisseau emprunte un ponceau d'un mètre d'ouverture. Après une courbe serrée à gauche, elle croise une route transversale, mais là s'arrête le revêtement goudronné. La suite est un chemin sauvage, surélevé sur une bonne distance, qui peu à peu se rétrécit. Il s'enfonce dans

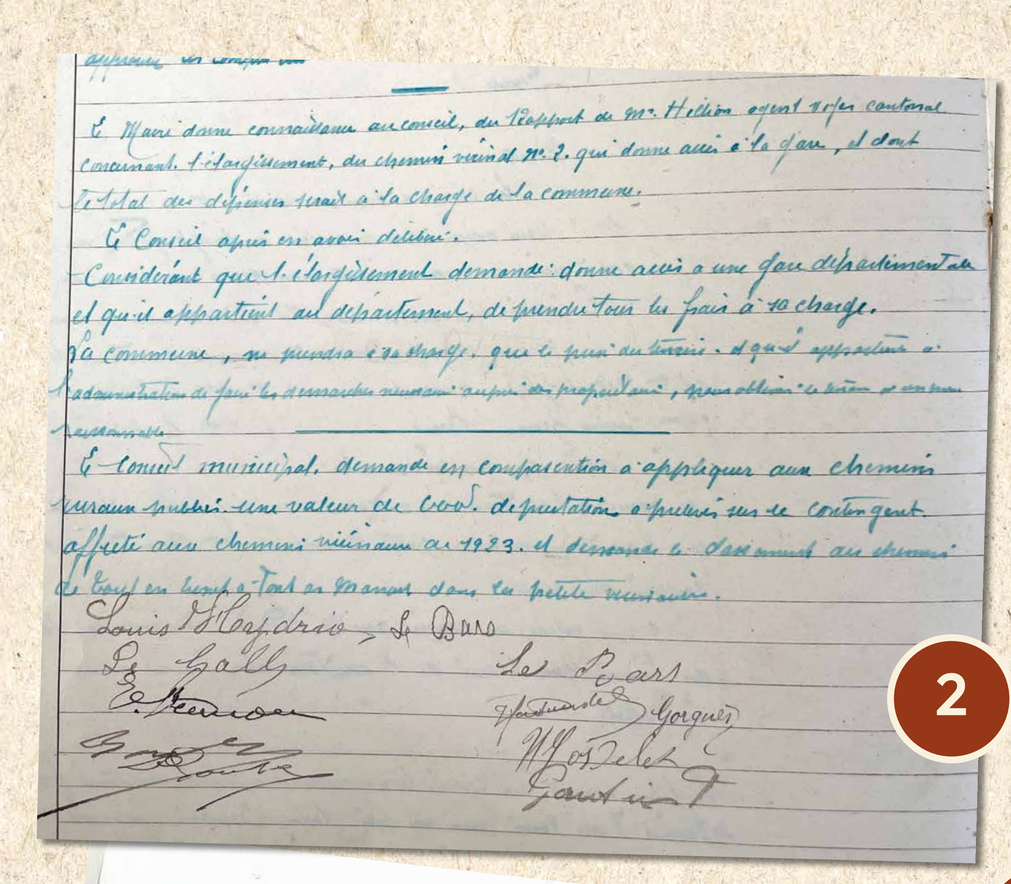
LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

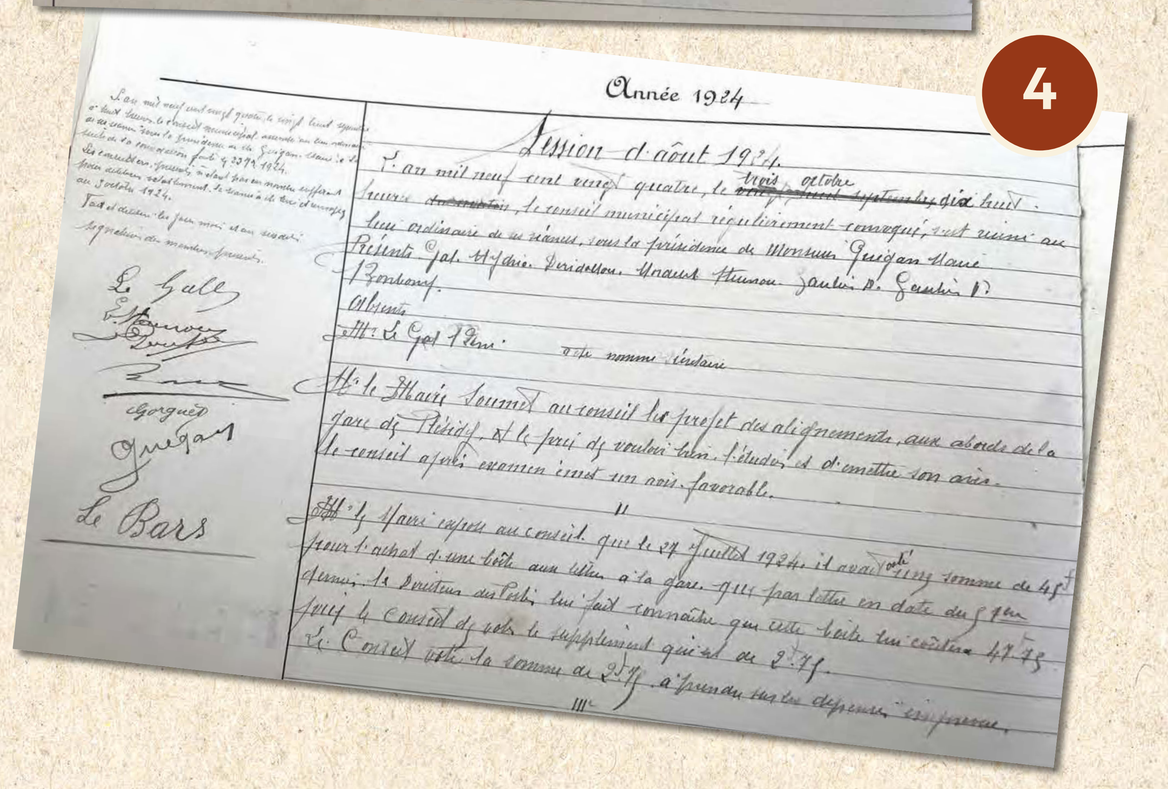
le bois où la plate-forme est encore repérable sur plus de deux cents mètres.

Au-delà, le tracé peut être suivi de loin : la ligne de bois touffu s'infléchit vers le sud et vient couper une route. L'encaissement de la voie, et de part et d'autre, met en relief la surélévation de cette route, pâle fantôme du passage supérieur qu'elle empruntait alors pour franchir la voie ferrée. La plate-forme se mue en passage pour troupeaux tandis qu'elle tourne légèrement à droite. Ce promontoire s'avance ainsi jusqu'au milieu du champ et s'interrompt net…

Extrait de l'ouvrage « Petits Trains des Côtes-du-Nord ; Que reste-t-il ? » de Jean-Loïc Heurtier – Association des chemins de fers des Côtes-du-Nord







1. En 1922 le maire Emile Guégan aborde le chemin de Plésidy à Kerien, Emile Guégan sera maire de 1921 à 1947.

2. 15 juin 1923, le conseil municipal demande que le département prenne en charge les frais l'élargissement du chemin qui mène à la gare.

3. 27 juin 1924, le conseil demande l'installation d'une boite aux lettres à la gare. Il demande également l'installation du téléphone comme à Bourbriac.

4. 3 octobre 1924, les problèmes d'alignement sont toujours d'actualité. Pour ce qui concerne la boite aux lettres, la commune doit payer le surplus de l'aide financière du Directeur des Postes.

5

Année 1939

Monsieur le Maire a connaissance des décisions de la Commission Départementale relative à la rétrocession des terrains et bâtiments des voies ferrées d'intérêt local déclassées

Il expose l'intérêt que représente pour la commune l'utilisation de ces terrains ou immeubles pouvant être utilisés en vue de construction de chemins ruraux.

Après avoir entendu cet exposé et en avoir délibéré le Conseil Municipal décide le principe de l'acquisition

1°. Des sections suivantes de la voie ferrée déclassée de

2°. des immeubles installés à perpétuelle demeure. à la gare.

3°. du Palais

- Demande à la Commission Départementale le fixer les conditions de cet achat se réservant de ne pas donner suite à la demande s'il les conditions financières imposées ne lui paraissent pas intéressantes

Le Prési...



6

Préfecture des Côtes-du-Nord
2e Division
Ie Bureau
Chemins de fer départementaux

Cession des immeubles à provenir des voies déclassées.

SOUS-PREFECTURE de GUINGAMP - 2 AOUT 1939

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Saint-Brieuc, le 31 JUIL 1939

LE PREFET des COTES-du-NORD
à Monsieur le Maire de Plésidy
(Sous le couvert de M. le Sous-Préfet de Guingamp)

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Commission Départementale des Côtes-du-Nord, en sa séance du 29 Septembre 1938, et en application de la délégation reçue du Conseil Général, a arrêté les directives ci-après pour la rétrocession des immeubles (terrains, bâtiments) provenant des voies ferrées des chemins de fer d'intérêt local déclassées :

1e-Les communes auront la priorité sur les particuliers pour la cession des immeubles (terrains, bâtiments de gares, adduction d'eau);

2e-Lorsque certains particuliers seront susceptibles d'invoquer un droit de préemption, invitation leur sera faite de revendiquer ou d'abandonner formellement ce droit, notamment dans le cas où l'acquisition aurait été réalisée à titre gracieux en raison de l'affectation alors prévue et aujourd'hui disparue;

3e-Les communes devront prendre l'engagement de conserver les immeubles cédés dans leur domaine public;

4e-Les terrains en bordure des Routes Nationales et des Chemins départementaux (Ex.G.C.) seront incorporés dans la voirie nationale ou départementale par l'élargissement des chaussées et les excédents seront, le cas échéant, soit rétrocédés aux riverains qui pourraient exercer leur droit de préemption, soit adjugés comme il est prévu à l'alinéa suivant, lorsqu'aucun droit de ce genre ne les grèvera;

5e-En ce qui concerne enfin les terrains non demandés par les communes ou réclamés par des particuliers, leur mise en adjudication sera faite suivant les modalités qui seront fixées par la Commission Départementale. Il y aura lieu en particulier d'examiner si ces adjudications doivent être réalisés avec ou sans le concours d'Officiers Ministériels.

...

7

- 2 -

Le décret du 27 Avril 1939 a prononcé le déclassement de la voie ferrée de Guingamp à St Nicolas qui intéresse votre commune.

En ce qui concerne Plésidy le déclassement permet la cession de ce qui constituait la voie ferrée et ses dépendances

Je vous prie de vouloir bien saisir votre Conseil Municipal de la question, dans le plus bref délai, en l'invitant à délibérer sur l'acceptation ou le refus des avantages que la délibération précitée de la Commission Départementale offre aux communes.

Cette délibération qui, dans le cas d'acceptation, pourrait être conforme au modèle ci-après, devra m'être adressée dans le plus bref délai en triple exemplaire.

Le Préfet,
POUR LE PREFET
Le Secrétaire Général

5. 22 novembre 1939, Emile Guégan informe le conseil des propositions de rétrocessions des terrains et bâtiments suite à la fermeture de la ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem.

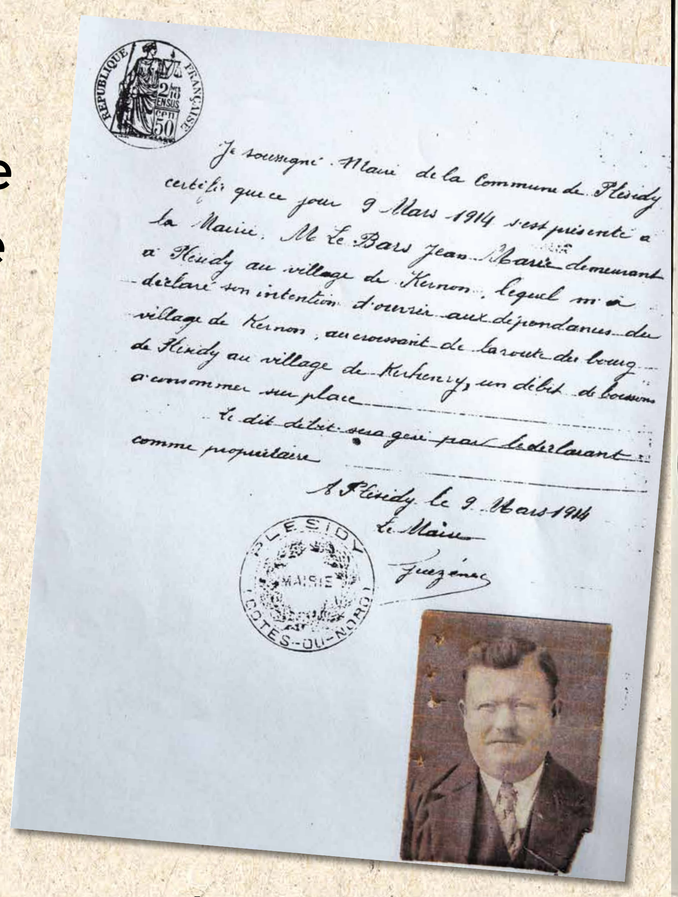
6 et 7. Le préfet écrit un courrier au maire de Plésidy : cession des immeubles à provenir des voies déclassées



Témoignage de Jean Le Bars

Le projet de créer le 2ème Réseau d'intérêt local des Chemins de fer des Côtes-du-Nord voit le jour en 1912.
Jean Marie Le Bars, demeurant au village de Kernon à Plésidy envisage d'ouvrir un débit de boisson. Le maire de Plésidy est alors François Guézennec, il a exercé cette fonction de 1901 à 1921.
Jean Marie a eu une vision au long terme, avec le projet de la construction d'une gare sur la commune.





La gare est de type 2ème réseau avec le bâtiment voyageur attenant au bâtiment marchandises avec le quai de déborde-ment

La gare de Plésidy était située à mi-distance de Guingamp et de Saint-Nicolas-du-Pélem.

Le château d'eau était constitué d'une tour en maçonnerie et d'un réservoir en béton armé. La gare de Plésidy fut le terminus avant la réalisation du réseau Plésidy/Saint-Nicolas-du-Pélem. Le château d'eau était nécessaire pour refaire le plein d'eau. Il était alimenté par gravité par une source encore visible, jaillissant près de la chapelle du Médic.
La grue à eau pivotante servait au remplissage par gravité des réservoirs de la locomotive.
Le tourniquet (grande plaque métallique circulaire) pivotait sur un axe central, il permettait l'accès d'une locomotive ou d'un wagon et modifiait ainsi le sens de la marche.
On décrochait la « loco » et deux personnes suffisaient à la manœuvre de rotation.



En 1926, Eugène Le Tacon, né en 1887 à Saint Brieuc est **inspecteur des Chemins de fer.**
Son épouse Augustine Rosé née en 1891 à Bobital est percepteur des postes, employée de l'Etat.

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Eugène et Augustine vivent au bourg de Plésidy. Le couple a trois filles :

- Jeanne Paulette née le 11 juin 1918 à Matignon. Son père Eugène est alors lieutenant du 1er colonial, il est mobilisé lors de la naissance.
  Augustine la mère est intérimaire des Postes à Pont Melvez.
- Renée née également à Matignon en 1921
- Marie-Thérèse née en 1923 à Lamballe

En 1931,

- Eugène Le Tacon est toujours **inspecteur des Chemins de fer**
  Augustine Rosé est désormais receveur des postes de l'Etat
  Les trois filles vivent au foyer : Jeannette, Renée, Marie-Thérèse

La famille Tacon se déplace toujours en train. Pour Renée, une des filles : « les voyages « lointains étaient toute une expédition ».



Madame Le Tacon et ses filles Thérèse et Renée.

Yvonne Pierre, née en 1900 à Plésidy, est **chef de gare employée par les Côtes du Nord.**
Yvonne Pierre succède à Gilles Thomas et sera le chef de gare jusqu'à la fermeture en juillet 1938.

Elle demeure chez son beau frère Jean Marie Le Bars et Célénie Pierre, née à Canihuel en 1886 qui tient une épicerie.
Le couple a deux fils Arsène et Célestin.

A l'arrêt de la ligne remplaçant le petit train par un car, Yvonne assurera le transport des voyageurs et du courrier via Bourbriac.

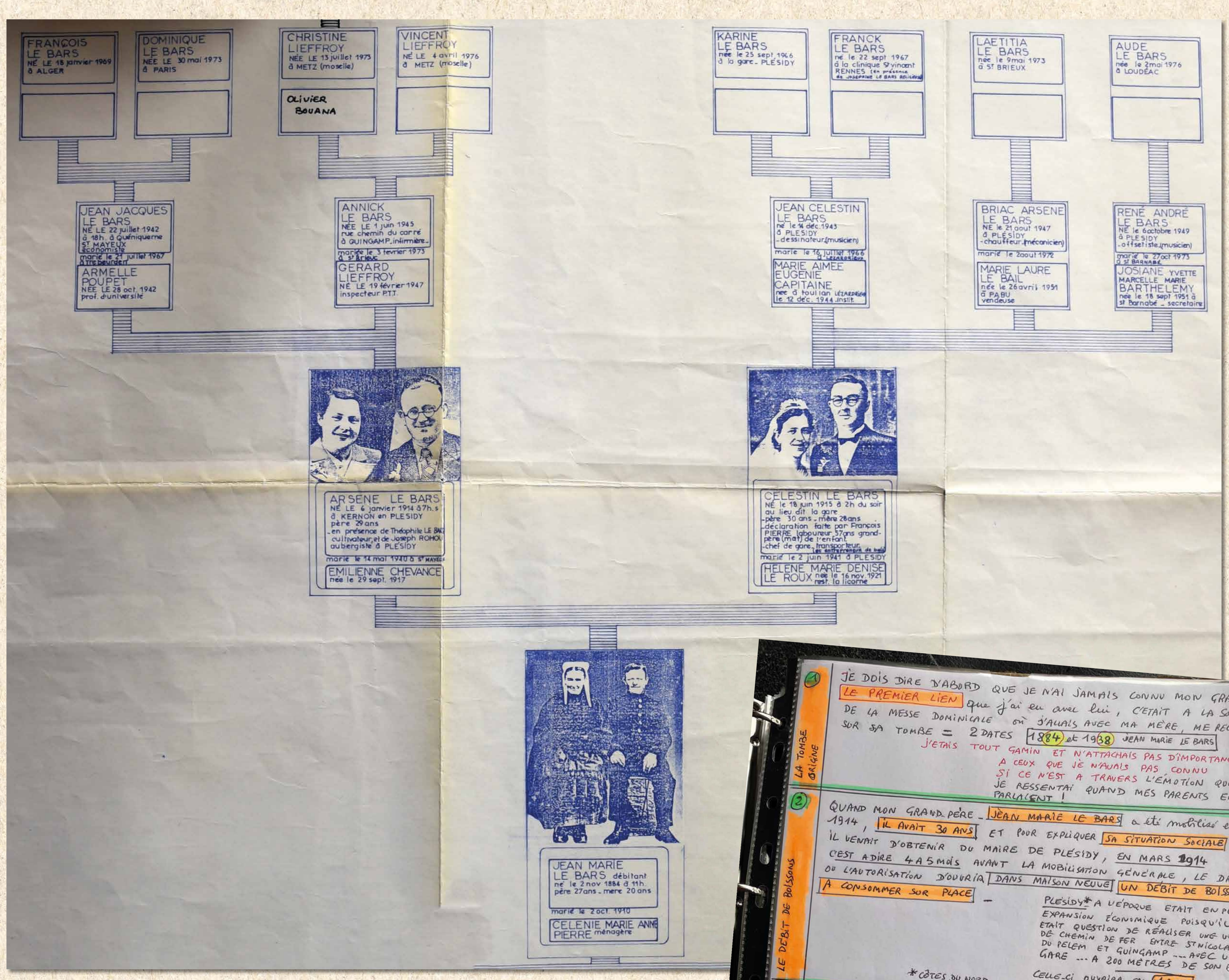


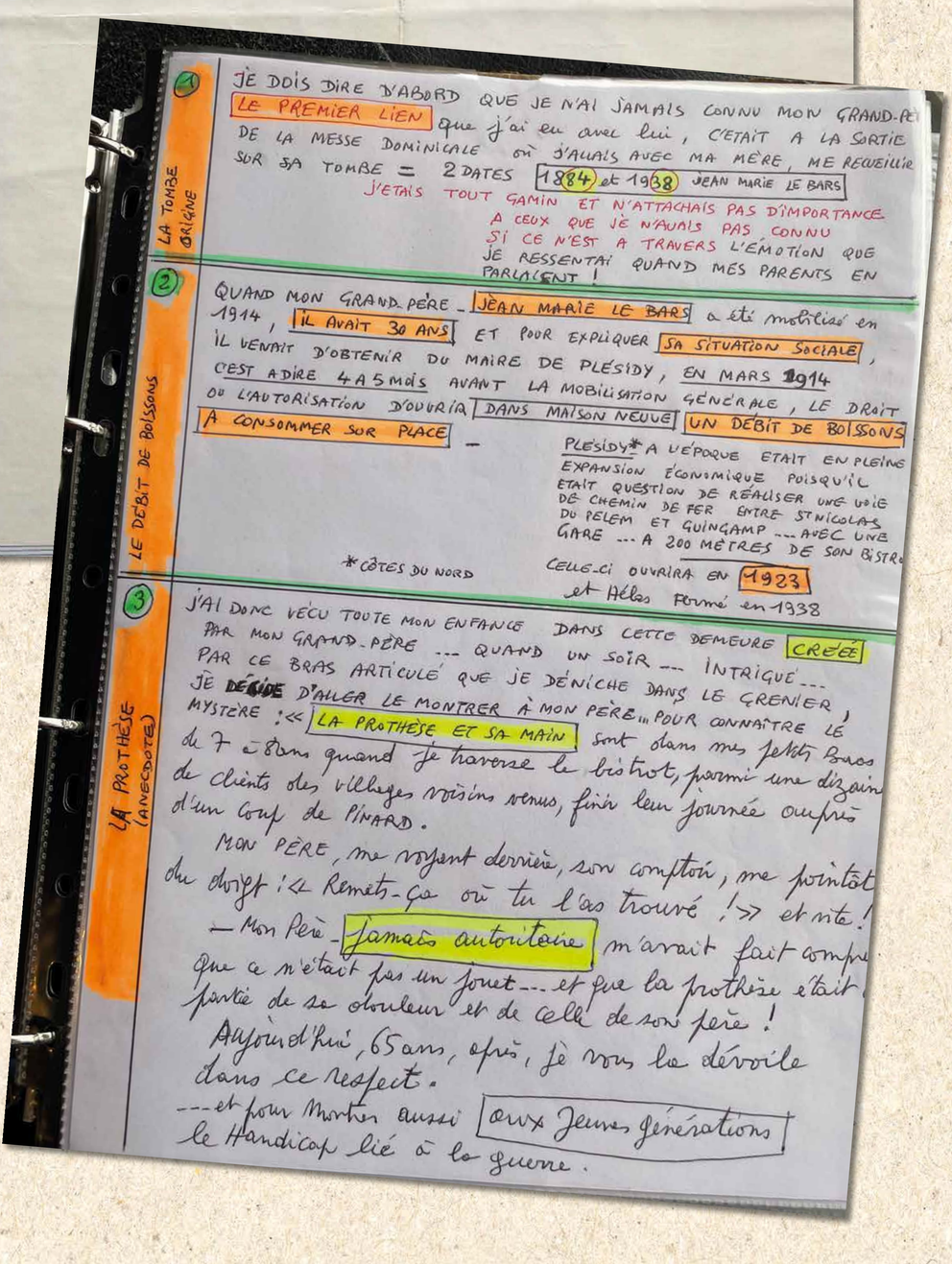
Jean Marie et Célenie sont aubergistes près de la gare.

Jean Marie et Célénie ont une grande famille

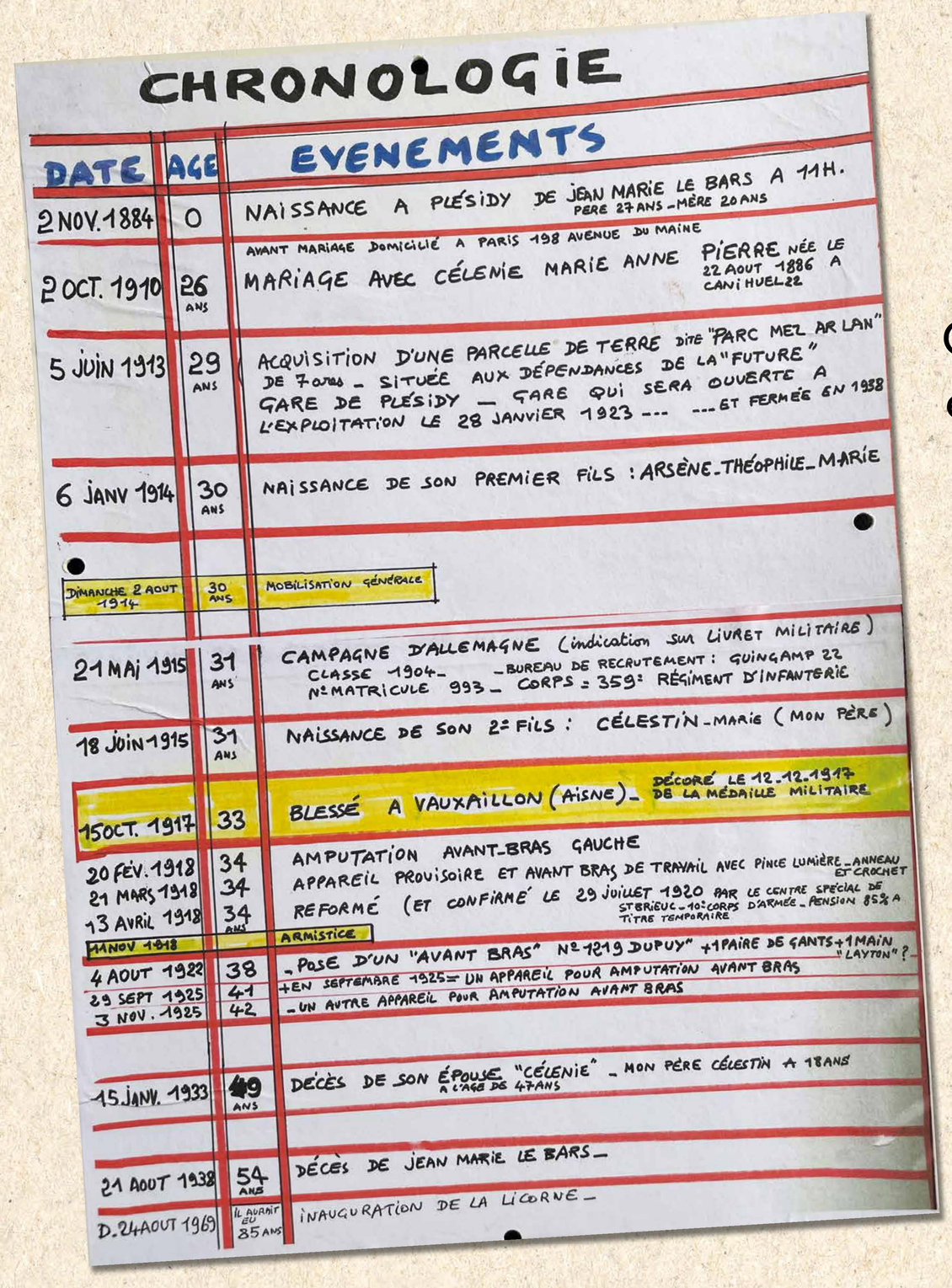


LES LIGNES DE CHEMIN DE FER





La chronologie de la vie de Jean Marie nous remet dans le contexte historique entre la Première Guerre mondiale et ses suites.



CHRONOLOGIE

DATE	AGE	EVENEMENTS
2 NOV. 1884	0	NAISSANCE A PLÉSIDY DE JEAN MARIE LE BARS A 11H. PERE 27 ANS - MÈRE 20 ANS
2 OCT. 1910	26 ANS	AVANT MARIAGE DOMICILIÉ A PARIS 198 AVENUE DU MAINE MARIAGE AVEC CÉLENIE MARIE ANNE PIERRE NÉE LE 22 AOUT 1886 A CANIHUEL 22
5 JUIN 1913	29 ANS	ACQUISITION D'UNE PARCELLE DE TERRE DITE "PARC MEZ AR LAN" DE 7 ares - SITUÉE AUX DÉPENDANCES DE LA "FUTURE" GARE DE PLÉSIDY — GARE QUI SERA OUVERTE A L'EXPLOITATION LE 28 JANVIER 1923 --- --- ET FERMÉE EN 1938
6 JANV 1914	30 ANS	NAISSANCE DE SON PREMIER FILS : ARSÈNE_THÉOPHILE_MARIE
DIMANCHE 2 AOUT 1914	30 ANS	MOBILISATION GÉNÉRALE
21 MAI 1915	31 ANS	CAMPAGNE D'ALLEMAGNE (indication sur LIVRET MILITAIRE) CLASSE 1904 - BUREAU DE RECRUTEMENT : GUINGAMP 22 N° MATRICULE 993 - CORPS = 359e RÉGIMENT D'INFANTERIE
18 JUIN 1915	31 ANS	NAISSANCE DE SON 2e FILS : CÉLESTIN-MARIE (MON PÈRE)
15 OCT. 1917	33	BLESSÉ A VAUXAILLON (AISNE) - DÉCORÉ LE 12.12.1917 DE LA MÉDAILLE MILITAIRE
20 FÉV. 1918	34	AMPUTATION AVANT-BRAS GAUCHE
21 MARS 1918	34	APPAREIL PROVISOIRE ET AVANT BRAS DE TRAVAIL AVEC PINCE LUMIÈRE - ANNEAU ET CROCHET
13 AVRIL 1918	34 ANS	REFORMÉ (ET CONFIRMÉ LE 29 JUILLET 1920 PAR LE CENTRE SPÉCIAL DE ST BRIEUC - 10e CORPS D'ARMÉE - PENSION 85% A TITRE TEMPORAIRE
11 NOV 1918		ARMISTICE
4 AOUT 1922	38	- POSE D'UN "AVANT BRAS" N° 1219 DUPUY" + 1 PAIRE DE GANTS + 1 MAIN "LAYTON" ? -
29 SEPT 1925	41	+ EN SEPTEMBRE 1925 = UN APPAREIL POUR AMPUTATION AVANT BRAS
3 NOV. 1925	42	- UN AUTRE APPAREIL POUR AMPUTATION AVANT BRAS
15 JANV. 1933	49 ANS	DÉCÈS DE SON ÉPOUSE "CÉLENIE" A L'AGE DE 47 ANS - MON PÈRE CÉLESTIN A 18 ANS
21 AOUT 1938	54 ANS	DÉCÈS DE JEAN MARIE LE BARS -
D. 24 AOUT 1969	IL AURAIT EU 85 ANS	INAUGURATION DE LA LICORNE -

Célestin fils de Jean Marie
et de Célénie épouse Hélène



LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Hélène porte la coiffe, elle est photographiée en studio par Angèle Thoraval, artiste photographe qui a de nombreuses années œuvrées sur Plésidy et ses alentours. Angèle a permis également d'éditer des cartes postales qui nous révèlent la vie au quotidien de la bourgade.



Célestin occupé à la gare de Plésidy











Le car passe désormais à Plésidy, la petite ligne est fermée.
Célestin Le Bars porte le béret, Briac Le Bars, Paul Le Roux Andrée Magouroux et Eugénie Magouroux.

A l'hôtel de la gare du temps du petit train, Le bistrot est transformé par Célestin et Hélène en restaurant-dancing en août 1969 « la Licorne »





Jean, fils de Célestin a croqué une vue de la gare du restaurant « la Licorne »

Jean joue de la musique, il propose à ses parents de prévoir une estrade et une piste de dance dans le futur projet.
Afin d'être le plus attractif, Jean décide de prendre pour nom de scène « Jano Barsi ». Il rassemble plusieurs musiciens pour créer son orchestre.



LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

La gare en 2022

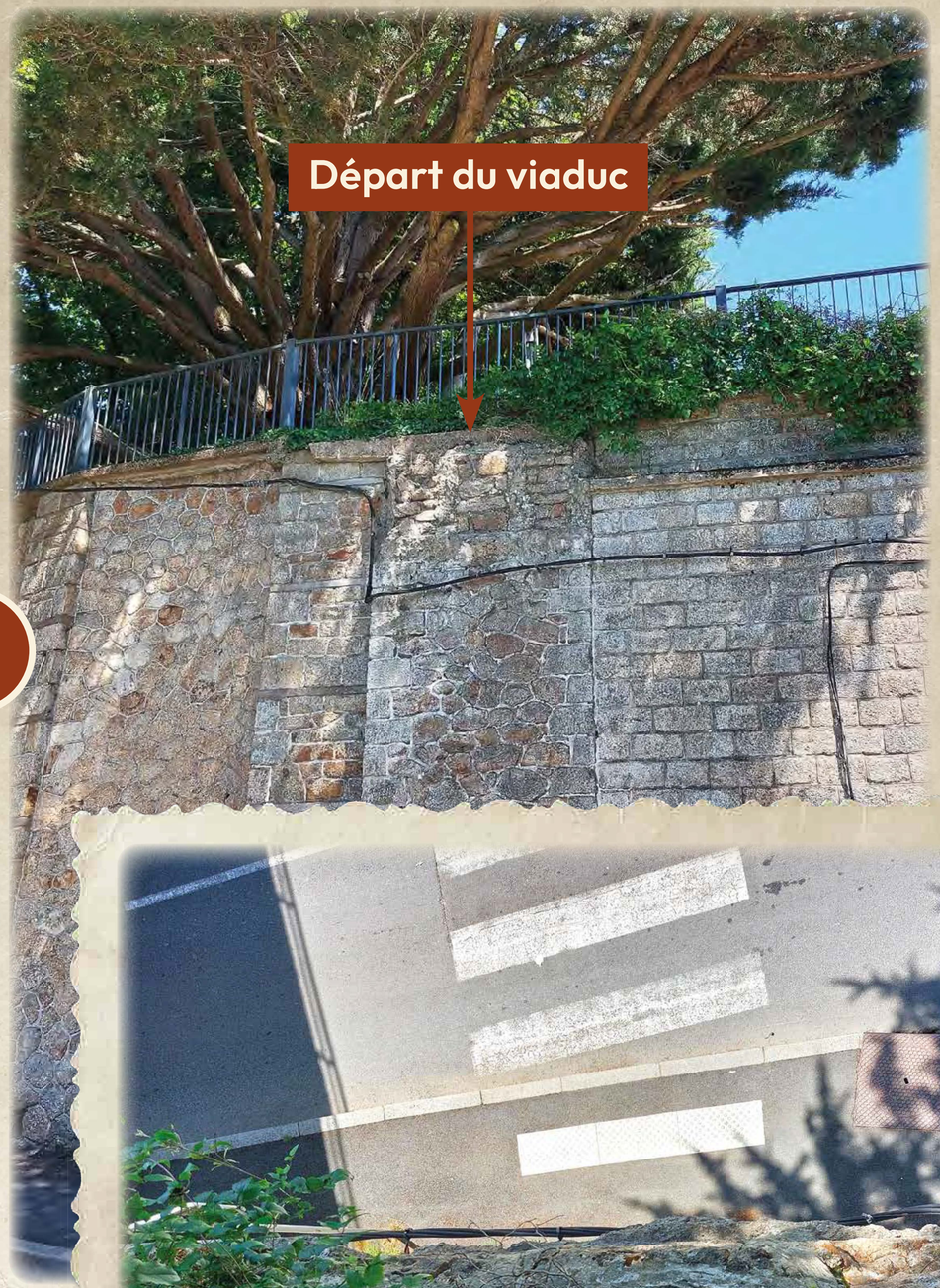












9



10

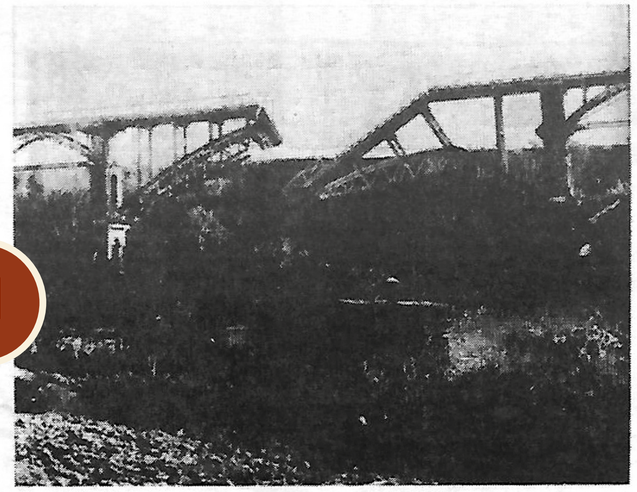
9 et 10. Des traces de la maçonnerie de la culée du viaduc persistent après sa démolition au cours de l'année 1978, des câbles ont été accrochés pour détruire l'ouvrage.

11. Pour le 1er avril 1973, l'Echo de l'Armor et de l'Argoat sort un article « Le viaduc de la Chesnaye s'est effondré ».

11

1er avril !

Le viaduc de La Chesnaye s'est effondré



(Document Paquette-Debaussart).

L'inévitable s'est produit ..

Le viaduc de La Chesnaye sur lequel, il y a quelques années, passait le «petit train» de la Compagnie des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord, s'est effondré.

Désaffecté depuis longtemps il avait également, par mesure de prudence, été interdit à la circulation des piétons et, fort heureusement, il n'y a pas eu de victimes à déplorer.

Il faut dire que cet ouvrage était mis à rude épreuve et un amoncellement chaque jour croissant de déchets, vieilles ferrailles et autres, venait dangereusement s'accumuler contre les fragiles piliers de ce pont qui, maître tout, avait encore fière allure, et rappelait à beaucoup de Guingampais quelques bons souvenirs d'antan.

Nous apprenons qu'une commission d'enquête doit se rendre sur place dimanche prochain, dans le milieu de la matinée, pour établir les causes exactes de ce regrettable accident, et prendre ensuite la décision qui s'impose : soit la reconstruction du viaduc pour rétablir le cadre de ce pittoresque coin guingampais, soit la démolition totale avec aménagement d'un vaste plan d'eau dans la vallée.

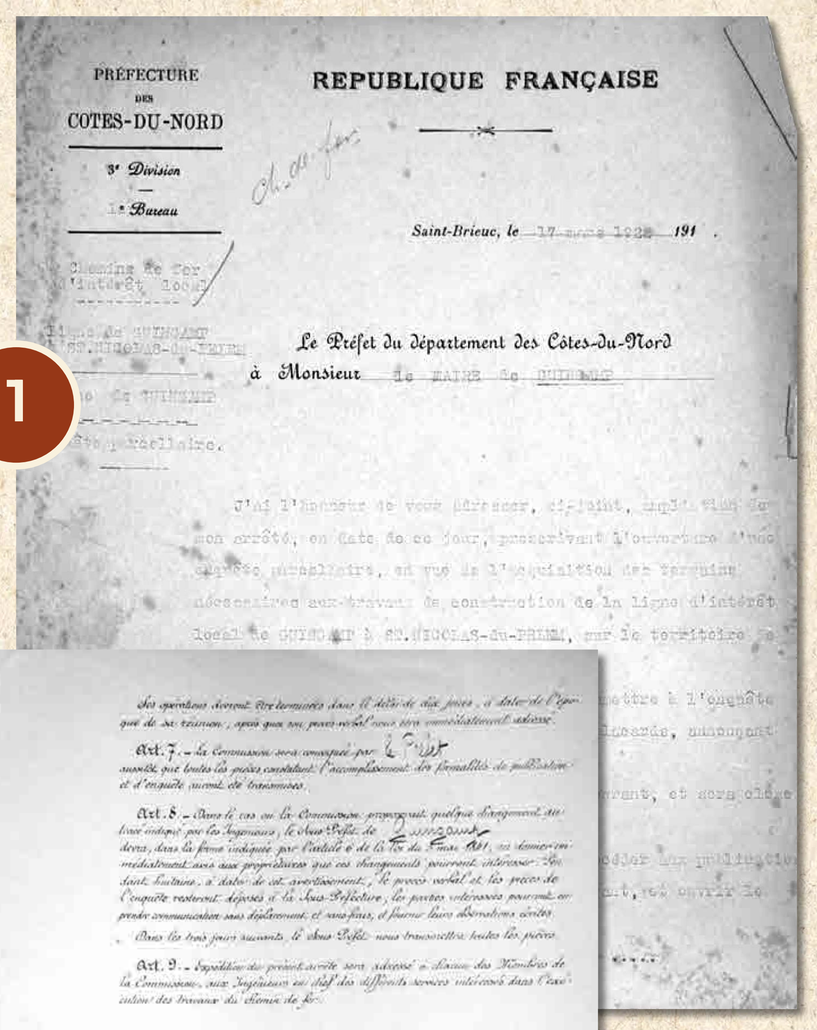
Ceux de nos compatriotes intéressés par la question profiteront de cette date particulièrement favorable pour se joindre aux autorités compétentes et leur donner leurs suggestions.

Nous reviendrons sur cette affaire dans notre prochain numéro.

Le viaduc de Cadolan

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Projet

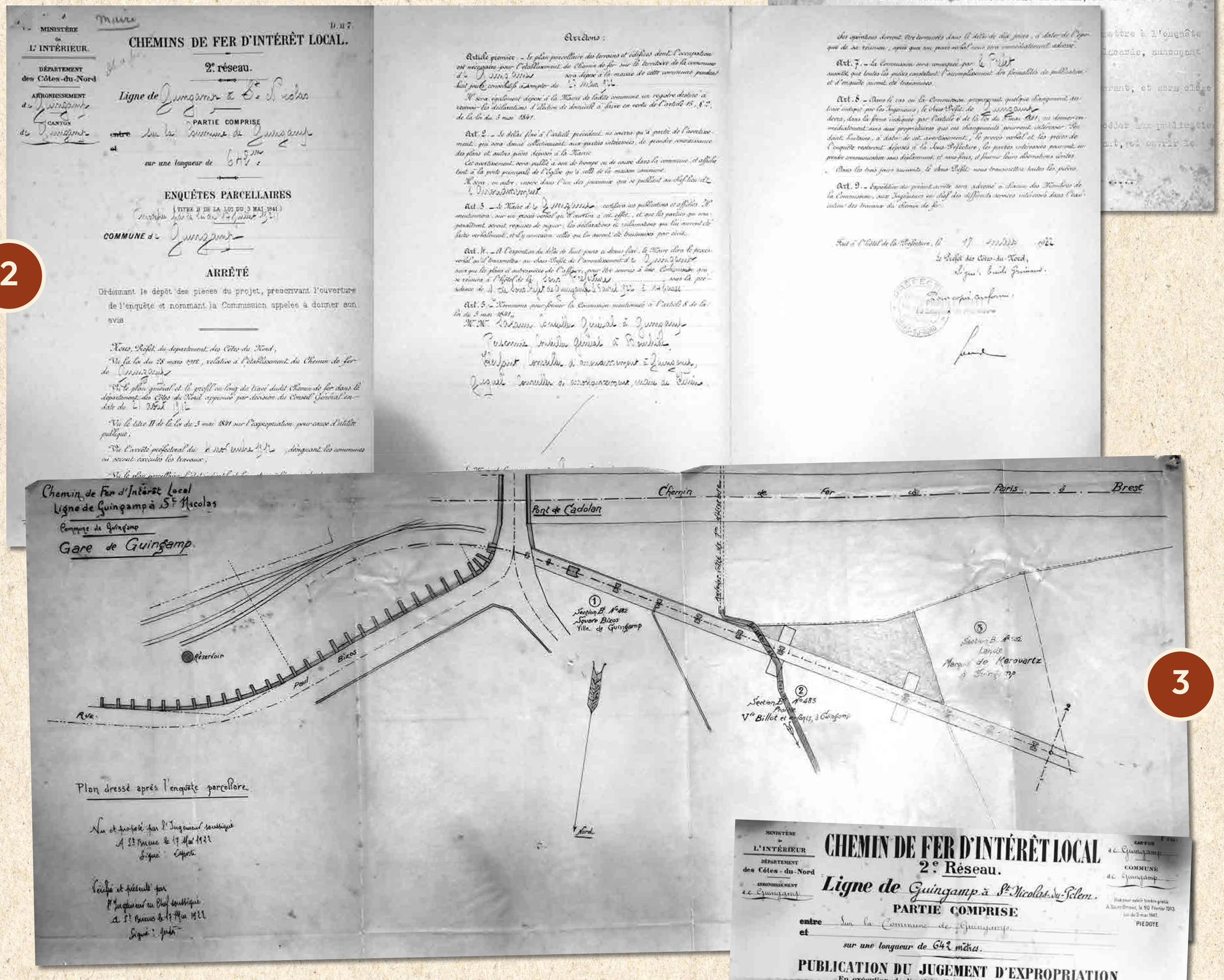

PRÉFECTURE DES COTES-DU-NORD
3e Division — 1er Bureau

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Saint-Brieuc, le 17 mars 1922

Le Préfet du département des Côtes-du-Nord
à Monsieur le MAIRE de GUINGAMP

1


MINISTÈRE de L'INTÉRIEUR
DÉPARTEMENT des Côtes-du-Nord
ARRONDISSEMENT de Guingamp
CANTON de Guingamp

D. II 7.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

2e réseau.

Ligne de Guingamp à St-Nicolas

PARTIE COMPRISE

entre
et
sur la Commune de Guingamp
sur une longueur de 642 mètres.

ENQUÊTES PARCELLAIRES

(TITRE II DE LA LOI DU 3 MAI 1841)

COMMUNE de Guingamp

ARRÊTÉ

Ordonnant le dépôt des pièces du projet, prescrivant l'ouverture de l'enquête et nommant la Commission appelée à donner son avis

Nous, Préfet du département des Côtes-du-Nord,

Vu la loi du 28 mars 1912, relative à l'établissement du Chemin de fer de Guingamp

Vu le plan général et le profil en long du tracé dudit Chemin de fer dans le département des Côtes-du-Nord, approuvé par décision du Conseil Général en date du

Vu le titre II de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu l'arrêté préfectoral du désignant les communes où seront exécutés les travaux ;

Arrêtons :

Article premier. – Le plan parcellaire des terrains et édifices dont l'occupation est nécessaire pour l'établissement du Chemin de fer sur le territoire de la commune de sera déposé à la mairie de cette commune pendant huit jours consécutifs à compter du

Il sera également déposé à la Mairie de ladite commune un registre destiné à recevoir les déclarations d'élection de domicile à faire en vertu de l'article 15, n° 2, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 2. – Le délai fixé à l'article précédent ne courra qu'après l'accomplissement de la publication et de l'avertissement qui seront donnés collectivement aux parties intéressées, de prendre connaissance des plans et autres pièces déposés à la Mairie.

Cet avertissement sera publié à son de trompe ou de caisse dans la commune, et affiché tant à la porte principale de l'Eglise qu'à celle de la maison commune.

Il sera, en outre, inséré dans l'un des journaux qui se publient au chef-lieu de l'arrondissement.

Art. 3. – Le Maire de certifiera ces publications et affiches. Il mentionnera, sur un procès-verbal ad hoc dressé à cet effet, et que les parties qui comparaîtront seront requises de signer, les déclarations et réclamations qui lui auront été faites verbalement, et il y annexera celles qui lui auront été transmises par écrit.

Art. 4. – A l'expiration du délai de huit jours ci-dessus fixé, le Maire dressera le procès-verbal qu'il transmettra au Sous-Préfet de l'arrondissement d'avec les plans et autres pièces de l'affaire, pour être soumis à une Commission qui se réunira à l'Hôtel de la Sous-Préfecture, sous la présidence de M. du Sous-Préfet de Guingamp.

Art. 5. – Nommons pour former la Commission mentionnée à l'article 8 de la loi du 3 mai 1841 :

MM. Adams, conseiller général à Guingamp,
Pinvert, conseiller général à Pontrieux,
Le Sant, conseiller d'arrondissement à Guingamp,
Le Gall, conseiller d'arrondissement, maire de Plouisy.

Ses opérations devront être terminées dans le délai de dix jours, à dater de l'époque de sa réunion, après quoi son procès-verbal nous sera immédiatement adressé.

Art. 7. – La Commission sera convoquée par le Préfet aussitôt que toutes les pièces constatant l'accomplissement des formalités de publication et d'enquête auront été transmises.

Art. 8. – Dans le cas où la Commission proposerait quelque changement au tracé indiqué par les ingénieurs, le Sous-Préfet de Guingamp devra, dans la forme indiquée par l'article 6 de la loi du 3 mai 1841, en donner immédiatement avis aux propriétaires que ces changements pourront intéresser. Dans la huitaine, à dater de cet avertissement, le procès-verbal et les pièces de l'enquête resteront déposés à la Sous-Préfecture, les parties intéressées pourront en prendre communication sans déplacement et sans frais, et fournir leurs observations écrites.

Dans les trois jours suivants, le Sous-Préfet nous transmettra toutes les pièces.

Art. 9. – Expédition du présent arrêté sera adressée à chacun des Membres de la Commission, aux Ingénieurs en chef des différents services intéressés dans l'exécution des travaux du Chemin de fer.

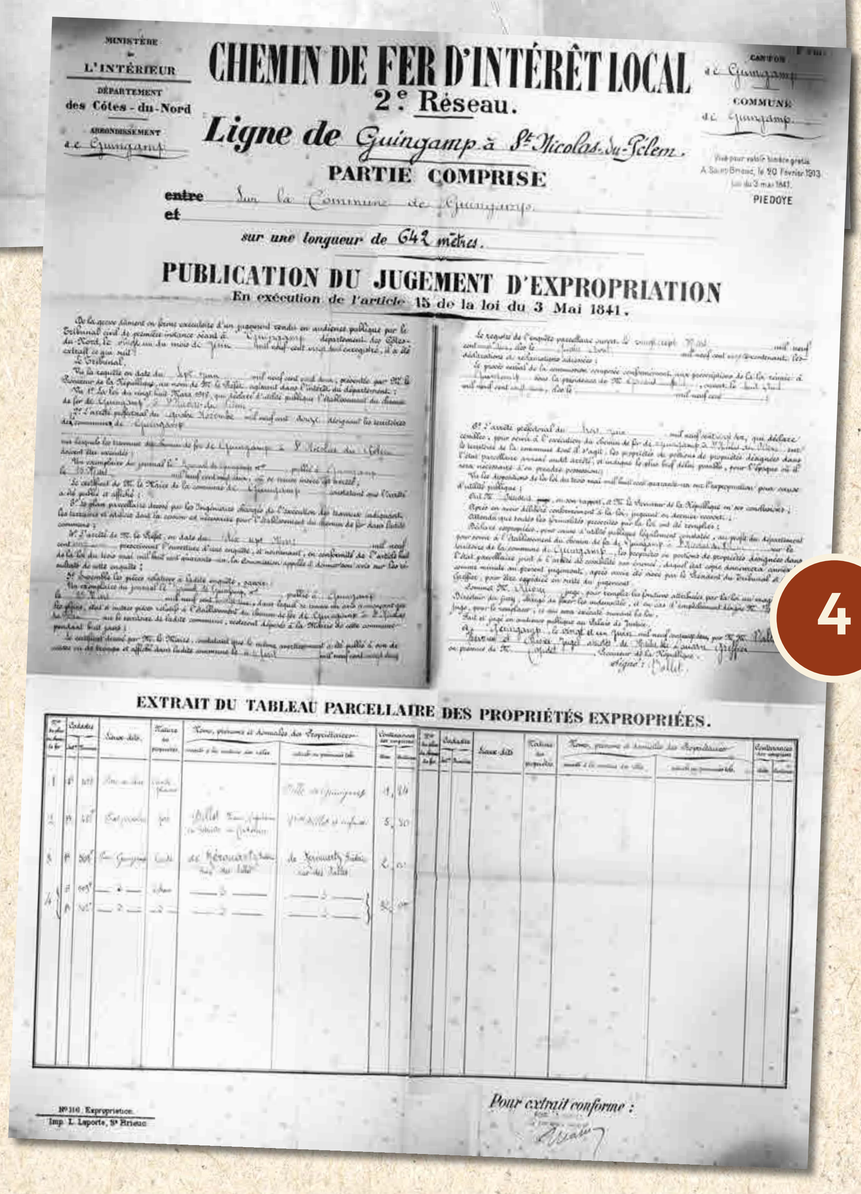
Fait à l'Hôtel de la Préfecture, le 17 mars 1922

Le Préfet des Côtes-du-Nord,
Signé : Emile Grimaud.

Pour copie conforme :

2

3


MINISTÈRE de L'INTÉRIEUR
DÉPARTEMENT des Côtes-du-Nord
ARRONDISSEMENT de Guingamp

CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL
2e Réseau.
Ligne de Guingamp à St Nicolas-du-Pélem.
PARTIE COMPRISE
entre
et
sur une longueur de 642 mètres.

CANTON de Guingamp
COMMUNE de Guingamp
Vu pour valoir timbre gratis
A Saint-Brieuc, le 20 Février 1913
(loi du 3 mai 1841)
PIEDOYE

PUBLICATION DU JUGEMENT D'EXPROPRIATION
En exécution de l'article 15 de la loi du 3 Mai 1841.

EXTRAIT DU TABLEAU PARCELLAIRE DES PROPRIÉTÉS EXPROPRIÉES.

N° 110. Expropriation.
Imp. L. Laporte, St-Brieuc

Pour extrait conforme :

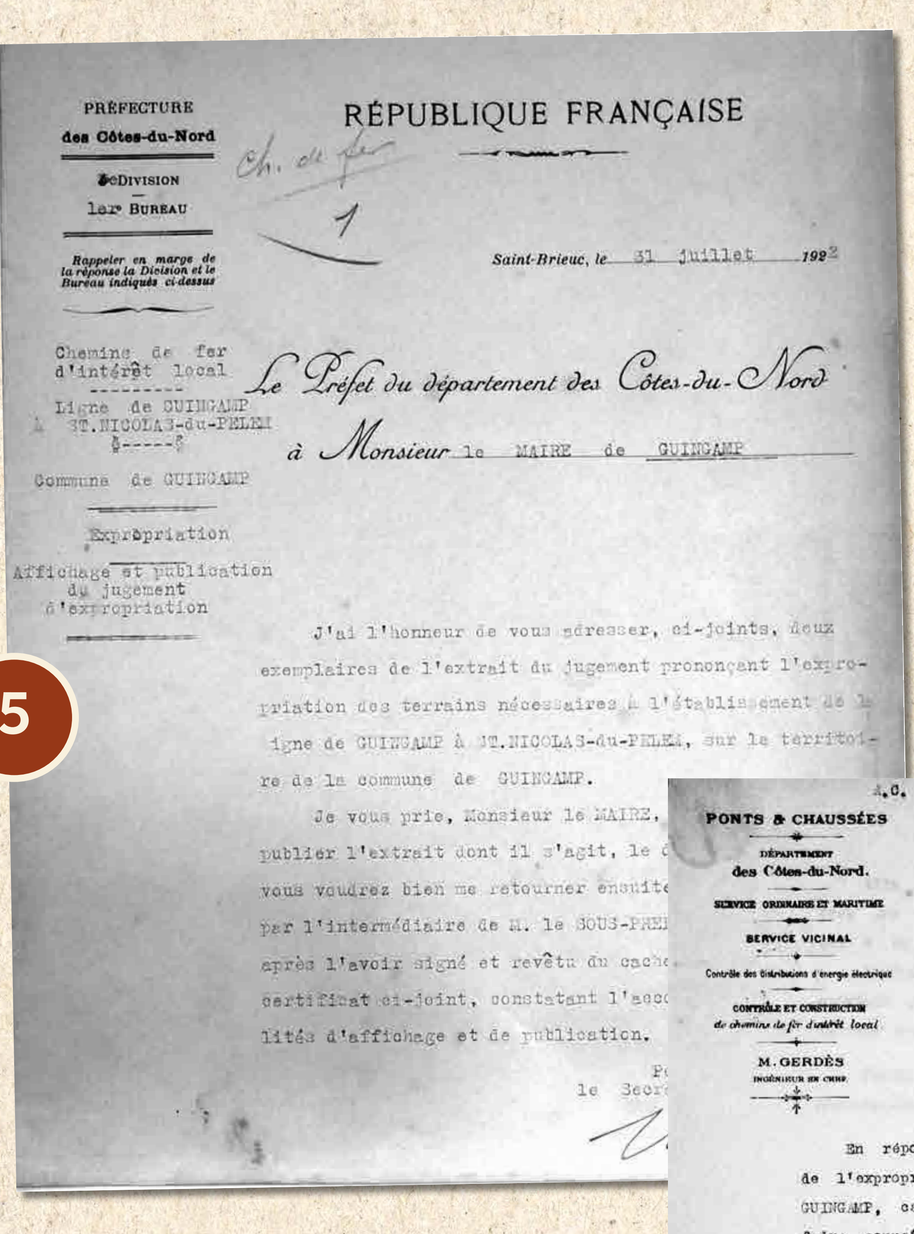
4

1 et 2. Le préfet du département des Côtes du Nord informe le maire de Guingamp Yves Salaün le 17 mars 1922 de l'ouverture d'une enquête publique du 27 mars au 4 avril 1922 pour l'acquisition de terrains nécessaires aux travaux de construction de la ligne sur le territoire de Guingamp sur une longueur de 642 mètres.

3. Le tracé de la ligne puis le projet de construction du viaduc de Cadolan après l'enquête parcellaire.

4. Le 21 juin 1922, la publication du jugement d'expropriation.

Construction



PRÉFECTURE
des Côtes-du-Nord
3e DIVISION
1er BUREAU

Rappeler en marge de la réponse la Division et le Bureau indiqués ci-dessus

Ch. de fer
1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Saint-Brieuc, le 31 juillet 1922

Chemins de fer d'intérêt local
Ligne de GUINGAMP à ST.NICOLAS-du-PELEM
Commune de GUINGAMP
Expropriation
Affichage et publication du jugement d'expropriation

Le Préfet du département des Côtes-du-Nord
à Monsieur le MAIRE de GUINGAMP

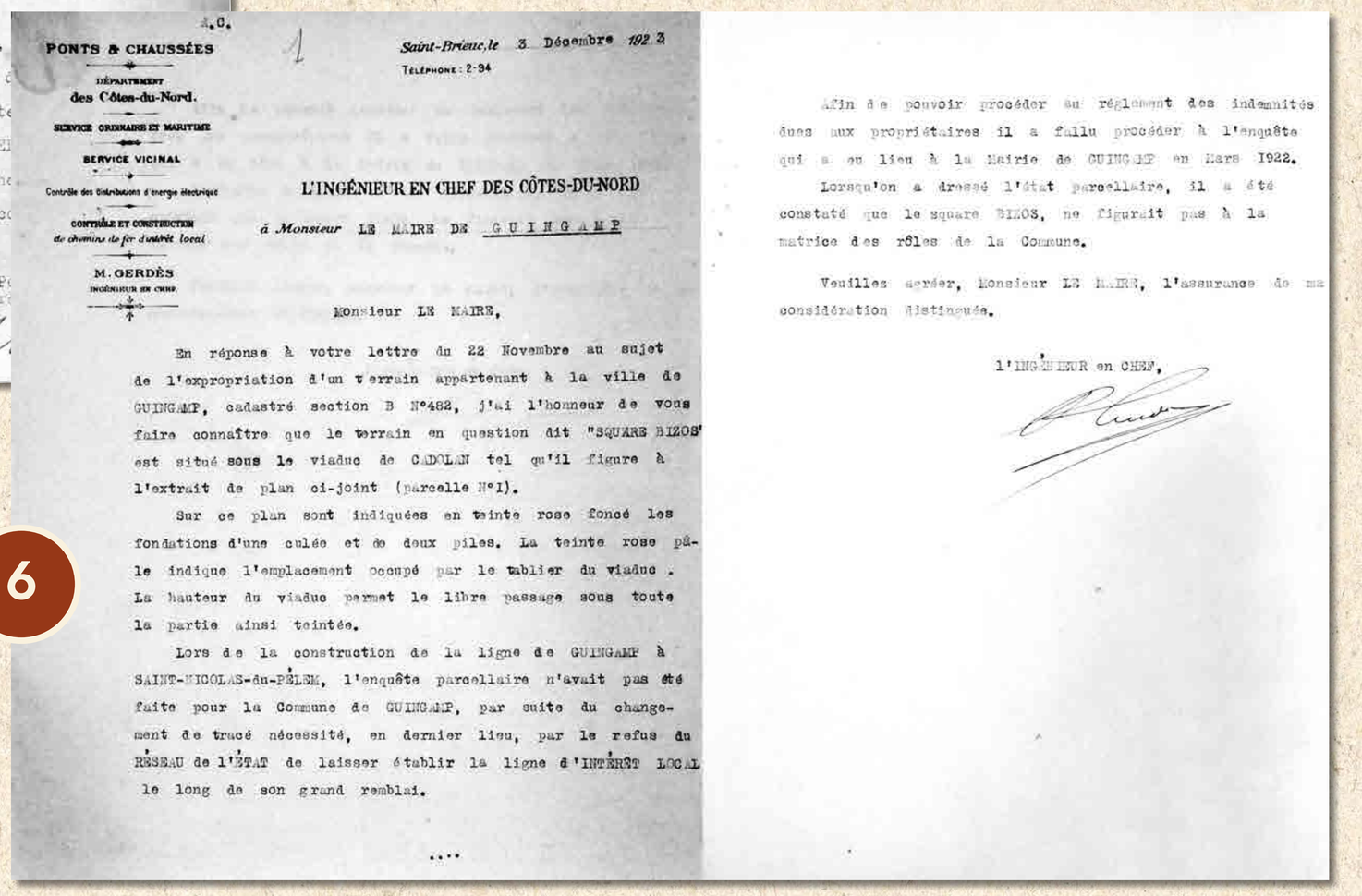
J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joints, deux exemplaires de l'extrait du jugement prononçant l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne de GUINGAMP à ST.NICOLAS-du-PELEM, sur le territoire de la commune de GUINGAMP.

Je vous prie, Monsieur le MAIRE, publier l'extrait dont il s'agit, le [illegible] vous voudrez bien me retourner ensuite par l'intermédiaire de M. le SOUS-PRÉ[illegible] après l'avoir signé et revêtu du cach[illegible] certificat ci-joint, constatant l'acc[illegible] lités d'affichage et de publication.

Po[illegible]
le Secr[illegible]

5

5. Le 31 juillet 1922, le préfet demande au maire d'afficher et de publier l'extrait du jugement le dimanche 6 août 1922.



A.C.

PONTS & CHAUSSÉES
DÉPARTEMENT des Côtes-du-Nord.
SERVICE ORDINAIRE ET MARITIME
SERVICE VICINAL
Contrôle des Distributions d'énergie électrique
CONTRÔLE ET CONSTRUCTION de chemins de fer d'intérêt local
M. GERDÈS
INGÉNIEUR EN CHEF

1

Saint-Brieuc, le 3 Décembre 1923
TÉLÉPHONE : 2-94

L'INGÉNIEUR EN CHEF DES CÔTES-DU-NORD
à Monsieur LE MAIRE DE GUINGAMP

Monsieur LE MAIRE,

En réponse à votre lettre du 22 Novembre au sujet de l'expropriation d'un terrain appartenant à la ville de GUINGAMP, cadastré section B N°482, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le terrain en question dit "SQUARE BIZOS" est situé sous le viaduc de CADOLAN tel qu'il figure à l'extrait de plan ci-joint (parcelle N°1).

Sur ce plan sont indiquées en teinte rose foncé les fondations d'une culée et de deux piles. La teinte rose pâle indique l'emplacement occupé par le tablier du viaduc. La hauteur du viaduc permet le libre passage sous toute la partie ainsi teintée.

Lors de la construction de la ligne de GUINGAMP à SAINT-NICOLAS-du-PÉLEM, l'enquête parcellaire n'avait pas été faite pour la Commune de GUINGAMP, par suite du changement de tracé nécessité, en dernier lieu, par le refus du RÉSEAU de l'ÉTAT de laisser établir la ligne d'INTÉRÊT LOCAL le long de son grand remblai.

....

Afin de pouvoir procéder au règlement des indemnités dues aux propriétaires il a fallu procéder à l'enquête qui a eu lieu à la Mairie de GUINGAMP en Mars 1922.

Lorsqu'on a dressé l'état parcellaire, il a été constaté que le square BIZOS, ne figurait pas à la matrice des rôles de la Commune.

Veuillez agréer, Monsieur LE MAIRE, l'assurance de ma considération distinguée.

L'INGÉNIEUR en CHEF,

6

6. L'ingénieur en chef des Côtes du Nord écrit le 3 décembre 1923 au maire de Guingamp à propos du square Bizot. Le maire Monsieur Louis le Goffic est nouvellement élu.



GUINGAMP. VIADUC DE CADOLAN

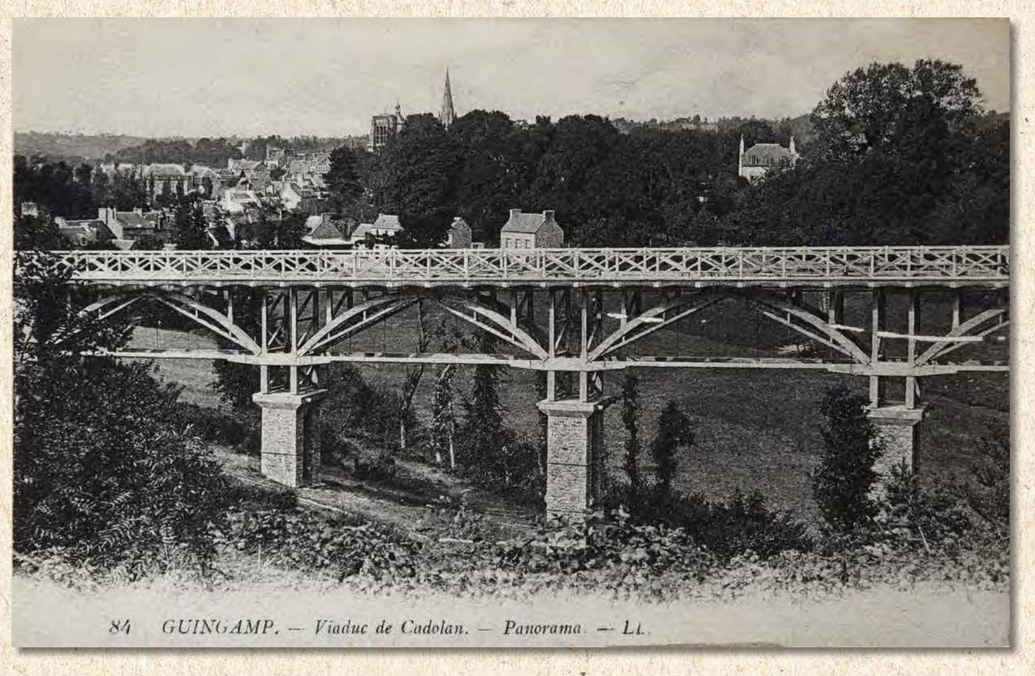
7

7. Construction du cintre.

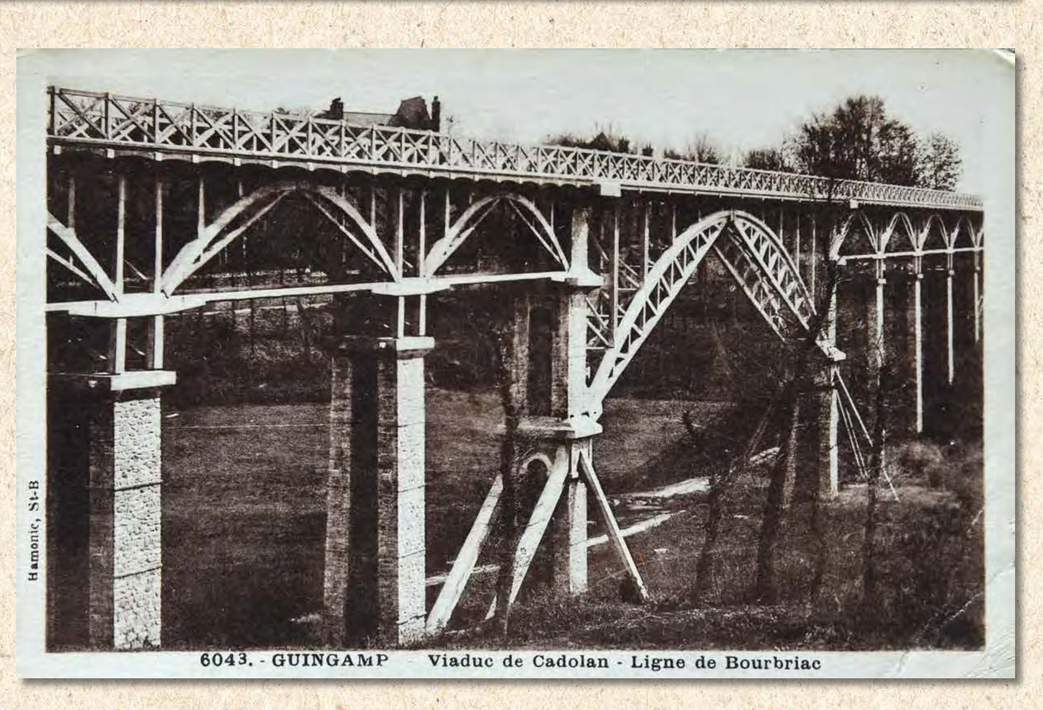
Le viaduc terminé



85 GUINGAMP. — Viaduc de Cadolan. — Perspective. — LL.



84 GUINGAMP. — Viaduc de Cadolan. — Panorama. — LL.



Hamonic, St-B

6043. - GUINGAMP — Viaduc de Cadolan - Ligne de Bourbriac

Démolition



8

8. Une rue a été ouverte dans la vallée de Cadolan. Sur la gauche un chemin réservé aux piétons, ce chemin du temps du viaduc était le seul lien piétonnier qui permettait de rejoindre le quartier de la Chesnaye, certaines personnes l'empruntaient aussi à vélo ou en vélomoteur.

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

De Saint-Adrien à Bourbriac

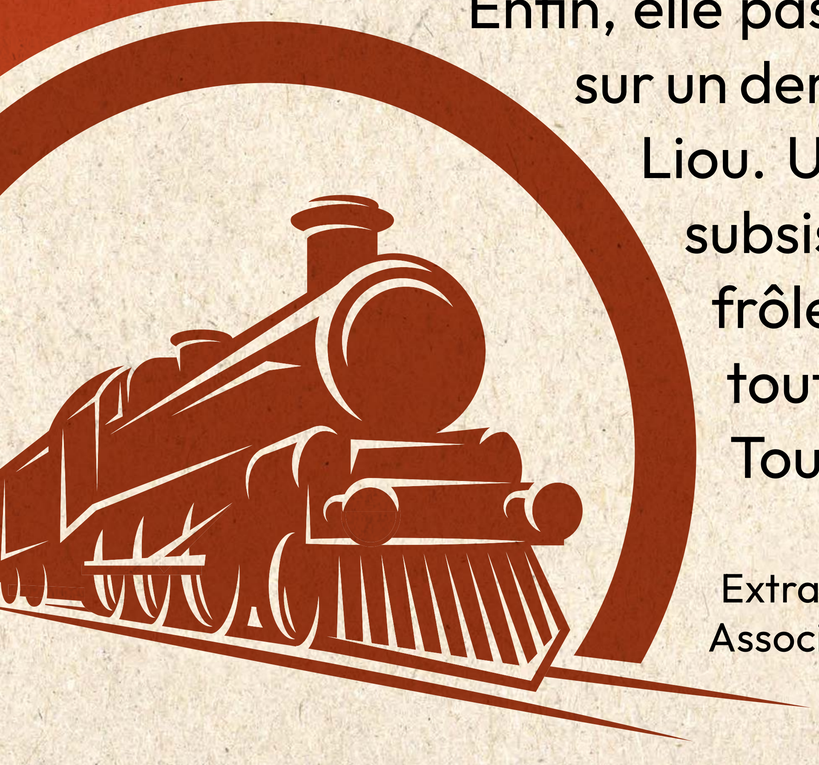
« ...La voie naviguait le long de cette limite en remontant le flanc boisé du vallon. Un peu plus loin, la plate-forme a nécessité le soutien d'un mur à encorbellement, encore doté de son garde-corps. Chaque travée de cette curieuse rambarde était renforcée non pas d'une croix centrale comme celle du viaduc, mais d'une seule barre oblique, dont le sens d'inclinaison est alterné. Il a fallu par endroit creuser la roche pour les besoins du tracé. Un croisement avec un sentier est aussitôt suivi d'un petit pont qui enjambe le ruisseau de Pont-Lojou d'une seule travée de deux mètres, très haute sur l'eau, surmontée d'un garde-corps en ciment intact. Il ne sera visible que de l'extérieur du grillage car au-delà, le chemin, carrossable, est entièrement inclus dans la propriété privée.

Rien n'empêche cependant de le longer ; l'entreprise ne pose pas de difficultés tant que la plate-forme reste surélevée, sur plusieurs centaines de mètres. L'eau stagne sur le sol par nappes entières, retenue prisonnière dans cette cuvette artificielle. Par la suite, le chemin avance en corniche au bord du vallon. Le tracé s'enlise dans la friche et disparaît.

Pas pour longtemps, car de l'autre côté de la D63 toute proche s'ouvre une route qui grimpe doucement en une succession de courbes : elle suit le tracé de l'ancienne ligne sur plusieurs kilomètres. Le relief a entraîné ici un tracé tourmenté pour regagner près de cent mètres d'altitude depuis Kerlosquer. Pente douce et régulière (cependant rude pour le petit train !) et larges virages sans accident, cette route a bien conservé les normes essentielles de la voie ferrée.

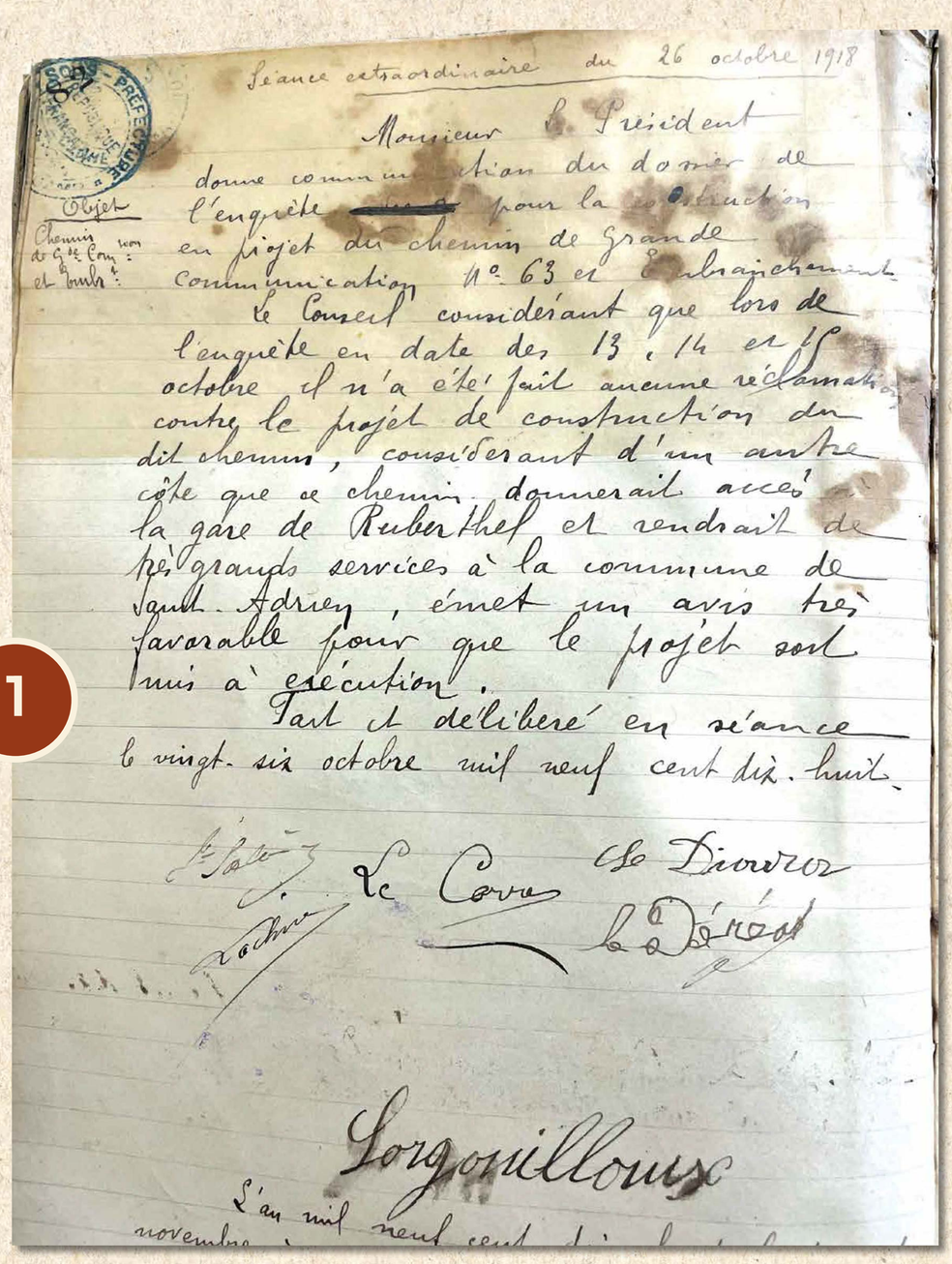
Après avoir dépassé les 200 mètres d'altitude et desservi Saint-Adrien, dont la station, construite à l'ouest du lieu-dit Rubertel, a totalement disparu, elle redescend en direction de Bourbriac dans un relief non moins difficile, à l'aide notamment de deux remblais imposants. Le premier dissimule un pont carré large de 60 centimètres ; le pont du second remblai est un peu plus large (un mètre).

Enfin, elle passe devant la petite carrière de Tournemine, franchit la rivière sur un dernier pont de trois mètres et vient lécher le bord du bois de Coat Liou. Un embranchement particulier partait vers cette carrière ; il a subsisté quelques temps après le déferrage de la ligne. La petite route frôle également la D8 à laquelle elle se rattache. La voie évoluait tout près de la route, pour aborder Bourbriac par l'actuelle rue de Tournemine... »



Extrait de l'ouvrage « Petits Trains des Côtes-du-Nord ; Que reste-t-il ? » de Jean-Loïc Heurtier, Association des chemins de fers des Côtes-du-Nord.

LE CHEMIN DE FER



Séance extraordinaire du 26 octobre 1918

Monsieur le Président donne communication du dossier de l'enquête [illegible] pour la construction en projet du chemin de grande communication n° 63 et embranchement.

Objet
Chemin com de G. de Lan. et bourg.

Le Conseil considérant que lors de l'enquête en date des 13, 14 et 15 octobre il n'a été fait aucune réclamation contre le projet de construction dit chemin, considérant d'un autre côté que ce chemin donnerait accès à la gare de Ruberthel et rendrait de très grands services à la commune de Saint-Adrien, émet un avis très favorable pour que le projet soit mis à exécution.

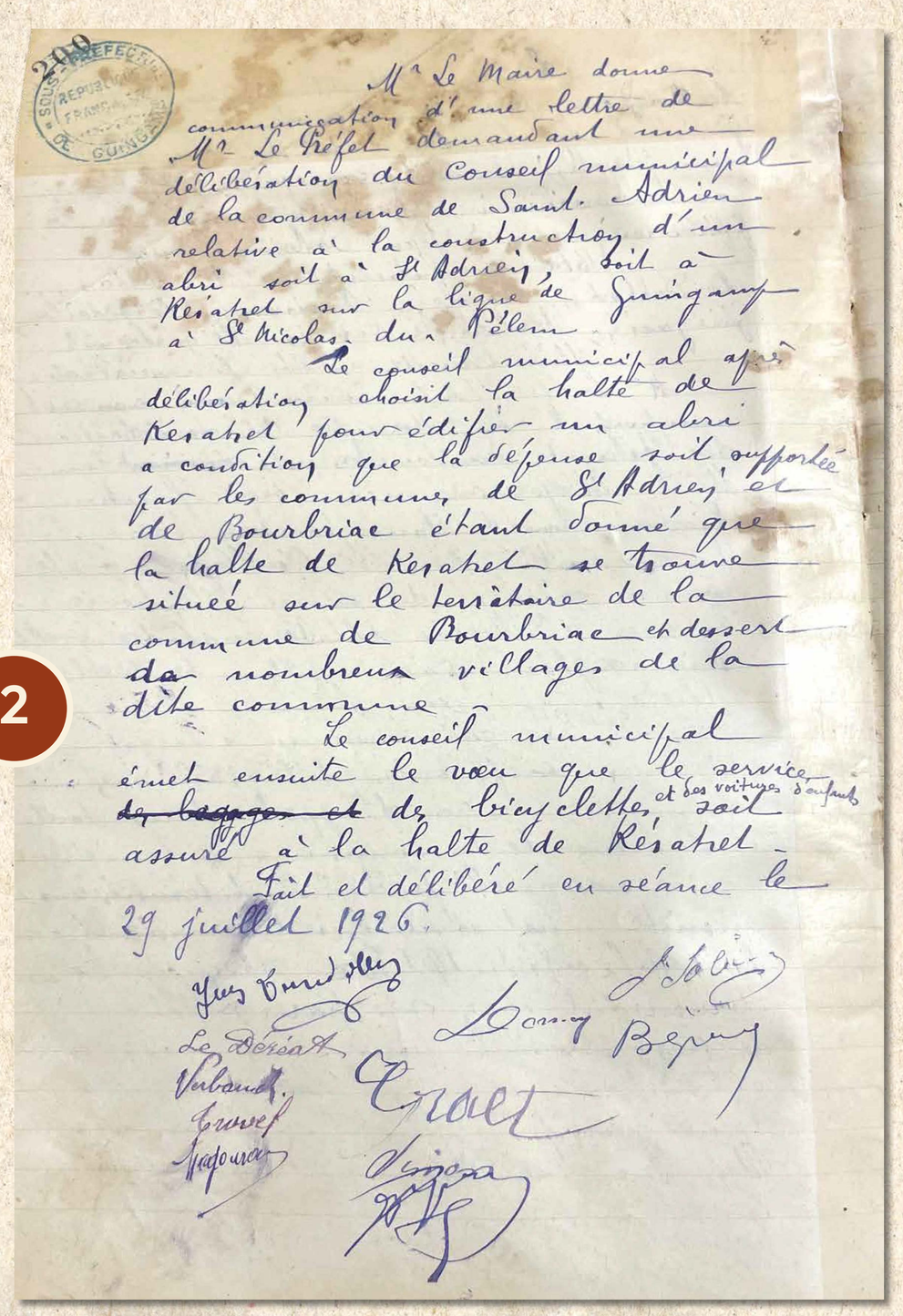
Fait et délibéré en séance le vingt-six octobre mil neuf cent dix-huit.

Le Maire, Le Conseil, Le Dévéat

Sorgonillous

L'an mil neuf cent [illegible]
novembre [illegible]

1



M. Le Maire donne communication d'une lettre de M. Le Préfet demandant une délibération du Conseil municipal de la commune de Saint-Adrien relative à la construction d'un abri soit à St Adrien, soit à Keratret sur la ligne de Guingamp à St Nicolas-du-Pélem.

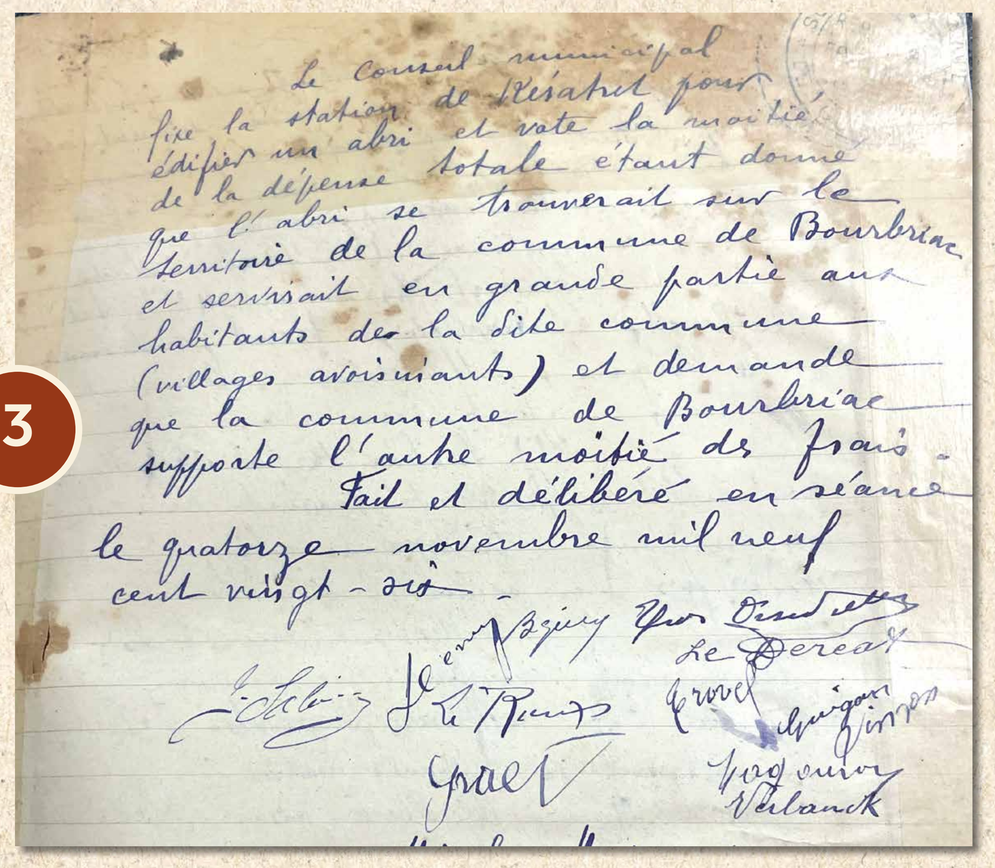
Le conseil municipal après délibération choisit la halte de Keratret pour édifier un abri à condition que la défense soit supportée par les communes de St Adrien et de Bourbriac étant donné que la halte de Keratret se trouve située sur le territoire de la commune de Bourbriac et dessert de nombreux villages de la dite commune.

Le conseil municipal émet ensuite le vœu que le service de bagages et de bicyclettes, et des voitures d'enfants soit assuré à la halte de Keratret.

Fait et délibéré en séance le 29 juillet 1926.

Yves Bouzillez, Le Dévéat, Verlanck, Travel, Jacques Gicquel, Jean Salaün, Bégany, Dujoncquoy

2



Le Conseil municipal fixe la station de Keratret pour édifier un abri et vote la moitié de la dépense totale étant donné que l'abri se trouverait sur le territoire de la commune de Bourbriac et servirait en grande partie aux habitants de la dite commune (villages avoisinants) et demande que la commune de Bourbriac supporte l'autre moitié des frais.

Fait et délibéré en séance le quatorze novembre mil neuf cent vingt-six.

Le Dévéat, Travel, Jacques Gicquel, Verlanck, Bégany, Yves Bouzillez

3

1. En séance extraordinaire du samedi 26 octobre 1918, Jean Salaün, maire de Saint-Adrien, présente un projet de construction d'un chemin qui d'un coté donnerait accès à la gare de Ruberthel. Le maire et cinq membres du conseil signent la délibération.

2. Le préfet demande la construction d'un abri sur la ligne Guingamp à Saint- Nicolas-du-Pélem soit à Saint-Adrien soit à Kératret.
Le 29 juillet 1926, le conseil municipal présidé par Jean Salaün choisit la halte de Kératret, et émet le vœu que le service des bicyclettes et des voitures d'enfants soit assuré à la halte.

3. Jean Salaün et les membres du conseil municipal vote un budget équivalent à la moitié de la dépense de la construction d'un abri à la station de Keratret, le 14 novembre 1926.
Le maire de Saint-Adrien sollicite une aide financière de la commune de Bourbriac.



Premier témoignage de Joseph Gautier, ancien maire de Saint-Adrien

Je viens de lire l'article concernant la sauvegarde du viaduc de Kerlosquer.

Habitant pas très loin de cet ouvrage, j'ai eu dans ma jeunesse l'occasion de le franchir souvent : j'habitais au village du Lojou, à la hauteur de moulin de Kerlosquer, mais du côté opposé et sur la commune de Bourbriac en limite de Coadout où s'étend une grande partie du bois de Kerauffret. C'était dans les années 1942 et 1952.

L'histoire de cette période je la connais très bien et ai beaucoup de souvenirs de cette époque, bien que j'aie aujourd'hui 90 ans.

En remontant aux années 1942, le chemin à travers bois a été très fréquenté, pour la bonne raison que le moulin de Kerlosquer était en activité, tous les agriculteurs des environs s'y rendaient afin de moudre leur blé et obtenir une farine blanche de très bonne qualité : pourquoi ? Ceci était interdit à l'époque !

Pour s'y rendre ils empruntaient ce que l'on appelle la ligne et ce jusqu'au pont au dessus de la route menant au moulin (très sinueuse).
Arrivés à cet endroit, ils attachaient leurs chevaux aux branches qui pendaient au-dessus de la ligne et descendaient au moulin, propriété de Francis Monjaret ; à dos d'homme, ils acheminaient leurs grains jusqu'au moulin et ce la nuit, dans la clandestinité.
Il ne fallait pas se faire prendre par les patrouilles allemandes ou par des contrôleurs à la solde de l'armée d'occupation !... Je n'ai jamais entendu dire que quelqu'un s'était fait prendre, le « bouche à oreille » fonctionnait très bien.

À l'époque, des charbonniers s'installaient et faisaient du charbon de bois dans le bois de Kerauffet pour un négociant guingampais.

Dans les années 1943-1944, un petit maquis s'y était installé et se ravitaillait dans les fermes avoisinantes. Je me souviens de les voir arriver chez mes parents, sans prendre de précautions, posant leurs mitraillettes et cassant la croûte de bon cœur.
Malheureusement, ils n'eurent pas de chance : ayant tendu un guet-apens à Moustéru, ils furent abattus ; ça c'est pour l'histoire.

A signaler encore que les Allemands avaient installé un mirador dans un grand arbre, dans une prairie bordant la ligne et venaient y tirer des sangliers. Nous, enfants, lorsque nous savions qu'ils n'étaient pas là (les Allemands), notre plaisir était d'y grimper, abandonnant nos vaches que nous devions surveiller de près !

Après ce long préambule et vous avoir décrit le contexte de ces années sombres, je reviens à la ligne de chemin de fer de Saint-Nicolas-du-Pélem à Guingamp et à une péripétie qui m'était arrivée dans la traversée du Viaduc. Je connais assez bien le tracé de cette ligne entre Lanrivain et Guingamp.

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

A quelques centaines de mètres du bourg de Lanrivain, dans les années 95, existait encore l'une des gares du parcours, puis la ligne remontait vers Magoar avec un arrêt, toujours appelé « la gare ». De là, elle rejoignait Plésidy entre les prairies pour traverser le village de Trévelost en Plésidy où subsistait encore, après bien des années, un château d'eau qui approvisionnait les locomotives à vapeur, ceci à quelques centaines de mètres d'un restaurant très connu, « La Licorne ».

De là, le train sillonnait la vallée jusqu'au village de Scouassel en Bourbriac en longeant le côté droit de la route Plésidy / Bourbriac et prenait la direction de Bourbriac en longeant le côté droit de la route, pour arriver dans cette dernière bourgade que l'on appelle encore aujourd'hui « la ligne », traversait la route Bourbriac / Saint-Péver, remontait vers le cimetière pour arriver à la gare qui se trouvait sur un terre-plein... Lieu qui est aujourd'hui le siège de la communauté de communes de Bourbriac. La gare fut démolie dans les années 85, après avoir servi à l'Équipement, avant que ne soit construit l'actuel local de ce dernier.

De la gare de Bourbriac le train longeait le bois de Coatliou jusqu'à la carrière Novello, servant aujourd'hui de dépôt de gravats de la région, puis remontait vers le village de Rubertel où sur le terre-plein se trouvait ce que l'on appelait « la gare de Saint-Adrien », bien qu'elle se situait sur Bourbriac (pendant longtemps dans la montée, il y avait une croix en bois rappelant qu'un accident mortel s 'y était produit).

Après la halte de Rubertel, la ligne descendait vers le bois de Kerauffret en traversant le village de Kerjolous, puis rentrait dans le bois. A proximité du village de Keratret, une halte en agglos y avait été construite par les gens de Saint-Adrien. Pendant 1km 500 à 2 kilomètres, la voie traversait le bois (lieu de naissance de Jeanne de la Rivière, mère de Lafayette) et arrivait au viaduc de Kerlosquer, œuvre de Harel de la Noë, long de 150m et en courbe. La ligne remontait vers Saint-Hernin en Ploumagoar à travers champs (cette partie avait été détruite lors du remembrement de Ploumagoar dans les années 60-70) pour déboucher et traverser la route de Corlay à Guingamp à hauteur du panneau actuel de limitation de vitesse à 50km/heure.

De là, cette ligne longeait cette route jusqu'à La Chesnaye et se dirigeait vers la gare de Guingamp en bifurquant là où se trouve l'école de la Chesnaye, juste avant le pont au-dessus de cette route où circule le train Paris-Brest, pour arriver rapidement au 2ème viaduc sur ce tracé (détruit il y a quelques années) également œuvre de Harel de la Noë et appelé le pont de Cadolan. Le train entrait en gare, qui se trouvait à l'extrémité de la voie de chemin de fer, à gauche dans l'angle de l'entrée sur l'esplanade de la gare actuelle.

Pour l'histoire, cette ligne commencée avant la guerre 1914-1918 avait été reprise en 1919 et faite en grande partie par les prisonniers de guerre allemands. Mise en circulation en 1924, elle fut fermée en 1938. La concurrence Rail-Route lui a été néfaste.

Second témoignage de Joseph Gautier, ancien maire de Saint-Adrien

Je reviens sur la péripétie qui m'est arrivée sur ce viaduc et qui s'est déroulée dans les années 1950-1951.

A l'époque l'insémination artificielle était balbutiante. Seuls les bovins étaient concernés.

Dans beaucoup de fermes il y avait quelques porcs, soit pour la consommation personnelle, soit pour la vente en gros. Pour ce faire, il fallait posséder une ou plusieurs truies. Ces truies devaient être saillies par un verrat et ils n'étaient pas fréquents. Pour réaliser l'accouplement, il fallait souvent faire plusieurs kilomètres. Et il était hors de question que les truies ne marchent si longtemps leurs pieds étant très fragiles. Pas d'autre choix que de faire le déplacement avec une charrette attelée à un cheval. Et c'est là que commence mon histoire.

Mes parents possédaient plusieurs truies et il fallait les envoyer au mâle. J'avais à l'époque 17 /18 ans, j'étais tout désigné pour accomplir cette mission ! Ce qui me laissait du temps de repos dans la journée.

Un jour donc je fus tout désigné pour cette sortie galante. Après avoir chargé la future maman dans une charrette à roues cerclées de fer et avoir aménagé un cadre (genre grand rectangle en bois, prévu pour ce genre d'opération), je pris la route du moulin de Kerlosquer où il y avait un verrat.

Le parcours aller se réalisa très bien. Et l'opération terminée je pris la route du retour. Après avoir monté la côte de la sortie de kerlosquer et rejoint la ligne désaffectée de Saint-Nicolas / Guingamp, dont le ballaste n'avait pas encore été enlevé, je montai dans la charrette pour m'éviter de monter sur ces gros cailloux.

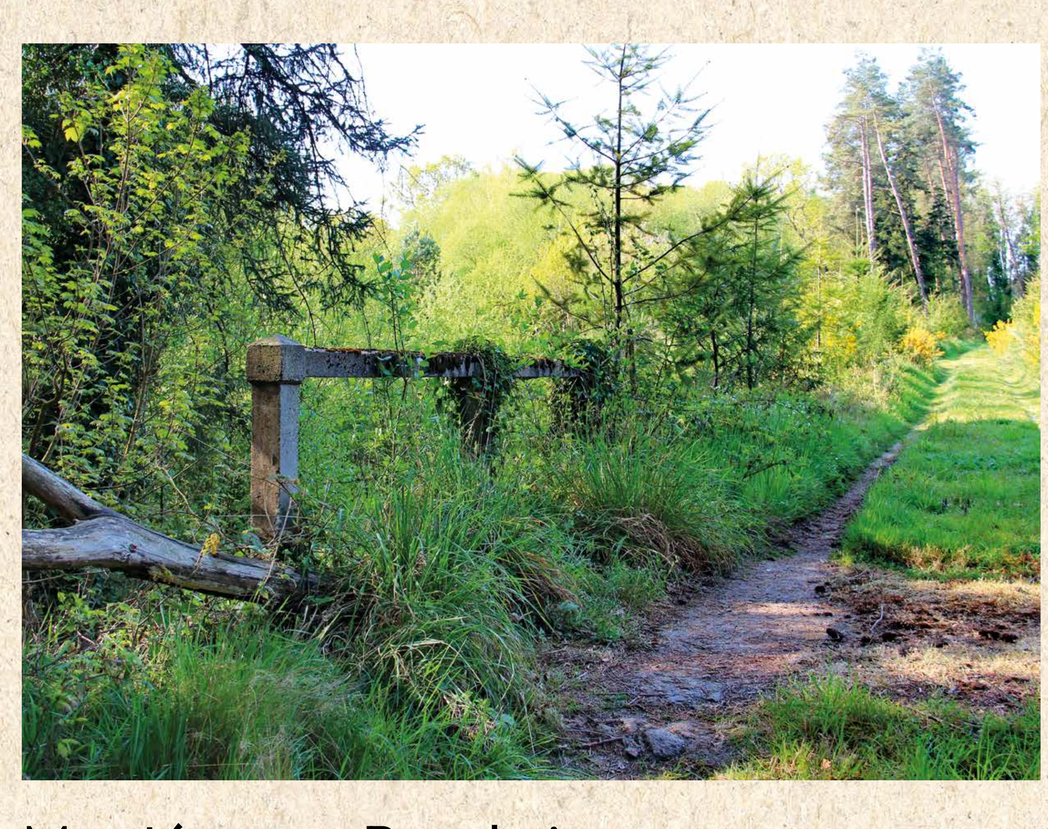
Arrivé à proximité du début du pont, je sautai de l'attelage par l'arrière afin de conduire mon cheval par la bride et le guider dans cette traversée du pont où étaient restés en place, scellés dans le béton, les gros boulons servant à retenir les traverses. Mais debout à l'arrière de la charrette mon poids avait fait se lever les brancards retenus par ce qui s'appelait une sous-ventrière. Mon cheval était un peu chatouilleux et n'aimait pas ce genre de contact ! Aussi n'étais-je pas encore descendu qu'il se mit à trotter et, très vite, arriva sur le pont !!! Je me mis à courir derrière espérant le retenir rapidement. Hélas non. Au lieu de ralentir l'allure, il se mit à galoper et, plus il avançait sur le pont plus il accélérait, et moi courant derrière, je ne pouvais que constater que le cadre de bois de la charrette se démontait, pièce après pièce, les deux cotés longs de 3,50 mètres et les deux panneaux avant et arrière se désolidarisaient de mon véhicule pour la simple et bonne raison que le cheval affolé par le bruit n'évitait aucun des boulons fixés dans le béton et que ma charrette (enfin ce qu'il en restait !) sautait d'un boulon à l'autre. Mon cheval au galop continuait de plus belle avec ma truie toujours dans la charrette, retenue par une corde enroulée autour d'un pied avant attaché à une ridelle !

Une fois passé le pont, j'entendais toujours le bruit que faisait mon véhicule et son dévoué « tracteur ». Je courrais toujours à quelques distances de ce convoi hétéroclite. Heureusement, une légère montée succédait au viaduc et mon cheval, exténué, ralentit et je pus enfin le rattraper. Je l'attachai aux branches qui pendaient au dessus de la route et jetai un coup d'œil à mon cochon arc bouté, ne comprenant sans doute pas ce qui venait de se passer. Je me mis à reconstituer le cadre de bois de ma charrette mais ses panneaux de 3,50 m de long étaient assez lourds. Entre l'arrêt de mon cheval et la chute du premier panneau il y avait plusieurs centaines de mètres.

Il me fallut un certain temps pour tout assembler car il s'agissait de quatre pièces différentes que je devais transporter puis remonter. Bref, jeune, solide et sportif, je le fis et, par chance, je n'eus pas à le refaire, la truie ayant été fécondée. Trois mois, trois semaines et trois jours après cette péripétie naissaient huit porcelets !

Cette histoire, je l'ai souvent racontée en breton et en français car j'en ai retenu tous les détails comme si cela s'était produit hier.

Suite du voyage...





Montée vers Bourbriac.





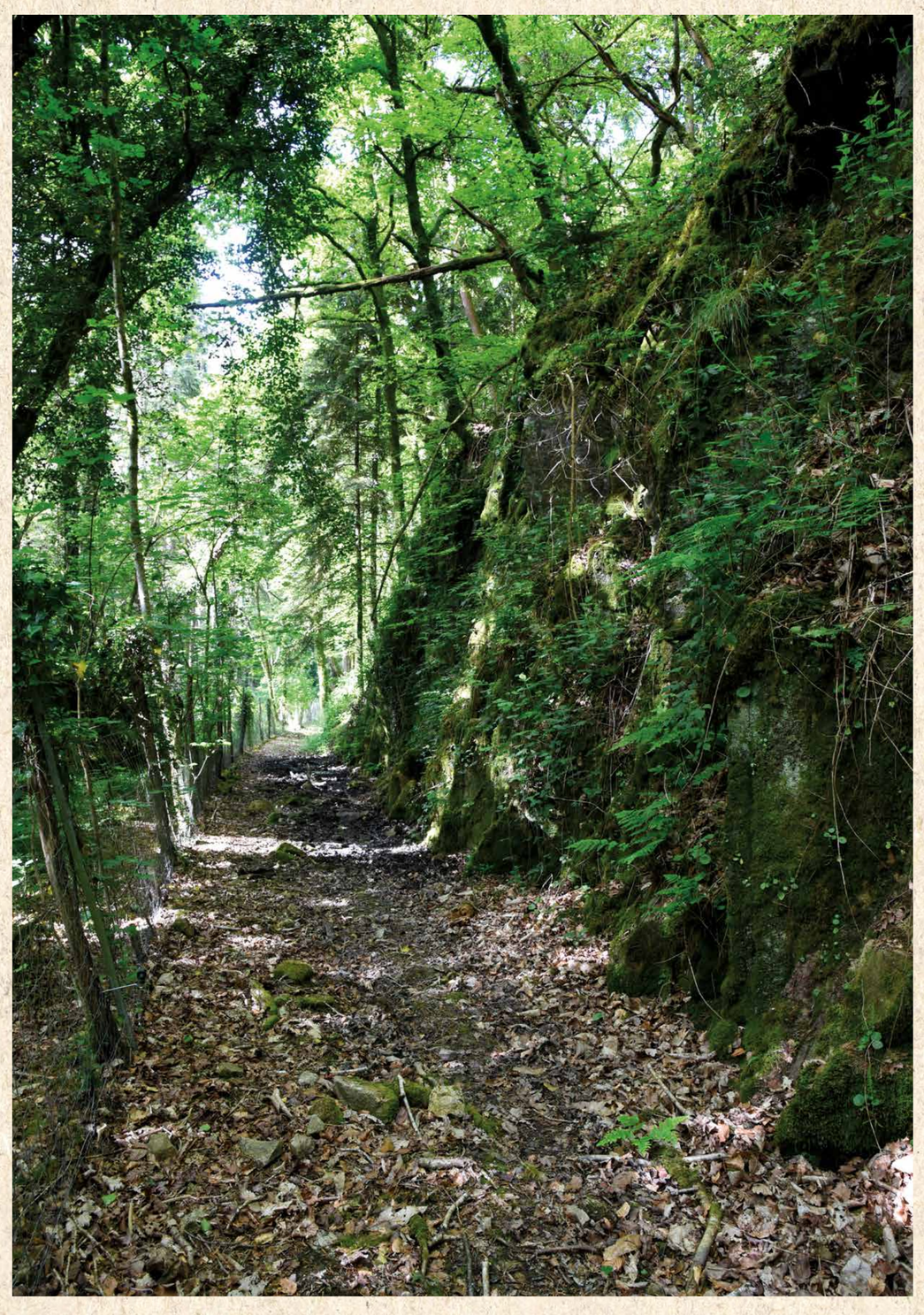
Le trajet après le viaduc longe le ruisseau le Lojou.

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

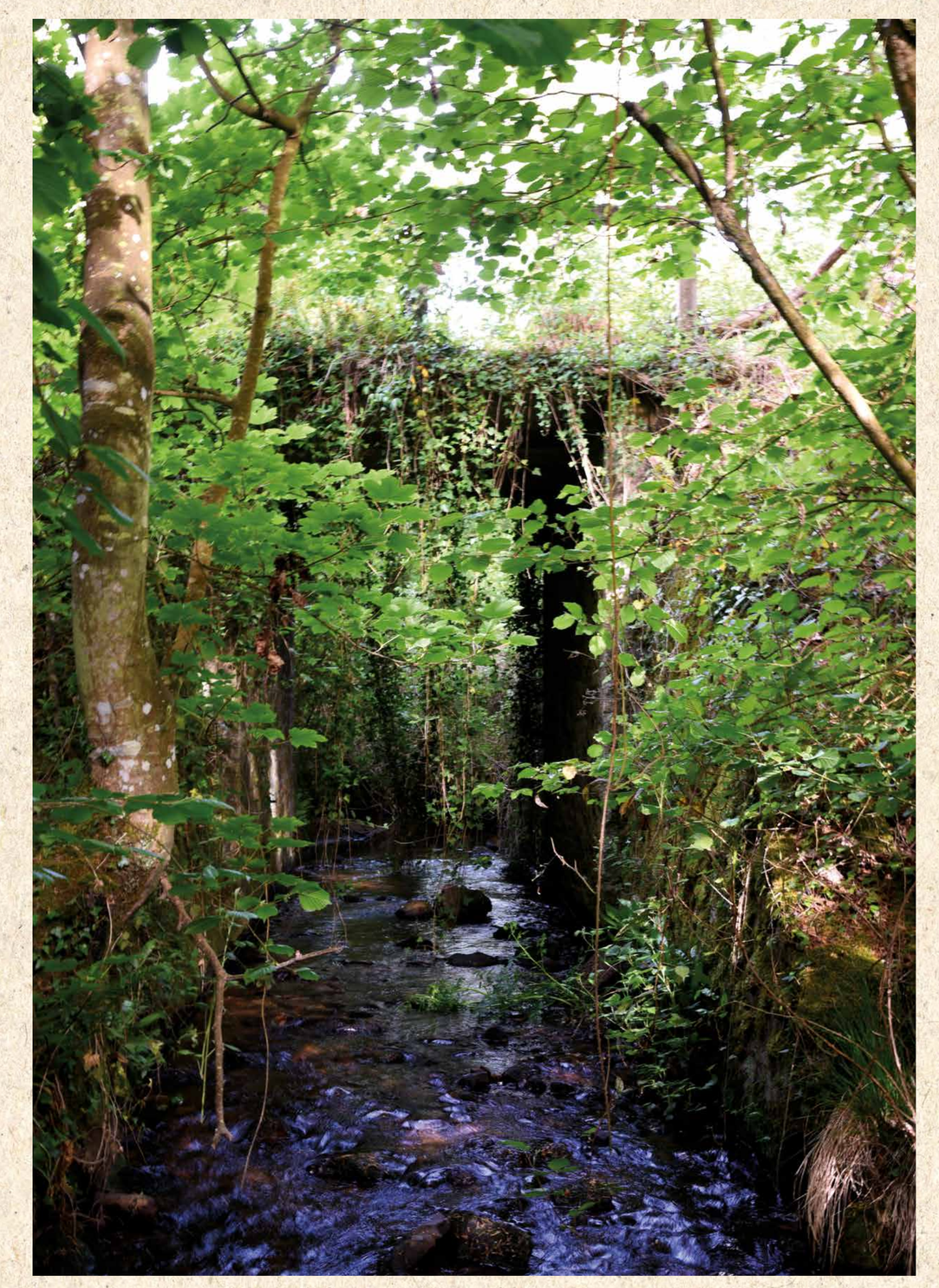


Le manoir de Kerauffret, propriété de Madame Guézennec lors de la construction de la ligne ferroviaire Guingamp Saint-Nicolas-du-Pélem. Les escaliers menaient au château précédent.





La roche a été taillée pour la construction de la voie. Un forgeron travaillait sur le chantier. Les outils devaient être affutés et réparés sur place.



Un ponceau enjambe le Lojou, limite entre Saint-Adrien et Coadout.

LES MOULINS

Le Moulin à Fouler de Ploumagoar

Commune de Ploumagoar
Rive droite – Alt. : 73.30m – Km de la mer : 45.80



« ...C'est une auberge, il ne reste qu'une vanne et des traces du bief, il possédait deux roues du même côté.
Les moulins à « fouler » ou à « foulon », étaient des moulins qui foulaient un tissu « feutré ».

Les tissus partaient de chez les tisserands pour aller au moulin à foulon.

Extérieurement, les moulins à foulon étaient identiques aux moulins à farine, mais intérieurement l'arbre de couche était traversé perpendiculairement par deux madriers arrondis du bout qui formaient quatre « cames ».



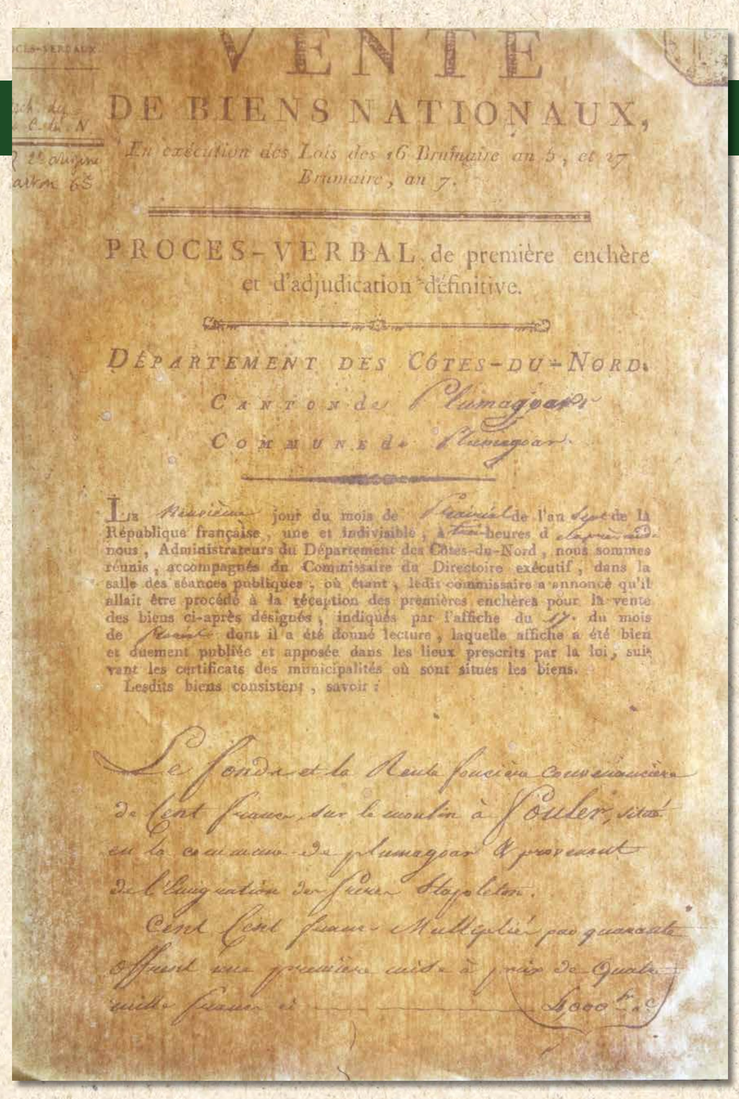
Le mouvement des cames soulevait deux verges de trois mètres de long au bout desquelles était fixé un gros pilon de bois (50 kilos) se terminant par trois dents inégales... »

CORNELIUS Jean-Nicolas, Les Moulins du Trieux, *Une promenade de Kerpert à l'île de Bréhat (Etat des lieux du patrimoine en 1999)*, Imprimerie de Guingamp, mai 2022.

Témoignage de Monsieur Pierre Piriou

Durant le XXème siècle, la famille de M. Piriou a tenu au Moulin à Fouler successivement une usine de teillage du lin, une scierie, une cidrerie, puis une auberge.

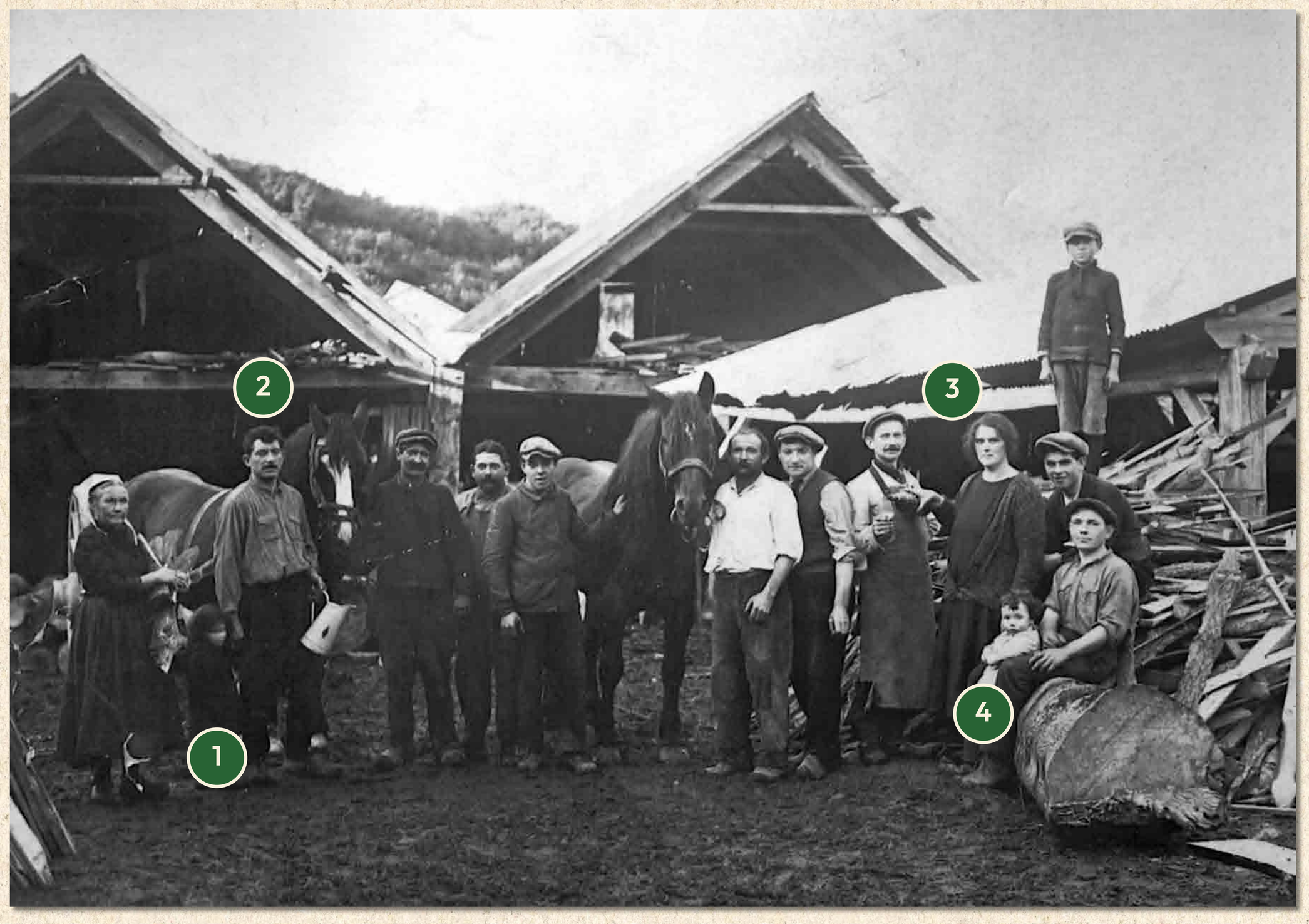
« J'ai vécu les six premières années au moulin Geffroy (en breton « Milin Coat Jaffray», en Plouisy). Le teillage s'est éteint naturellement par l'arrivée des textiles et un changement dans l'agriculture bretonne avec l'arrivée des engrais.


VENTE
DE BIENS NATIONAUX,
En exécution des Lois des 16 Brumaire an 5, et 27 Brumaire, an 7.
PROCES-VERBAL de première enchère et d'adjudication définitive.
DÉPARTEMENT DES CÔTES-DU-NORD.
CANTON de Plumagoar
COMMUNE de Plumagoar

La culture du lin a disparu en Bretagne. Il restait du lin en Normandie et dans le Nord de la France.
Mon grand-père tenait le teillage. Il y avait un teillage tous les cinq kilomètres sur le Trieux : pas au moulin à fouler mais sur les communes de Saint Laurent-Bégard, Pabu, Plouëc-du-Trieux.

Plus on allait vers la mer, plus les moulins à teillage étaient gros, car le débit du Trieux était important. Les deux derniers plus gros étaient sur Pontrieux.

Nous sommes revenus au Moulin à Fouler à cette époque avec mon père et ma mère. Mon père avait changé d'activité. A une époque, mon grand-père Lorgeré avait racheté les parts de ses frères et cousins. Ils sont devenus les propriétaires du moulin qui était, à l'époque, une scierie. Le moulin en tant que tel n'existait pas. Il y avait toujours la roue, mais il n'y avait plus de toile à fouler.



1. Le frère de ma mère. **2.** Mon grand-père. **3.** Ma grand-mère, Maria.
4. Ma mère, Jeannette.

Après cette scierie, ça a été une cidrerie industrielle. Moi, étant gosse, je me souviens de cette cour. Vous voyez le restaurant ? Toute cette cour était en légère pente vers le Trieux. Et quand c'était l'époque des pommes et du cidre, on montait des planches tout autour et les camions déversaient.

Quand ma grand-mère achetait des pommes en Normandie et en Ille-et-Vilaine, elles arrivaient en train. Elles étaient livrées en sacs et déchargées dans la cour. Il y avait, au bout de cette cour, un bac de lavage de ces pommes alimenté par le Trieux. On ouvrait la vanne, les pommes tombaient dans le bac et, de là, il y avait une chaîne à godets qui les remontait pour les envoyer dans un broyeur.



Et il y avait ce que j'appelle un « petit train », c'est à dire un système de wagonnets : il y en avait toujours un avec « la motte en fabrication », un sous la presse et un dernier « à défaire ». Le dessous de la cour, c'étaient des cuves en béton où le cidre y était directement stocké jusqu'au moment où il était pompé pour le mettre dans les foudres. Après il y avait la livraison. C'est pour cela que vous voyez les chevaux sur les photos : tous les matins, il y avait quatre ou cinq charretiers qui partaient avec les fûts et les tonneaux pour livrer les petits bistrots, les petites épiceries du coin où étaient accrochées partout les chopines. C'était la chopine de cidre tirée à la clef. La cidrerie s'est arrêtée aux alentours des années 55-60.

Mon grand-père a été écrasé par un arbre en exploitant du bois sur Coadout en 1930. Ma grand-mère s'est retrouvée seule avec son fils, sa fille et toutes les dettes engagées par mon grand-père pour l'achat du moulin.

Et là, il y avait toujours une auberge ! Et comme dans tous les bistrots de campagne, il n'y avait qu'une seule pièce où on mangeait, on vivait. Les clients arrivaient et allaient directement au garde-manger voir ce qu'il y avait.
Ils se servaient. Ils mettaient sur la table. Puis ils payaient. C'était le style « bistrot de campagne » comme « à la maison ». Ils appelaient ma grand-mère Maia « Cinthot » parce que mon grand-père s'appelait Hyacinthe et tout le monde l'appelait « le cinthot », forme bretonne.

Le Trieux, c'était la sortie des Guingampais le dimanche. Il n'y avait pas de voitures pour aller à la mer. Le dimanche matin, c'était la queue, presque une procession depuis Guingamp jusqu'au déversoir. Toute la prairie en face était pleine. Il y avait des gens avec les nappes en train de pique-niquer. L'eau était claire à l'époque.

A l'origine, c'était un moulin à fouler le lin. Le nom de Guingamp « Gwen Gamp » qui veut dire « champ blanc » viendrait des toiles de lin que l'on faisait blanchir dans les champs. C'était une des productions de Guingamp. A Sainte-Croix, on fabriquait une toile bas de gamme, « la berlinge », pour les « pokez », en mélangeant le lin avec le crin de vache ou de cheval.

Le lin brut arrivé au teillage subissait un premier travail où on tirait l'écorce du lin. On appelait cela le « kalach » en breton. La roue à aube faisait tourner des grandes lames en bois, lisses et tranchantes, qui tournaient très vite.

Les gars passaient les touffes de lin dedans pour tirer l'écorce. On reconnaissait les gars qui faisaient ce travail car il leur manquait des doigts. Ils passaient alors au teillage proprement dit. Quand ça sortait de là, c'était de l'étoupe. Moi, à l'école, on m'appelait « pipi stoup » à cause de Pierre et de l'étoupe.

Cette étoupe-là partait vraiment au teillage, qui fonctionnait avec une loco, une machine à vapeur alimentée par le « kalach ». Cette écorce de lin était mise de côté pour le séchage. Le chauffeur mettait le kalach dans la gueule de la loco, qui faisait tourner le teillage. On faisait la filasse de lin à partir de laquelle on allait faire les écheveaux. Les ballots de filasse partaient dans les filatures du nord pour faire des toiles.

Je m'en souviens car j'ai vu le premier poteau électrique arriver à la maison quand j'avais 5-6 ans. Il y avait toujours une ampoule alimentée par une roue qui entraînait une génératrice débitant du 110v. Elle s'éteignait quand mon père fermait la vanne pour avoir assez d'eau pour le lendemain.

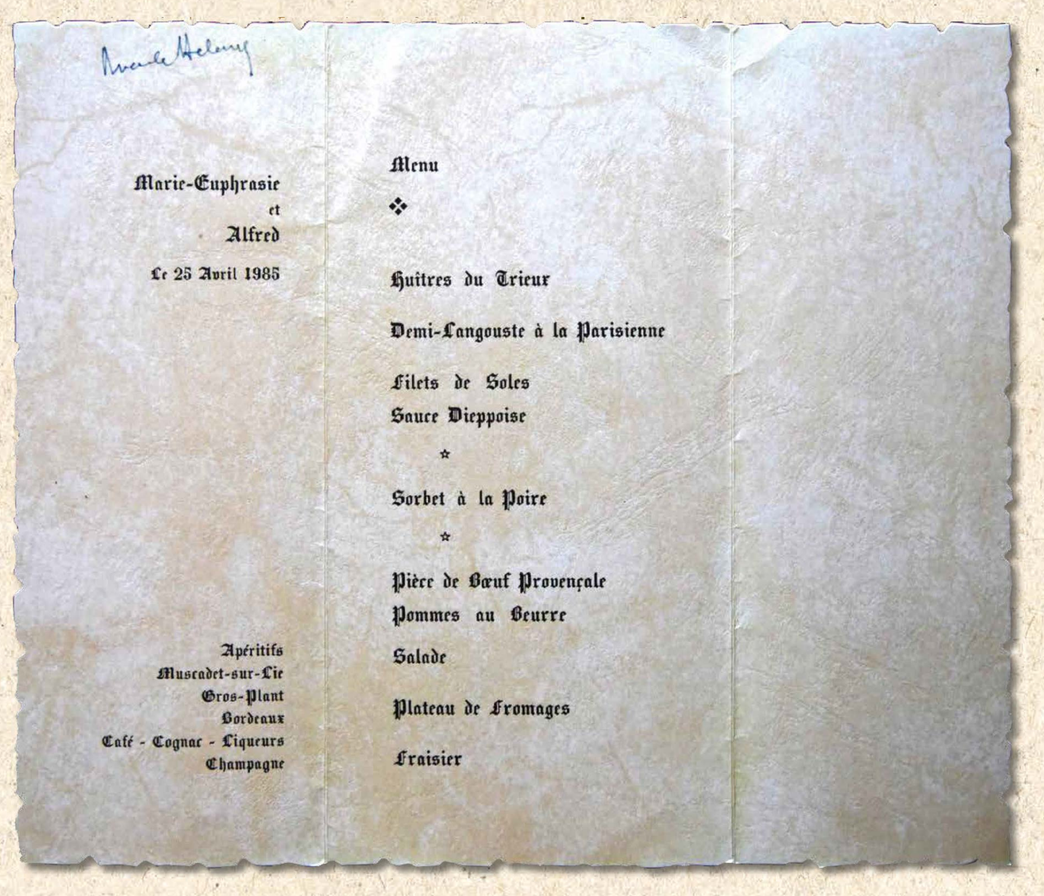
Les ouvriers du teillage amenaient tous leurs gammelles à ma mère qui les mettait à chauffer à 11h sur le fourneau. A midi, les gars venaient récupérer leur gamelle, leur soupe chaude. Et donc, ils avaient un moment, une heure pour manger. Et pendant ce temps-là, mon père fermait la vanne. Et derrière ces vannes, les saumons attendaient la réouverture pour repasser. Les ouvriers braconnaient les saumons avec ce qu'ils avaient.

Ma famille a quitté le moulin à fouler dans les années 80. Ma mère continuait à habiter à côté et a arrêté le métier en 1987-1988. Beaucoup de familles ont fêté les baptêmes et communions qui étaient réservés cinq ans à l'avance.

Ma mère faisait ses menus en fonction des produits qu'elle pouvait acheter pas trop chers. Pour les noces et les communions, il y avait énormément de fruits de mer. Elle était une des plus grandes acheteuses de toute la région. Je me souviens de caisses de langoustines quand je me levais le samedi matin après que le mareyeur soit passé. On travaillait avec les viviers de Primel (29). De temps en temps, ils nous appelaient quand leurs homards et leurs langoustes étaient un peu faibles. Ma mère leur commandait 50/60 kg de homards et appelait dix personnes. Les gens s'appelaient les uns les autres et le mardi, il y avait 50 à 60 personnes qui venaient manger le homard à l'armoricaine. Ma grand-mère était une excellente cuisinière et ma mère une excellente pâtissière, surtout les mille-feuilles. »



Ma grand mère Maria et Louise.
Louise est arrivée au moulin à 14 ans, elle est restée jusqu'à la vente, alors âgée de 75 ans, avant de suivre ma mère dans la maison au-dessus.



Marie-Euphrasie
et
Alfred

Le 25 Avril 1985

Menu

❖

Huitres du Trieux

Demi-Langouste à la Parisienne

Filets de Soles
Sauce Dieppoise

☆

Sorbet à la Poire

☆

Pièce de Bœuf Provençale
Pommes au Beurre

Salade

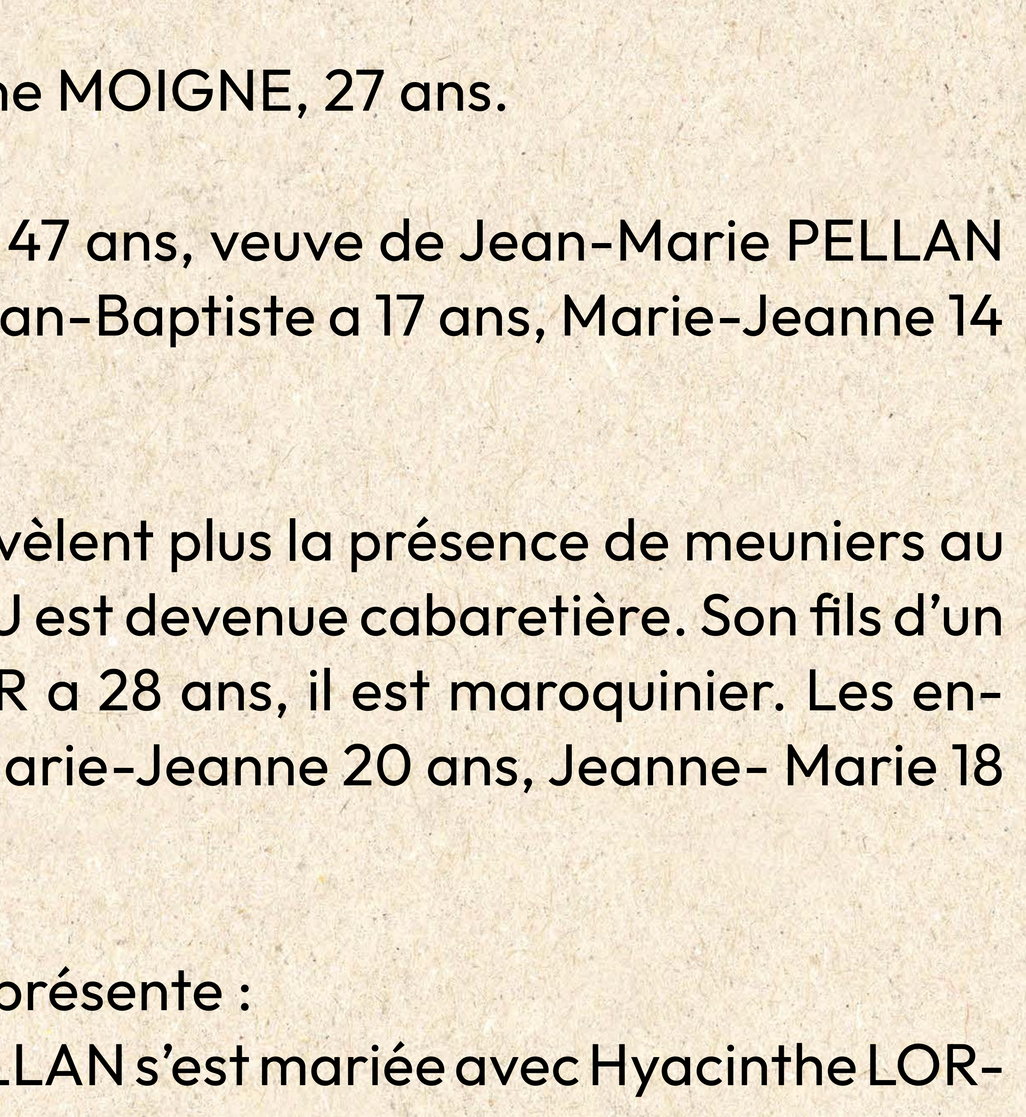
Plateau de Fromages

Fraisier

Apéritifs
Muscadet-sur-Lie
Gros-Plant
Bordeaux
Café - Cognac - Liqueurs
Champagne

Les différents propriétaires du Moulin à fouler entre 1836 et 1936

En 1836, le moulin est tenu par Sébastienne PELLAN, 44 ans, veuve de Guillaume OLLIVIER décédé en 1832. Le propriétaire est Jean-Marie PELLAN, 34 ans. Il y a 6 enfants du nom d'OLLIVIER : Pierre, 17 ans, meunier ; Guillaume, 15 ans, meunier ; Marie-Jeanne, 13 ans ; Marie Angélique, 10 ans ; Julien, 8 ans ; Marie Joseph, 6 ans.



En 1851, le propriétaire meunier est Jean-Marie PELLAN, âgé de 48 ans. Avec son épouse Perrine GOAZIOU, 41 ans, ils élèvent 5 enfants : Jean Baptiste, 11 ans ; Marie-Jeanne, 9 ans ; Jeanne Marie, 5 ans ; Ange, 3 ans, ainsi que Marie-Rose GUIADER, 16 ans, fille d'un premier mariage de Perrine GOAZIOU. Vivent aussi au moulin : Anne LUCAS, 76 ans, rentière, mère de Perrine ; un garçon meunier, Yves TARDIVEL, 15 ans ; une domestique, Anne MOIGNE, 27 ans.

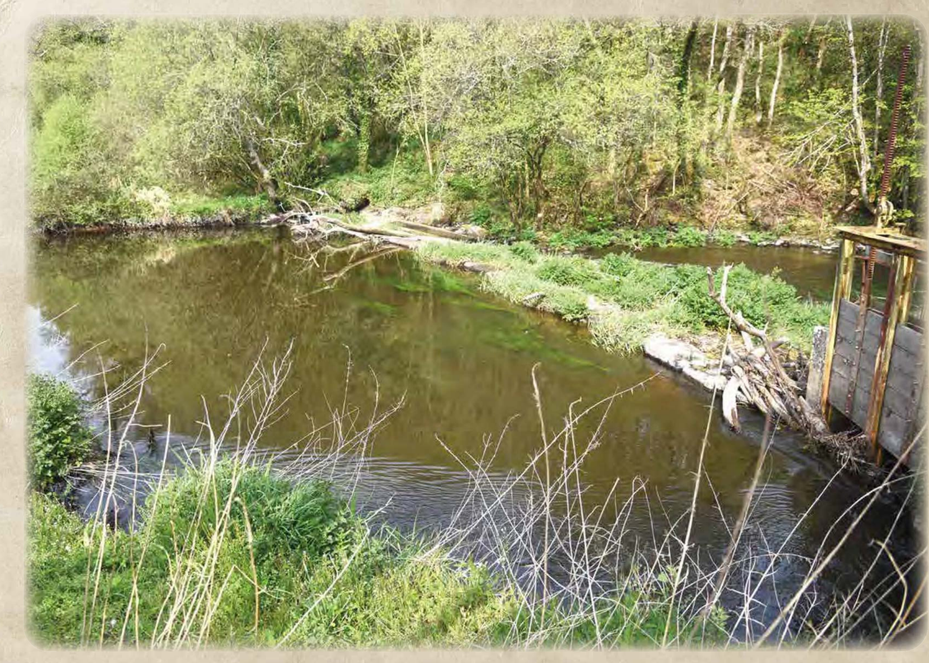
En 1856, c'est Marie-Perrine GOAZIOU, 47 ans, veuve de Jean-Marie PELLAN décédé en 1854, qui conduit le moulin. Jean-Baptiste a 17 ans, Marie-Jeanne 14 ans, Marie-Perrine 11 ans, Ange 8 ans.

A partir de 1861, les recensements ne révèlent plus la présence de meuniers au Moulin à Fouler. Marie-Perrine GOAZIOU est devenue cabaretière. Son fils d'un premier mariage, Yves-Marie GUYADER a 28 ans, il est maroquinier. Les enfants PELLAN présents au foyer sont : Marie-Jeanne 20 ans, Jeanne- Marie 18 ans, Marie-Perrine 16 ans, Ange 13 ans.

En 1866, la famille PELLAN est toujours présente :

- D'une part, en 1862 Marie-Jeanne PELLAN s'est mariée avec Hyacinthe LORGERÉ, né à Moustéru. Ils ont deux fils : Baptiste, 9 ans, et Hyacinthe, un an. Hyacinthe est cabaretier. Ils ont une domestique de 29 ans, Marie-Joseph VINCENT.
- D'autre part, en 1865 Jeanne-Marie PELLAN a épousé Jules (Julien) LE COCQ, né à Grâces. Ils ont une petite fille de 4 mois, Marguerite. Jules est scieur de long par eau. Avec eux vivent Marie-Perrine, sœur de Jeanne-Marie, et leur frère Ange.

En 1872, Hyacinthe LORGERÉ a 42 ans, il est recensé comme aubergiste, avec sa femme Marie-Jeanne LE PELLAN, 30 ans, ils élèvent 5 enfants : Jean-Baptiste, 9 ans ; Hyacinthe-Antoine, 6 ans ; Yves-Marie, 5 ans ; Ange, 3 ans ; Marie-Jeanne, 1 an. Jeanne-Marie LE GOAZIOU, 17 ans, de Pommerit-le-Vicomte est leur domestique.



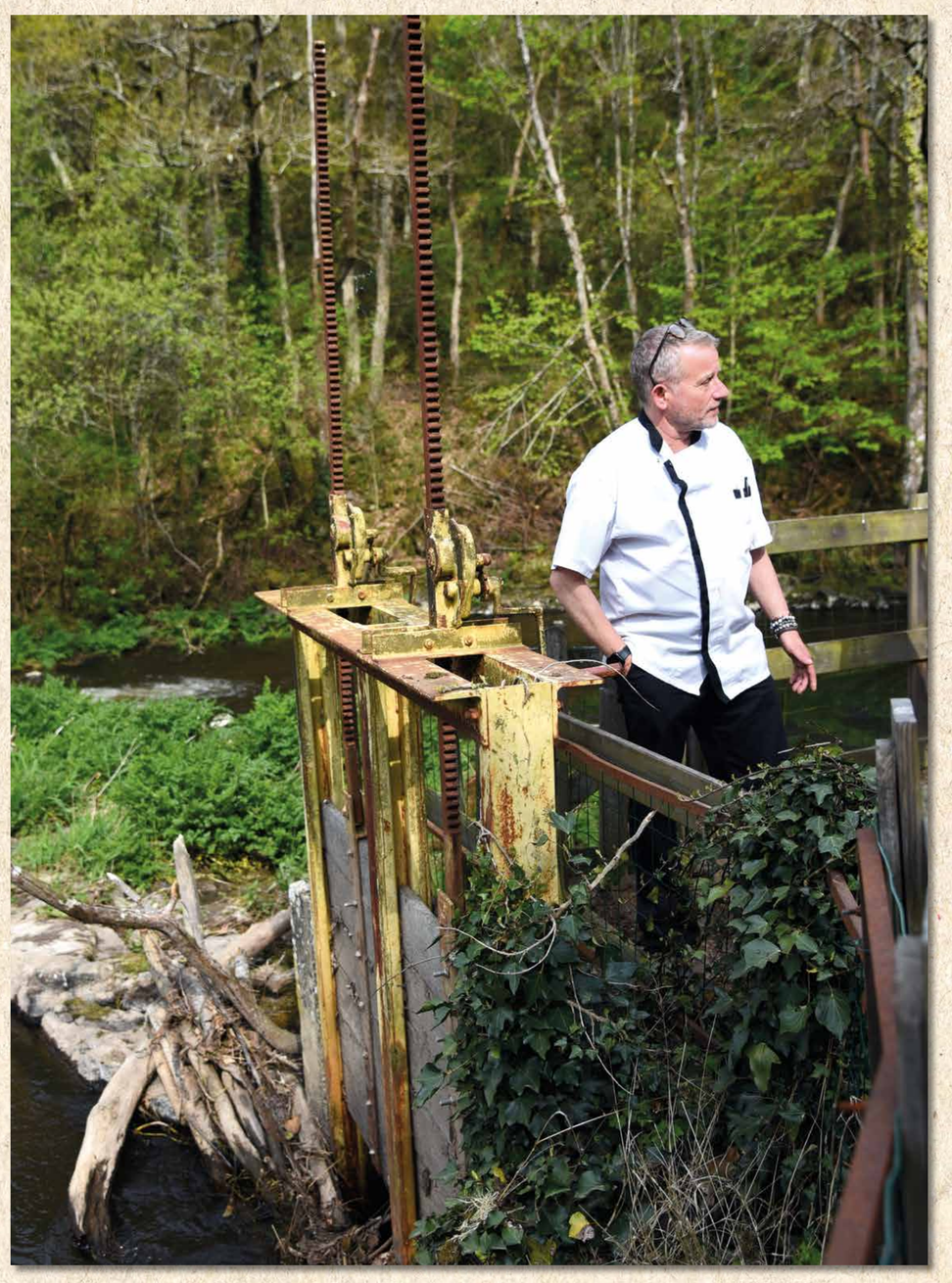
En 1881, on trouve au Moulin à Fouler un commerçant, Jean MARTIN, âgé de 46 ans, et son épouse Marie-Olive GUILLOU, 37 ans. Ils ont 3 enfants : Mélanie, 4 ans ; Jeanne-Marie, 2 ans ; Jean- Marie, 6 mois.

En 1901, au Moulin à Fouler, Joseph LE JAN et son épouse Marie-Louise COZLER sont cabaretiers, ils ont 2 enfants. Chez les BRÉBAN on est boisselier, les DERRIEN sont cabaretiers aussi, et les GODEST cultivateurs.

En 1906, on trouve des commerçants, la famille MARTIN ; Joseph BRÉBAN boisselier, sa femme, sa nièce et un domestique ; les époux JAN et LE COZLER, lui cantonnier et elle commerçante. Ces habitants sont également présents en 1911.

Le recensement suivant est celui de **1921** : Hyacinthe LORGERÉ, né en 1864, est marchand de bois ; son épouse Jeanne née en 1865 à Grâces est ménagère. Leurs fils Émile (1892) et Hyacinthe (1903) sont également marchand de bois. Le frère du patron, Esprit (1874) est ouvrier et un cousin, Jean-Louis, garçon charretier. Il y a une domestique, Augustine SIMON (1899).

En 1926, le patron scieur de bois, c'est Emile LORGERÉ (né en 1892), sa femme Maria (1903, Coadout) est débitante. Ils ont une fille, Jeanne, née en 1924. Le frère du patron, André (1908) est scieur, de même que le cousin Esprit. Les cousins Louis (1902) et Jean-Louis (1890) sont charretiers.



Dominique SPENLEHAUER,
propriétaire actuel de l'auberge.

En 1931, Emile LORGERÉ est marchand de bois. Avec son épouse Marie, ils élèvent une fille, Jeanne (1924) et un fils, Joseph (1928). Le frère, André, est toujours présent. Une domestique est au service du ménage : Yvonne LE GOFF née en 1909 à Ploumagoar.

En 1936, vivent au Moulin à fouler Maria veuve LORGERÉ qui est toujours débitante, ses enfants : Jeanne, née en 1924, et Emile né en 1928. Ils ont une employée, Christine KERRAVIS née en 1913 à Bourbriac.

Source : Archives départementales (actes d'état civil et recensements).

Le Moulin Buart
en Ploumagoar

Dit aussi « **Moulin Homo** »





En 1851, une famille GEFFROY est installée au lieu-dit Buart, ils sont cultivateurs.

En 1856, il y a un meunier au moulin Buart, il s'appelle Jean-Louis HOMO, il a 65 ans. C'est certainement ce meunier qui a donné son nom à ce lieu qu'on appelle désormais Moulin Homo.
Avec Marie-Jeanne GEFFROY, 59 ans, habitent leur fils Jean-Yves, 39 ans, ainsi que leurs deux petites-filles Catherine-Jeanne, 11 ans et Jeanne-Marie LABIA, 9 ans.
Il y a cinq domestiques : Pierre-Marie TANGUY, 46 ans ; Vincent LOUARN, 56 ans ; Ollivier MIGNOT, 34 ans ; Jeanne MAZÉVET, 33 ans et Marie BÉCHER, 19 ans.

En 1872, Yvonne RADENEN, veuve de Jean-Yves HOMO décédé le 3 mars de cette année élève deux enfants : Marie-Jeanne, 2 ans, et Jean-Baptiste, 5 semaines.
Elle a deux domestiques : François LE ZEC'H, 54 ans, né à Plougras, et Marie Yvonne RÉMON, 23 ans, née à Ploumagoar.

En 1881, c'est une meunière qui mène le moulin : Françoise TILLY, 54 ans, veuve de Louis BANNIER, dont elle élève deux enfants : Yves-Marie, 19 ans, et Louis-Marie, 8 ans.
Elle héberge aussi trois enfants du nom de JAN : Yves-Marie, 18 ans ; Jean-Marie, 4 ans ; Anne-Marie, 1 an.
Deux domestiques travaillent au moulin : Joachim DRUILLENNEC, 54 ans, et Jean-Marie ... (nom illisible), 18 ans.

LES MOULINS

En 1896, Yves URVOY, 44 ans, est le meunier de Buart, sa femme Jeanne-Marie QUELLEC a 38 ans.
Ils ont sept enfants : Francine, 15 ans ; Charles, 11 ans ; Marie, 9 ans ; Yves-Marie, 8 ans ; Hippolyte, 6 ans ; Eugène, 4 ans ; Emile, 2 ans.
Charles THÉPAULT, 55 ans, est garçon meunier ; Jules TOULLEC, 18 ans, domestique laboureur ; Jeanne-Marie GUERNEVEZ, 25 ans, aide ménagère.

En 1901, le patron de Buart est Hyacinthe LORGERÉ, 36 ans, scieur de long. Avec son épouse Jeanne-Marie GARLANTÉZEC, 35 ans, ils élèvent quatre enfants : Émile, 8 ans ; Anna, 3 ans ; Louise, 2 ans ; Hyacinthe, 1 an.
Ils hébergent aussi un neveu, Esprit, âgé de 6 ans.

En 1906, le même couple est présent à Buart : Hyacinthe LORGERÉ (scieur) né en 1864 à Ploumagoar, sa femme Jeanne-Marie GARLANTÉZEC née en 1865 à Grâces.
La famille compte cinq enfants : Émile né en 1892 à Guingamp, Esprit né en 1894 à Ploumagoar, Anna née en 1897 à Guingamp, Louise née en 1898 à Guingamp et Hyacinthe né en 1903 à Ploumagoar.
Ils emploient un domestique laboureur : Jean-Louis LORGERÉ, un cousin né en 1881 à Ploumagoar.

En 1911, pas de changement.

En 1921, on trouve à Buart...

- Ernest GUÉGAN, sabotier, né en 1881 à Gurunhuel, son épouse Jeanne, ménagère, née en 1889 à Plouisy, et Jean QUÉRÉ, beau-fils né en 1914 à Guingamp.
- Victor GLORY, menuisier parquier, né en 1891 à Gaël (Ille-et-Vilaine), son épouse Anna HAMON, ménagère, née en 1891 à La Roche-Derrien, leurs deux filles : Suzanne née en 1913 à La Roche-Derrien et Anna née en 1926 à Rennes, ainsi qu'un neveu, Maurice LE CŒUR né en 1904 à Taverny (Seine-et-Oise), lui aussi menuisier parquier.
- François LARMET, employé, né en 1879 à Ploumagoar, son épouse Anne-Marie GEORGELIN, journalière, née le 19 février 1883 à Plusquellec, et leurs trois enfants tous nés à Guingamp : François (1908), Louis (1909), Albert (1911).

En 1926, les familles qui vivent à Buart sont les suivantes...

- René LE GUILLERM, scieur de bois, né en 1878 à Pontrieux ; sa fille Jeanne, modiste (1907) et son fils Baptiste, scieur (1909) tous deux nés à Pontrieux.
- Paul GUILLOU (1878, Senven-Léhart) travaille au service de René LE GUILLERM comme charretier, sa famille se compose de sa femme Rosalie (1885, Plésidy), de leur fils Robert (1914, Versailles) et de leur fille Madeleine (1921, Ploumagoar).
- Yves LACHIVER, journalier (1877, Plésidy), sa femme Anne (1876, Bourbriac) et leurs deux fils : François (1906, Bourbriac) et Augustin (1907, Bourbriac). Ce dernier est journalier comme son père.

En 1931



Toujours présents : Yves LACHIVER, manœuvre, sa femme Anne et leur fils Auguste(Augustin)luiaussimanœuvre.

Autres habitants :

- Yves LE CAM, carrier né en 1905 à Plourac'h, sa femme Marie (1904, Callac) et leur fille Yvonne (1930, Ploumagoar).
- Jean GUÉVELLOU, manœuvre, né en 1909 à Bourbriac, sa femme Anne (1901, Louargat) et leur fille Noyale (1927, Guingamp).
- Louis GUÉVELLOU, manœuvre, (1908, Louargat) et son épouse Francine (1910, Bourbriac).
- Jacques GUÉVEL, cultivateur (1894, Moustéru), sa femme Françoise (1890, Louargat) et leur enfants : Noyale (1923), Raymond (1927), Pierre (1928) et Jean (1930), tous nés à Ploumagoar. Un oncle est aussi présent au foyer : Yves CADIOU (1859, Louargat).

En 1936

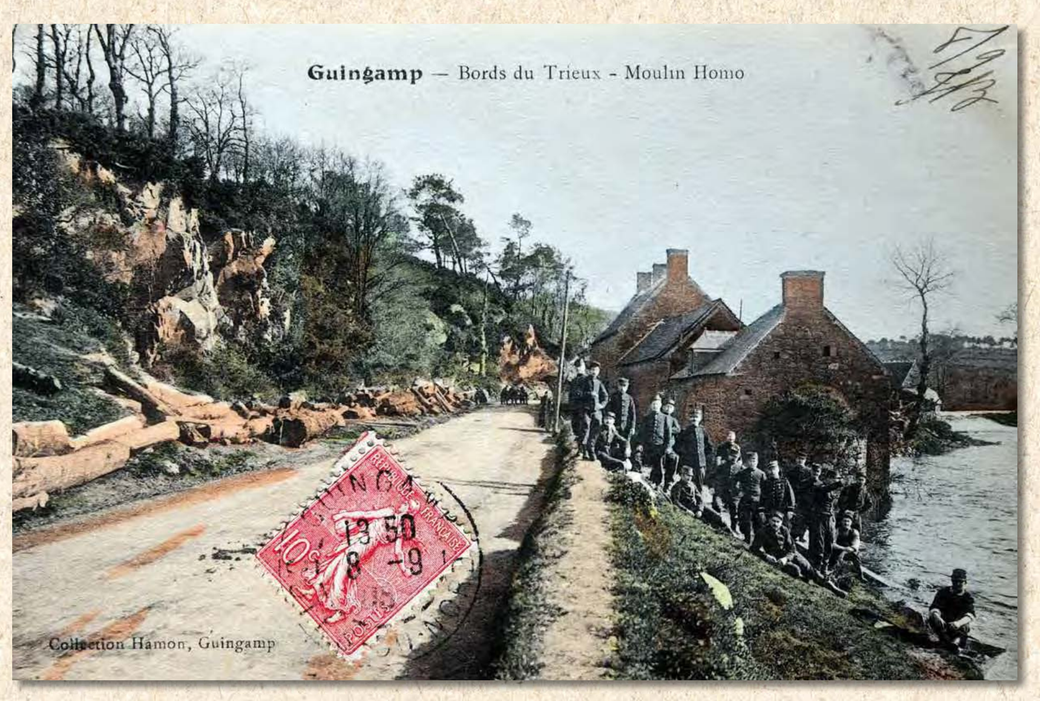
Yves LE CAM est carrier à Buart dit Moulin-Homo, il est né en 1903 à Plougras, son épouse Léonie en 1904 à Callac. Une fille : Yvonne (1930, Ploumagoar). Habite aussi avec eux le beau-frère, Théophile KERAMBELLEC, qui est tourneur.

La famille de Louis GUÉVELLOU et de sa femme Francine est toujours dans les lieux, Louis est maintenant carrier, ils ont deux enfants : Louis né en 1932, et Yvette née en 1933.

Habitent aussi à Buart la famille MINDEAU : Eugène, ouvrier (1907, Grâces), son épouse Adèle (1908, Coadout) et leur fille Odette (1931, Coadout), ainsi que Valentine BOUILL, veuve (1894, Maël-Pestivien) et ses trois fils : Pierre (1915), Joseph (1917) et Ernest (1920).

Et enfin la famille LE NY : Jean, manœuvre (1905, Pont-Melvez), Marie (1905, Louargat) et leur fils Jean (1931, Ploumagoar).





Source : Archives départementales (actes d'état civil et recensements).

Le Moulin de Kerauffret

Commune de Ploumagoar
Rive droite – Alt. : 90,60 m – Km de la mer : 52,70

« ...Le grand père de l'actuel propriétaire a rasé ce moulin, il n'en reste rien.

Un bois sculpté en bas-relief le représente, apparemment il avait deux roues, de part et d'autre du bâtiment.

Une turbine bloquée par la rouille attend qu'on la remette en service... »

CORNELIUS Jean-Nicolas, Les Moulins du Trieux, *Une promenade de Kerpert à l'île de Bréhat (Etat des lieux du patrimoine en 1999)*, Imprimerie de Guingamp, mai 2022.

Les différents meuniers du Moulin de Kerauffret entre 1836 et 1936

1836 : Louis LOLLIÉRIC, 41 ans, est le meunier. Avec sa femme Anne MOISAN, 40 ans, ils élèvent 4 enfants : Ollivier 17 ans, Jean-Marie 12 ans, Louis 8 ans, Anne Marie 6 ans.

1841 : 5 ans ont passé. Les trois fils, Ollivier, Jean-Marie et Louis sont cultivateurs. Ils travaillent avec leurs père et mère : Louis LOLLIERIC, qui est toujours le meunier du lieu et Anne MOISAN. La petite Anne-Marie décède en 1837 à l'âge de 7 ans.
Un domestique, Jean-Marie CHEVANCE et une ménagère, Marie-Perrine ROBERTH, complètent le ménage.

1851 : Louis LOLLIÉRIC a 63 ans, il est propriétaire, meunier et cultivateur. Son épouse Anne MOISAN a 62ans. Leurs fils, Ollivier, 30 ans, Jean, 27 ans et Louis, 24 ans, sont tous trois cultivateurs.
Il y a un domestique, Jean Marie SOMMIER, âgé de 13 ans.

1856 : Louis LOLLIÉRIC est toujours le meunier, il travaille avec sa femme Anne MOISAN et leur 2 fils Ollivier (36 ans) et Jean (32 ans). Ils ont un domestique : Yves DAGORN, âgé de 18 ans.

1861 : *pas d'indication dans le recensement pour le moulin de Kerauffret.*



1866 : Anne MOISAN, veuve de Louis LOLLIÉRIC est maintenant la meunière, elle a 76 ans. Son fils Jean, meunier, 43 ans, et sa femme Françoise PERRO (23 ans) ont 2 enfants : Jean-François (4 ans) et Marie-Yvonne (2 ans).
Il y a 2 domestiques au moulin : Claude KERVIN, 43 ans, et Françoise DALMARD, 18 ans.

1872 : le couple de meuniers (Jean LOLLIERIC et Françoise PERRO) est toujours le même, les enfants présents sont Marie-Yvonne, âgée de 7 ans et Marie-Jeanne, 17 mois. Le petit Jean-François est décédé le 23 novembre 1867 à l'âge de 6 ans. Le couple a perdu un autre enfant, Jean-Marie (8 jours) en 1868. Deux domestiques travaillent avec eux : Marie Jeanne GUILLOU, 15 ans, née à Lanrodec et Guillaume KERVINE, 48 ans, né à Ploumagoar. Un neveu, Jean-Louis GUILLOU (2 ans), vit aussi au moulin.

1876 : c'est une nouvelle famille de meuniers qui vit à Kerauffret : Yves CORRE, 44 ans, de Plougonver ; sa femme Anne BOISSÉ, 36 ans, née à Louargat ; leurs 6 enfants tous nés à Coadout sauf le dernier : Pierre Marie (9 ans), Marie-Julienne (11 ans), Emmanuel (7 ans), Joseph (5 ans), Yves-Marie (3 ans) et enfin Jean Baptiste (7 mois) né à Ploumagoar.

De 1881 à 1906 : *pas d'indication dans le recensement pour le moulin de Kerauffret.*

1911 : un meunier : Yves LOLLIÉRIC, né en 1882 à Ploumagoar. Avec son épouse Clémentine GUILLOU, née en 1889 à Saint-Péver, qui est commerçante, ils élèvent Yvonne, née en 1908 et Jean-Louis, né en 1910. Un neveu, Désiré DIOURON, né en 1893, vit avec eux, il est laboureur.
Il y a aussi une domestique : Joséphine LE MELLAT, née en 1852 à Paris (à noter qu'il ya une famille LE MELLAT à La Ville Neuve).

Il n'y a pas de recensement pendant la guerre 14-18.

1921 : Le scieur est Théodore Ange Le COCGUEN (qu'on appelle communément Ange), il est né en 1887 à Saint-Adrien, son épouse Zénaïde LE CORRE en 1890 à Plésidy. Ils ont 2 enfants : Édouard (1914, Plésidy) et Firmin (1916, Ploumagoar). Un domestique, Marcel STEUNOU (1898, Saint-Adrien) est employé en tant que cultivateur.

1926 : Ange Le COCGUEN est devenu scieur. Le couple qu'il forme avec Zénaïde LE CORRE, en plus des deux garçons (Édouard et Firmin) a maintenant une fille, Cécile, née en 1922.

1931 et 1936 : *pas d'indication dans le recensement pour le moulin de Kerauffret.*

Témoignage de Yvon LE COCGUEN

« Ange LE COCGUEN, mon grand père, a fait la guerre 14/18, il a dû reprendre le moulin dans les années 1920. Ma grand-mère se nommait Zénaïde Le CORRE.

Du temps de Ange, le moulin de Kerauffret a toujours été une scierie. Mon grand père avait des origines paysannes, il a pris cette entreprise après la guerre.

Le moulin du Trieux était une petite scierie, un atelier d'entretien.

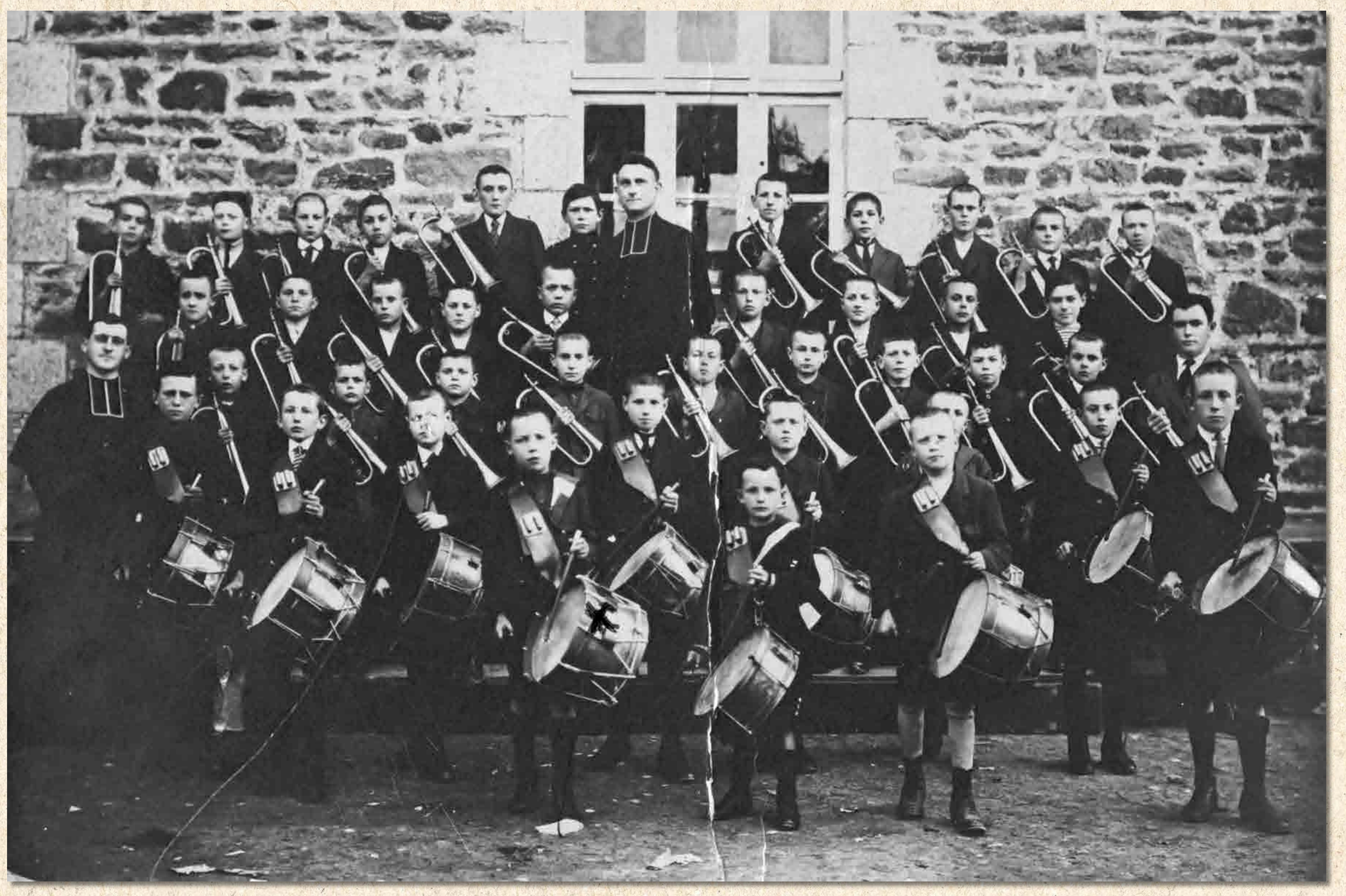
Mon père Edouard est né le 29 janvier 1914 à Plésidy, il a eu un frère Firmin plus jeune né le 4 mai 1916 au moulin du Trieux et une sœur Cécile née le 22 août 1922 à Kerauffret.

Edouard suit sa scolarité à Plésidy, en pensionnat chez les curés.





Ange et Zénaïde.



Vers 1925. Edouard est marqué d'une croix sur la photo.

Arrive la guerre 39/45, mon père part à la guerre. Firmin est réformé, il était tombé dans le Trieux et s'était cassé la jambe qui ne s'était pas bien remise.

Mon père Edouard, au retour de la guerre, prend la scierie de Kerauffret et c'est à ce moment-là que ses parents vont vivre au moulin du Trieux. Ils habitaient la maison en face du moulin.

La maison du bord de la route était un bistrot, on peut voir encore les anneaux pour attacher les chevaux. C'est Zénaïde qui tenait le bistrot. La salle était au-dessus, au rez-de-chaussée la cave servait de débarras pour la scierie.

Le marché avait lieu le samedi, les paysans s'y rendaient. Ils allaient vendre les produits de la ferme. Ils étaient nombreux, le bistrot ne désemplissait pas les jours de marché. Les chevaux attelés s'arrêtaient tous seuls, les paysans, bien fatigués, dormaient souvent au fond de la charrette !!

Edouard reste seul à la scierie de Kerauffret avec trois ou quatre ouvriers, Firmin part sur Plouézec pour monter une scierie. Cécile et sa grande famille habitent la maison entre les deux moulins.

Dans les années 1955, la scierie tournait avec la force de l'eau, cela suffisait. A partir de cette date, Edouard décide d'installer une turbine, plus puissante. La roue du moulin est démontée et remplacée par une turbine PELTON.
Elle est installée par des italiens, les ARNALDI. Ils sont restés six mois le temps de monter la turbine et déjeunaient chez mes parents avec les ouvriers de la scierie.

Après, la scierie a fonctionné avec la turbine et un moteur électrique. Elle démarrait avec la force de la turbine, mais lorsque le niveau d'eau n'était pas suffisant, le moteur électrique prenait le relai.

La maison de mes parents, Edouard et Gina, était en direction de la Villeneuve. Nous étions deux enfants : Yvon, né en 1948 et Yannick, né en 1952.

J'allais à l'école primaire à Saint-Péver à vélo, il fallait grimper les côtes. Puis à l'âge de douze ans, nous avons eu une mobylette PEUGEOT. Nous montions la côte de Saint-Péver avec mon frère à l'arrière et c'était plus facile !

Yannick, de la classe 1972, fait son service militaire. A son retour, il prend la suite de mon père, qui crée alors ce qu'on disait couramment « Les Caisses » dans le bas de la vallée de Cadolan. Il y est resté quelques années. L'usine était souvent inondée, c'était compliqué avec les moteurs électriques.



Plus tard, ils sont revenus à Rulem, à Ploumagoar, où a été créée la Société Bretonne d'Emballage (SBE).

On a passé notre jeunesse dans le Trieux à braconner, à pêcher le goujon et la truite en dessous du déversoir. Dès l'âge de cinq à six ans, on passait notre temps dans la rivière, on avait également une barque.

Mes cousins venaient régulièrement l'été en vacances. On se baignait dans le Trieux, c'est là que j'ai appris à nager.





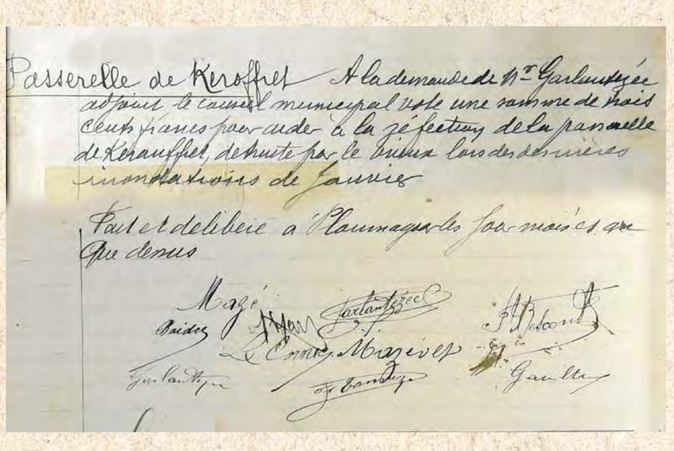
Mon père avait récupéré un camion américain GMC (General Motors Company) après la guerre 39-45. Je conduisais le camion, j'avais douze à treize ans à cette époque. Nous allions au Bois d'Avaugour charger les grumes (sapin, chêne, châtaignier et hêtre). Le marquis de Kerouartz en était le propriétaire.

Du côté du village Kerpertz, les fondrières étaient nombreuses. Pour sortir les billes de bois, il fallait souvent assister le camion, on se servait du treuil à l'avant et d'un câble que l'on attachait à un gros arbre.
Une fois les grumes arrivées à la scierie, elles étaient débitées en voliges, madriers, chevrons, poutres... Matériaux destinés à la construction de maisons, hangars... Les cultivateurs du coin apportaient leur bois pour « couper à façon ».

Vers quatorze ans j'ai travaillé à la scierie tous les étés de juillet à septembre. C'était dur, il fallait porter les madriers, mais j'avais un petit pourboire ! Un vrai boulot !

Un jour on a pris la barge qui avait servi au mari de Cécile, pour sortir du sable de la rivière qu'il revendait. Elle était large, on l'a baptisée avec une bouteille de champagne ! On pouvait naviguer entre le moulin de Kerauffret et celui du Trieux.
En hiver, pendant un repas on est tous montés avec les cousins sur cette barge. J'avais douze ou treize ans, la barge s'est renversée, on s'est écrasé contre les rochers. Nous avons tous sautés sauf Jean. Il est tombé dans le déversoir et s'est blessé.
On s'est fait réprimandé par mes parents, on était tout mouillés ! La barge a disparu, sûrement jusqu'à Pontrieux !!! »

Une dernière anecdote sur le moulin de Kerauffret...


Passerelle de Kerauffret A la demande de Mr Garlantezec adjoint le conseil municipal vote une subvention de trois cents francs pour aide à la réfection de la passerelle de Kerauffret, détruite par le Trieux lors des dernières inondations de janvier

Fait et délibéré à Plounevez les jour mois et an que dessus

Maze Garlantezec Maze

Sous la présidence de Yves MAZE, maire de Ploumagoar vers 1920, une aide est apportée pour la réfection de la passerelle détruite lors des inondations de janvier.



François GARLANTEZEC, adjoint, habite dans une ferme dans le hameau de la Roche proche du moulin et porte le projet auprès des conseillers municipaux.

Le Moulin **du Trieux**

Commune de Ploumagoar
Rive droite : Alt. : 88.50m – Km de la mer : 51.50

« ...Tristesse, il ne reste qu'une façade avec une roue plantée dans le gazon. Tout cela fait très naturel... »

CORNELIUS Jean-Nicolas, Les Moulins du Trieux, *Une promenade de Kerpert à l'île de Bréhat (Etat des lieux du patrimoine en 1999)*, Imprimerie de Guingamp, mai 2022.



Les différents meuniers du Moulin du Trieux entre 1836 et 1955

Lieu-dit La Ville Neuve en Ploumagoar.

1836 : c'est Jean RIOU, 50 ans, qui est le meunier. Son épouse est Marie-Perrine ROBERT, 46 ans. Quatre enfants : Pierre 20 ans, Jean-Marie 13 ans, Françoise 16 ans et Marie Louise 4 ans. Les garçons sont meuniers eux aussi.

1841 : le meunier est Pierre RIOU, certainement fils du précédent. Avec sa femme Marie-Yvonne GEORGELIN, ils ont 3 enfants : Françoise, Jean-Marie et Marie-Louise.

1851 : un jeune meunier : Jacques RIBOTER (27 ans), sa femme Marie-Jeanne MENGUY (27 ans aussi), leurs deux enfants : Marie Jacquette (2 ans) et Louis (5 mois).

Ils ont 3 domestiques : Joachim DRUILLENNEC (23 ans), Marie-Jeanne GUIGANT (32 ans), Marie-Yvonne VINOT (34 ans).

1856 : le même couple mène le moulin et élèvent 3 enfants : Marie-Jacquette qui a 7 ans, Marie- Jeanne 4 ans et Françoise 3 mois. Deux domestiques les aident : François OLLIVIER (59 ans) et Noëlle BOULLARD (22 ans).



1866 : c'est la même famille qui est présente au moulin du Trieux : Jacques, le père, a 42 ans, sa femme Marie-Jeanne 41. La famille compte 6 enfants : Marie-Jacquette (17 ans), Marie-Jeanne (14 ans), Françoise (9 ans), Marie-Yvonne (5 ans), Anne-Marie (2 ans) et enfin Pierre (1 mois). Un domestique : Julien HAMON, 25 ans.

1872 : Jacques LE RIBOTER âgé de 47 ans (né à Plésidy) est veuf, son épouse Marie-Jeanne MENGUY est décédée en 1867. Il élève 3 enfants : Marie-Jeanne (17 ans), Marie-Yvonne (12 ans) et Pierre qui a 6 ans.

1876 : à la Ville Neuve vit un autre couple de meuniers : Pierre MAZÉVET et son épouse Françoise ROUX, leur fils Yves-Marie (5 mois), ainsi que deux domestiques : Jean FORESTIER (17 ans) et Anne-Marie MOY.

1881 : le recensement de cette année-là mentionne la présence, à La Ville Neuve, de deux meuniers : Louis LE GARFF, 61 ans, et son fils Pierre, 19 ans.

1886 : une autre famille de meuniers à la Ville Neuve : François-Marie MAHÉ 69 ans, son épouse Mathurine POLOZEC 58 ans, et leur fils François-Marie 21 ans.

1896 : encore du changement à la Ville Neuve. Les meuniers sont : Claude PENNEC (64 ans), sa femme Marie-Yvonne FÉJANT (62 ans) et leurs enfants : Jean-Marie (23 ans, meunier), Maurice (18 ans, meunier), Jeanne (31 ans, aide-ménagère) ... et aussi un petit-fils, Louis PENNEC (2 ans, né à Gurunhuel).
Cette famille de meuniers est venue du moulin du Hébry, situé sur le ruisseau du Bois de la Roche en Gurunhuel.

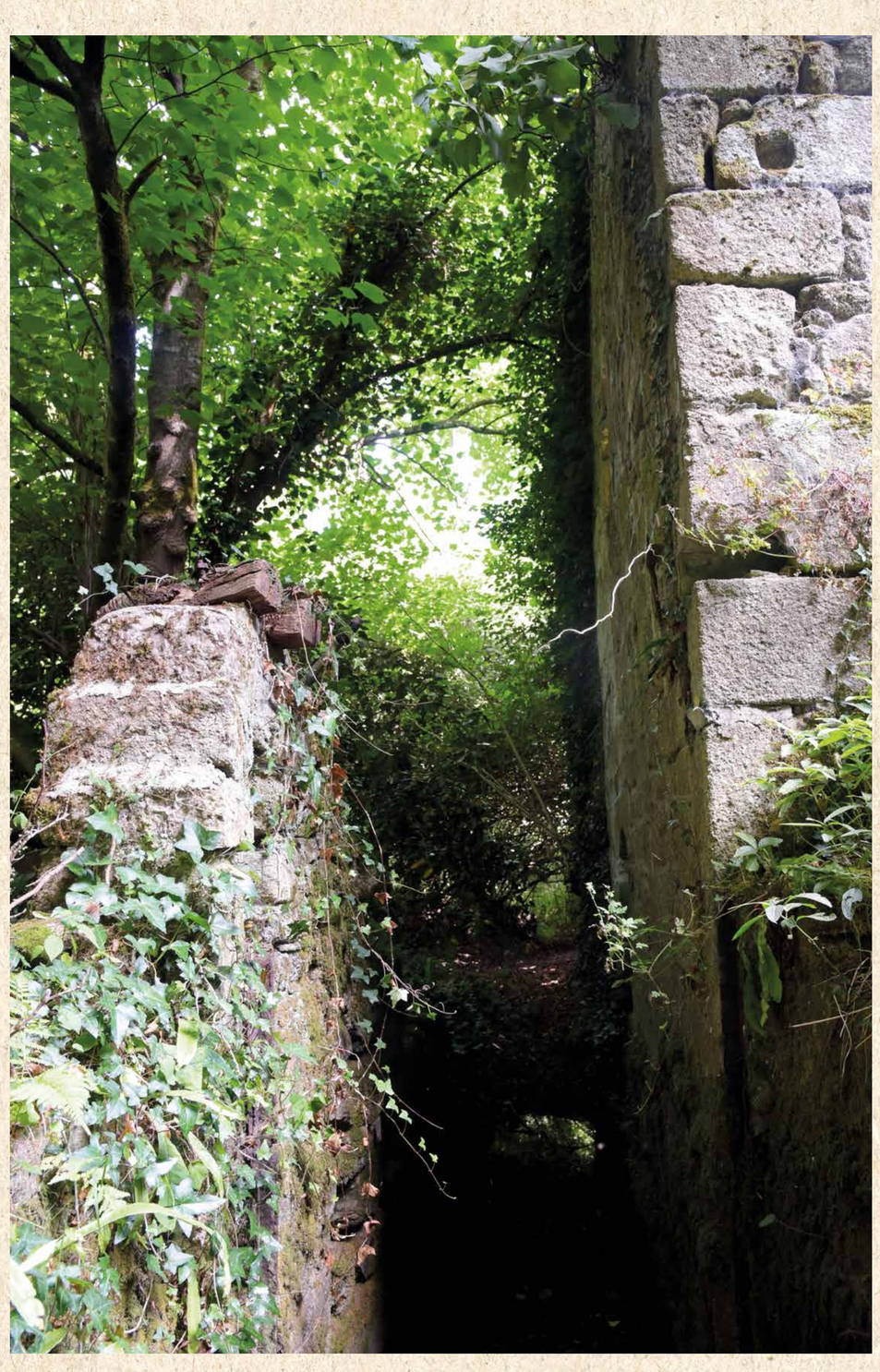
1901 : à la Ville Neuve, un nouveau patron meunier : Joseph HILLION âgé de 34 ans, il a épousé Jeanne PENNEC dont le fils Louis a 7 ans. Deux petites filles sont nées : Marie et Anne-Marie. Il y a une domestique : Marie-Jeanne KERROGUÈS, 12 ans.
On trouve aussi une autre famille : Françoise PERRO, 57 ans, patronne meunière, veuve de Jean-Marie LOLLIÉRIC décédé en 1900 ; leurs deux fils également meuniers : Jean (22 ans) et Yves (18 ans), ainsi qu'une jeune domestique, Catherine ROBIN, âgée de 14 ans.
1906 : l'une des familles présentes à la Ville Neuve est celle de Jean-Marie LOLLIÉRIC, meunier, fils des précédents, né en 1878 à Ploumagoar. Son épouse est Marie-Jacquette GARFF née en 1875 à Goudelin. Ils ont une fille : Yvonne-Jeanne née en 1905 au Moulin du Trieux, selon son acte de naissance. Jean François BON, né en 1879 à Ploumagoar, travaille pour eux en tant que domestique laboureur.
Par ailleurs, le recensement mentionne toujours comme présente à la Ville Neuve la famille de Joseph HILLION (né en 1865 à Plounévez-Moëdec) et de sa femme

Jeanne Marie PENNEC (1865, Loc-Envel) avec 4 enfants : Louis PENNEC (1893, Gurunhuel), Marie Clémentine HILLION (1899), Jeanne-Marie HILLION (1900), Claire Marie Germaine HILLION (1902) dont le parrain est Jean-Marie LOLLIÉ-RIC, le meunier voisin. Claude PENNEC de Gurunhuel (1878) et Anne-Marie FAU-CHEUR de Louargat (1874) sont leurs domestiques.

1911 : Joseph HILLION (né en 1865 à Plounévez-Moëdec) est le meunier, avec sa femme Jeanne- Marie PENNEC (1865), ils élèvent 5 enfants : Marie Clémentine (1899), Jeanne-Marie (1900), Claire Marie Germaine (1902), Madeleine (1906) et François-Marie (1908).
Louis fils de Jeanne-Marie PENNEC, né à Gurunhuel en 1893, est meunier chez HILLION.
Claude PENNEC frère de Jeanne-Marie, né à Gurunhuel en 1878, est lui aussi meunier chez HILLION.

1921 : le moulin du Trieux a été acquis par les MONJARRET après le décès de Jean Baptiste MONJARRET en 1914. Le meunier est Yves MONJARRET, fils de Jean-Baptiste, né en 1888 à Ploumagoar. Il y vit avec sa femme Marie Eugénie LANCIEN (1888, Ploumagoar) épousée en 1918, et leur fils Eugène (1919 né à La Croix en Ploumagoar).

1926 : même famille, Yves MONJARET est toujours meunier.
Les recensements de 1931 et 1936 n'indiquent plus la présence d'un meunier au moulin du Trieux (La Ville Neuve).
A cette époque Ange LE COCGUEN (né en 1887 à Saint-Adrien) utilise le moulin du Trieux pour une activité de scierie, en annexe de la scierie du moulin de Kerauffret. Avec son épouse Zénaïde LE CORRE (née en 1890 à Plésidy), ils habitent dans la maison d'en face où Zénaïde tient un café.



Bief.





Vestige côté Trieux.

LES MOULINS

Le Moulin de Kerlosker

Commune de Ploumagoar
Rive droite – Alt. : 82.86m – Km de la mer : 49.20

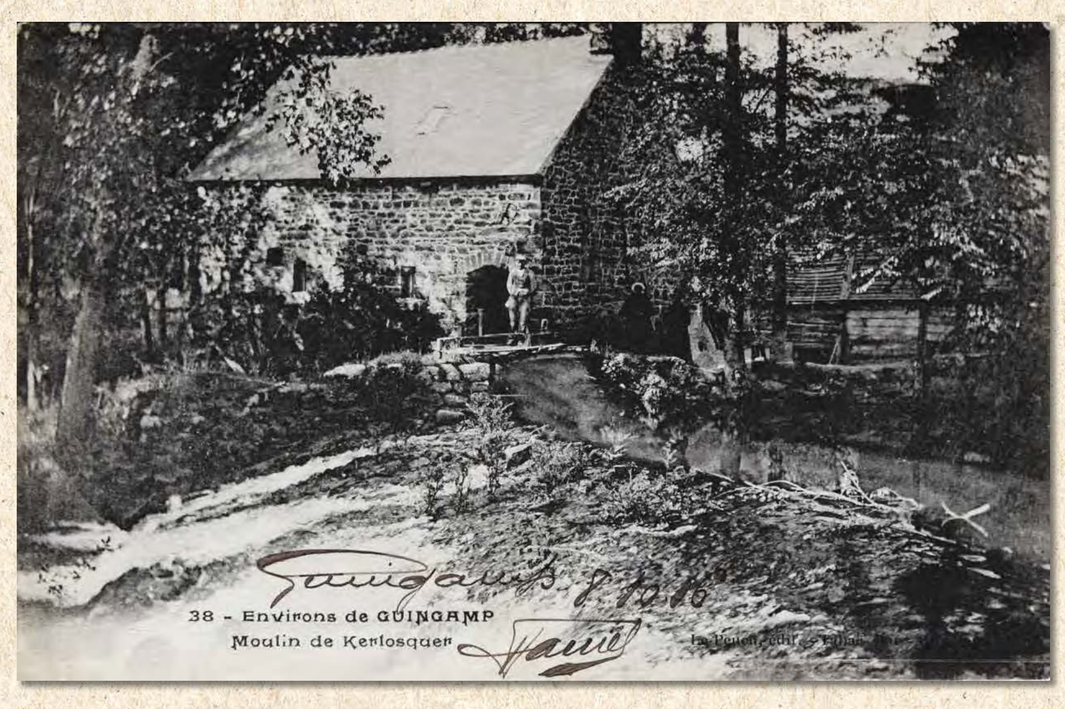
« ...Curiosité des noms... de quel incendie s'est-il agi ?

C'est une pisciculture (encore une !)

Il ne reste du moulin que l'ancien bâtiment et une turbine.

Un curieux linteau sculpté sur une fenêtre du bâtiment m'a intrigué, était-ce récent ou ancien ?
Tous les moulins ont une part de mystère, c'est ce qui en fait leur charme... »

CORNELIUS Jean-Nicolas, Les Moulins du Trieux, *Une promenade de Kerpert à l'île de Bréhat (Etat des lieux du patrimoine en 1999)*, Imprimerie de Guingamp, mai 2022.

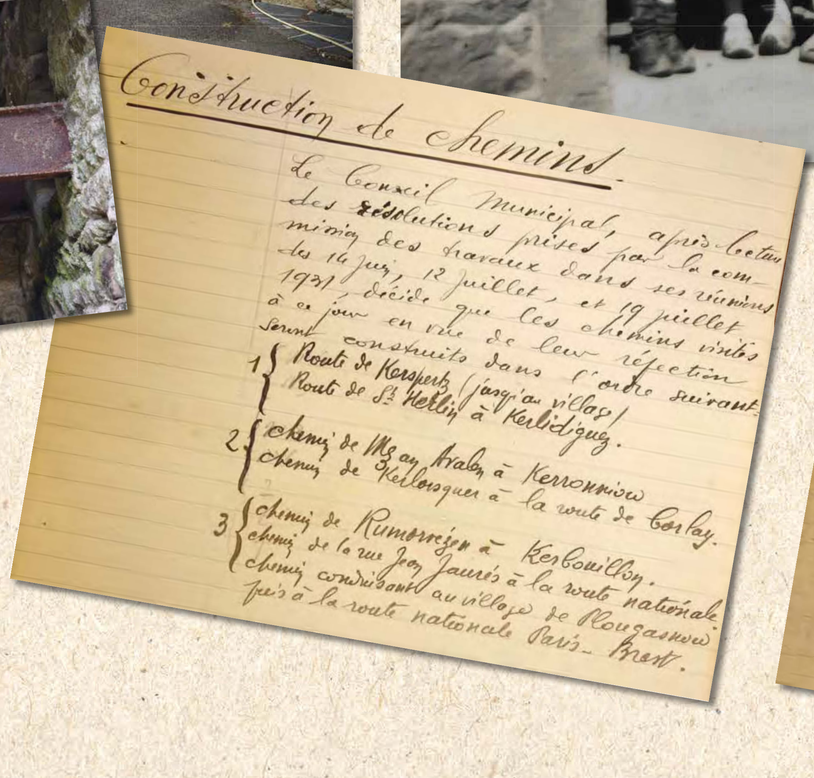


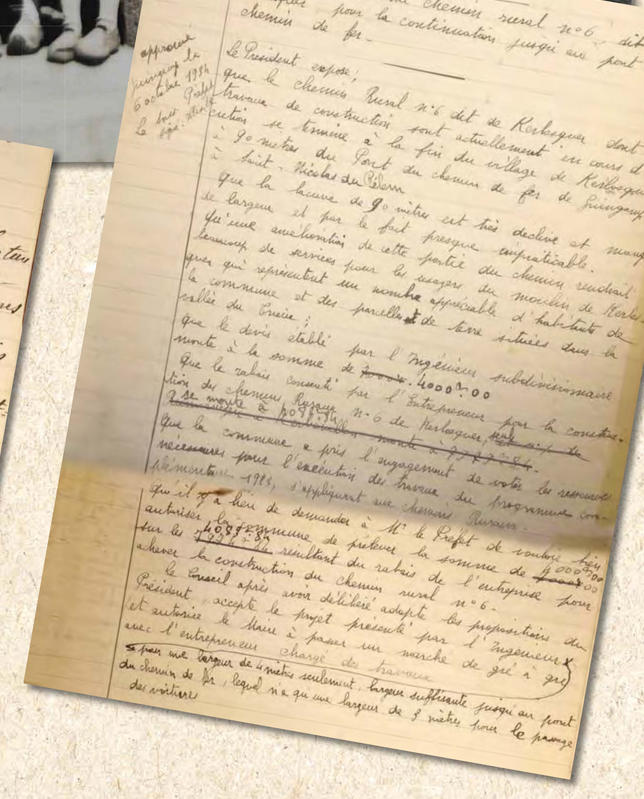












Les meuniers de Kerlosquer en Ploumagoar

Source : Archives départementales (actes d'état civil et recensements)
Le premier recensement qui fait état de meuniers à Kerlosquer est celui de 1841

En 1841, le meunier de Kerlosquer s'appelle Ollivier LE GALL, son épouse Françoise GUILLERMIC. Ils ont 9 enfants (Jean-Marie, Guillaume, Claude, Jean-François, Jean-Louis, Félix, Alexis, Marie-Jeanne et Marie-Yvonne) tous notés « meunier » par l'agent recenseur. La famille a un domestique, Pierre LE MOIGN.

Ollivier LE GAL et son épouse Françoise GUILLERMIC décèdent tous deux en 1842.

En 1851, le meunier est Rolland BANNIER, il est aussi fermier, son épouse est Françoise TILLY, ils ont 3 enfants. Également présents : un garçon meunier (François OLLIVIER), une domestique (Marie MAREC) et un tailleur (Yves GOURIOU).

En 1856, la famille est composée de : François LE GALL (36 ans) meunier et fils du précédent, sa femme Marie-Jeanne OLLIVIER (27 ans), une petite fille de 2 mois, Anne-Marie. Deux domestiques : François LOJOU (39 ans) et Marie-Jeanne OGEL 26 (ans). De nombreuses familles vivent à Kerlosquer, entre autres des cultivateurs, un bourrelier, un tailleur.

En 1861 la famille LE GALL est toujours à Kerlosquer : le père, François, meunier 36 ans, sa femme L'OLLIVIER Marie-Jeanne 31 ans, et leurs 3 filles.

En 1866 vivent à Kerlosquer : François MONJARET, meunier, 44 ans, et Marie-Rose MORZADEC, 35 ans. Jean-Baptiste, l'aîné des enfants, a 6 ans, Marie-Rose 2 ans. Il y a une domestique, Catherine LE ROY, âgée de 38 ans.

En 1872 cette famille est toujours à Kerlosquer : François, meunier, 49 ans, né à Canihuel et sa femme Marie Rose MORZÉDEC [LE MORZADEC], 40 ans, née à Plouguernével. Jean- Baptiste, l'aîné de leurs enfants, a 12 ans : il est né à Canihuel au Moulin Neuf (Milin Nevez) en 1859. Marie-Rose, 8 ans, est née à Ploumagoar en 1863. La famille MONJARET est donc venue s'installer à Ploumagoar entre ces deux dates. Trois domestiques complètent le ménage.

Selon le recensement de 1876 le meunier de Kerlosquer est toujours François MONJARRET, sa femme Marie-Rose est appelée MORDELLEC [au lieu de MORZADEC]. Les deux enfants, Jean-Baptiste et Marie-Rose, ont, selon l'agent recenseur, 15 ans et 12 ans.

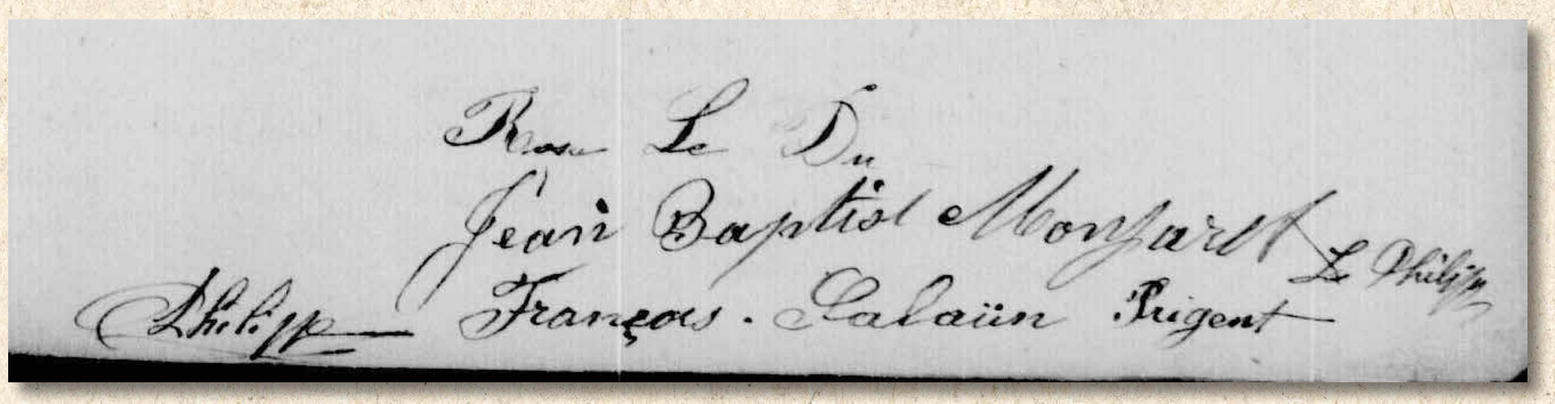
En 1881 François MONJARET (59 ans) est toujours le meunier de Kerlosquer, accompagné de sa femme Rose MORZADEC (51 ans) et de sa fille Rose (18ans). Ils ont deux domestiques : G. CALLEC (25 ans) et Marie-Yvonne MAHÉ (15 ans). Après avoir eu quatre fils, Marie Rose donne naissance à deux filles.

En 1886 François MONJARET, son épouse Marie-Rose MORZEDEC (MORZADEC) et leur fils Jean-Baptiste, 26 ans.

Il y a aussi une domestique, Philomène SAVÉAN, 17 ans.

Jean Baptiste MONJARRET et Marie Rose LE DÛ (1860 / 1914 et 1866 / 1916)

Jean Baptiste MONJARET, fils de François, épouse **Marie Rose LE DÛ,** née dans cette commune en 1866, **le 3 août 1887**, à Maël-Pestivien à 8 heures du matin., L'acte de mariage indique qu'il est meunier et laboureur à Ploumagoar. Jean Baptiste est âgé de 27 ans, la jeune épouse a 21 ans. Le jeune couple s'installe au moulin de Kerlosquer.

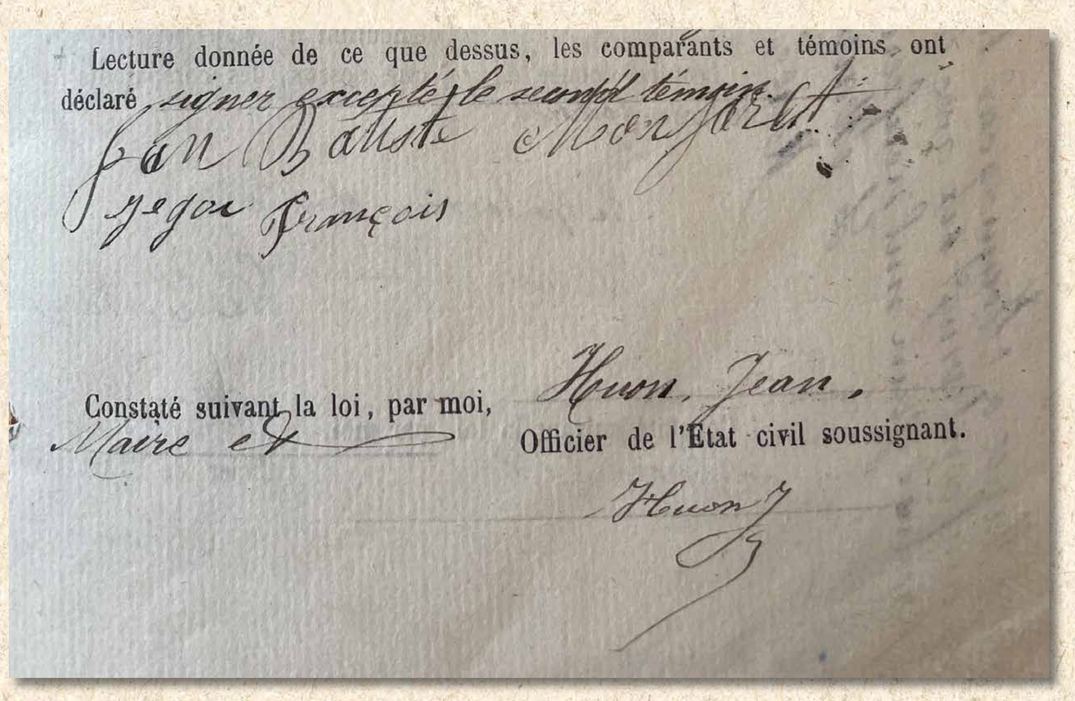


- Leur premier enfant **Yves marie** y voit le jour le 7 septembre **1888**.
- **François Marie** le 2 décembre **1890**.
- **Eugène Marie** le 9 décembre **1892**, Jean Marie LE BESCOND est maire. Yves MAZE 24 ans laboureur, neveu de Marie Rose et Louis BILLIOU voisin sont les témoins de la déclaration.
- **Jean Marie** 12 janvier **1895.**

En 1896, Jean Baptiste et Marie Rose exercent le métier de meuniers à Kerlosquer. Leurs enfants sont des garçons : Yves-Marie 7 ans, François 5 ans, Eugène 3 ans et Jean-Marie 1 an.
Marie Rose est aidée par Marie-Rose MORZADEC, 63 ans, veuve de François MONJARET et mère de Jean-Baptiste.
Une aide ménagère, Eulalie PABEC et un garçon meunier, Yves-Marie HAMON travaillent pour la famille et pour l'activité meunière.
Après avoir eu quatre fils, Marie Rose donne naissance à deux filles :

- **Césarine Maria** le 16 mai **1897.**
- **Francine Marie** le 16 août **1899**, la petite fille décède 15 mois plus tard le 30 novembre **1900**.

En 1901 Jean-Baptiste MONJARET (42 ans) et son épouse Marie Rose (34 ans) ont 5 enfants : Yves-Marie (12 ans), François (10 ans), Eugène (8 ans), Jean (6 ans), Césarine (4 ans). Une domestique, Marie-Renée HERVÉ, est à leur service.


Lecture donnée de ce que dessus, les comparants et témoins ont déclaré signer excepté le second témoin.
Jean Baptiste Monjaret
Yves François
Constaté suivant la loi, par moi, Huon, Jean,
Maire et
Officier de l'Etat civil soussignant.
Huon

- **Joseph Marie Valentin** voit le jour la veille de Noël, le 22 décembre **1901.**
- C'est trois ans plus tard que **Francis** complète la grande famille le 15 janvier **1904**.

- Jean Baptiste, 47 ans est toujours meunier à Kerlosquer, Marie Rose âgée de 40 ans est ménagère, le 8 avril **1906**, à la naissance **d'Yvonne**.

Les trois ainés Yves Marie 18 ans, François 16 ans et Eugène 14 ans sont meuniers.
Les quatre autres (Jean-Marie, Césarine, Joseph et Francis) sont écoliers.
Françoise PROVOST, née à Maël-Pestivien, est domestique.

- Un dernier fils : **René** voit le jour le 21 octobre **1910**. Rose est âgée de 44 ans. Elle a mis au monde neuf enfants.

Yves Marie incorpore l'armée en 1909, François en 1910.

En 1911 le couple est toujours en activité au moulin. Les enfants Yves-Marie, François, Eugène et Jean sont également meuniers.
Les plus jeunes enfants sont Césarine (1897), Joseph (1901), Francis (1904), Yvonne (1906), et René (1910).

La ligne de chemin de fer Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem est envisagée en **1912**.
Afin de pouvoir mener à bien les travaux pour la construction du viaduc, Louis BIGOT entrepreneur de travaux publics à Bourbriac va occuper à partir de fin 1913 un terrain appartenant à Monsieur BILLIOU de Clichy la Garenne, voisin de la famille MONJARET.

Le 15 décembre 1913, Jean Baptiste contresigne un document l'officialisant représentant de Joseph BILLIOU pour l'état des lieux des terrains mis à disposition le temps des travaux.
La famille MONJARET possède le moulin de Kerlosquer et le moulin du Trieux en 1913 selon l'évaluation primitive présentée par le Directeur des Contributions et du Cadastre du 31 décembre 1913.

Jean Baptiste décède le 28 mars **1914** à Kerlosquer à l'âge de 55 ans. François, âgé de 24 ans, déclare le décès de son père.

Le 28 juillet 1914, la Première Guerre mondiale appelée « La Grande Guerre » est déclarée. Eugène, troisième de la fratrie décède **le 8 octobre 1915** dans un hôpital dans la Marne.

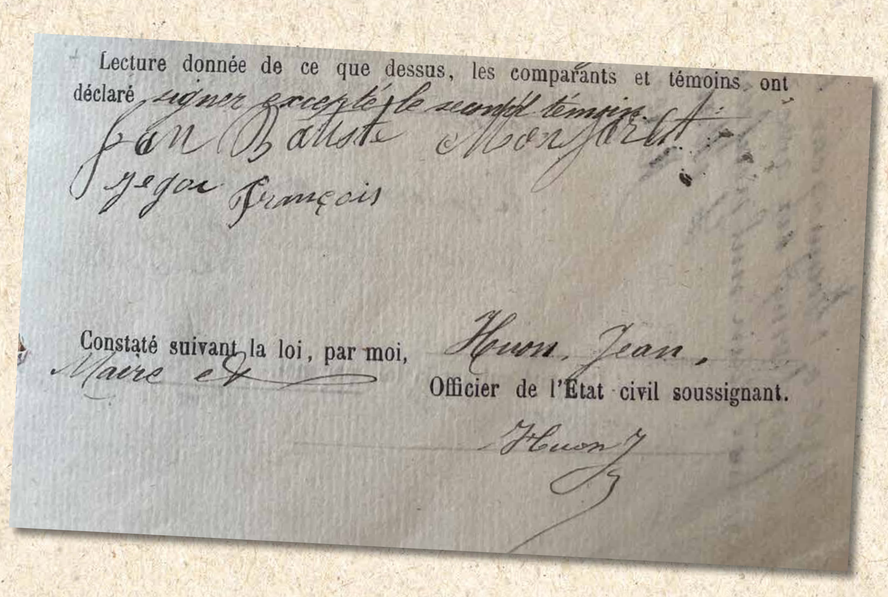
Marie Rose LE DÛ épouse MONJARET meunière décède **le 13 novembre 1916**.
Les témoins qui déclarent son décès sont François-Marie, son fils et Yves MAZE, le neveu de Marie Rose.
La mère de famille est âgée de 50 ans, le plus jeune des enfants à six ans. Elle a perdu son époux deux ans auparavant et son troisième fils Eugène, à quelques jours près, une année plutôt. Césarine, 19 ans et Yvonne, 10 ans, les deux filles, assurent la charge de la maison et de la famille.
Les quatre grands frères Yves Marie, François Marie, Jean Marie sont tous trois sous les drapeaux, Eugène est décédé.

La guerre 14/18 bat son plein partout en France. Il faut assurer la charge de travail liée aux activités du moulin.
Joseph, Francis jeunes adolescents y participent sans aucun doute. René est scolarisé.

Yves Marie (1888 / 1946)

Yves Marie voit le jour au moulin de Kerlosquer le **7 septembre 1888.** Il a pour matricule militaire le numéro 1036 le 8 octobre 1909 quand il incorpore le corps en tant que 2ème canonnier.
Il est alors meunier. Il a les cheveux et sourcils noirs, les yeux roux, le nez fort, le front couvert, la bouche moyenne le visage et menton allongés. Le jeune homme mesure 1,67 m, il a un degré d'instruction générale évaluée à 3 : il sait lire, écrire et compter.
Yves Marie a une marque particulière : une cicatrice rectiligne de 2 cm de longueur à la partie droite de l'arcade sourcilière de droite.
1er canonnier en 1910, il est envoyé en disponibilité en 1911. Lors de la mobilisation générale du 1er aout 1914, Yves Marie est rappelé au corps. Il est évacué en 1915 pour typhoïde, il repart aux armées. En 1917, il est dans le 207ème Régiment d'artillerie.

Yves Marie épouse Marie Eugénie LANCIEN le **11 février 1918**, la jeune mariée ménagère est née en 1888 à Ploumagoar.
Charles LANCIEN, père d'Eugénie est présent au mariage. Sa mère Marie Yvonne Le Bras est décédée.
Les témoins sont :


Lecture donnée de ce que dessus, les comparants et témoins ont déclaré
Jean Baptiste Monjaret
Constaté suivant la loi, par moi, Huon, Jean,
Officier de l'Etat civil soussignant.

- Pierre COLVEZ, 69 ans, propriétaire à Ploumagoar
- Joseph LANCIEN, 27 ans, cultivateur, cousin de la mariée (Pabu)
- Yves LANCIEN, 53 ans, cultivateur à Pabu
- Véronique MAZÉVET, 43 ans, couturière à Ploumagoar.

Yves Marie se retire à Ploumagoar après avoir été démobilisé en 1919.
Son fils Eugène voit le jour **le 20 septembre 1919,** dans le hameau « La Croix ».
Le 5 septembre 1921, Marie Eugénie met au monde un garçon nommé Jean Baptiste. Yves meunier est âgé de 33 ans.
Le couple habite toujours « La Croix » en Ploumagoar.

En 1926, Yves Marie et Marie Eugénie vivent au moulin du Trieux avec leur fils Eugène, le moulin est une propriété de la famille MONJARET.
Le 14 octobre 1927, Robert nait au moulin du Trieux où vivent encore Yves Marie et Marie Eugénie.
En 1930, le moulin devient propriété de Alexis LE COZ et de Césarine.
En 1931, le jeune couple vit à Ker Lojou en Bourbriac, avec leurs deux enfants nés à Ploumagoar, Yves est cultivateur.
En 1936, Yves, cultivateur à Saint-Adrien, hameau de Kerauffret, vit avec son épouse Eugénie, Eugène cultivateur et Robert.
Le château de Kerauffret appartient alors à Madame GUÉZÉNEC qui vit à Tréguier. Louis ALLAIRE en est le garde champêtre.
La ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem traverse la propriété à la sortie du viaduc de Kerlosquer. Il est aisé pour Yves et Marie Eugénie de rejoindre le moulin où Yves a passé son enfance. Francis et Jeanne Yvonne y travaillent.
Yves Marie, né en 1888 décède le **10 janvier 1946** à Saint-Adrien à 58 ans.

LES MOULINS

François Marie (1890 / 1829)

François Marie nait le **2 décembre 1890** au moulin de Kerlosquer. Il est de la classe 1910, son numéro de matricule est 972.

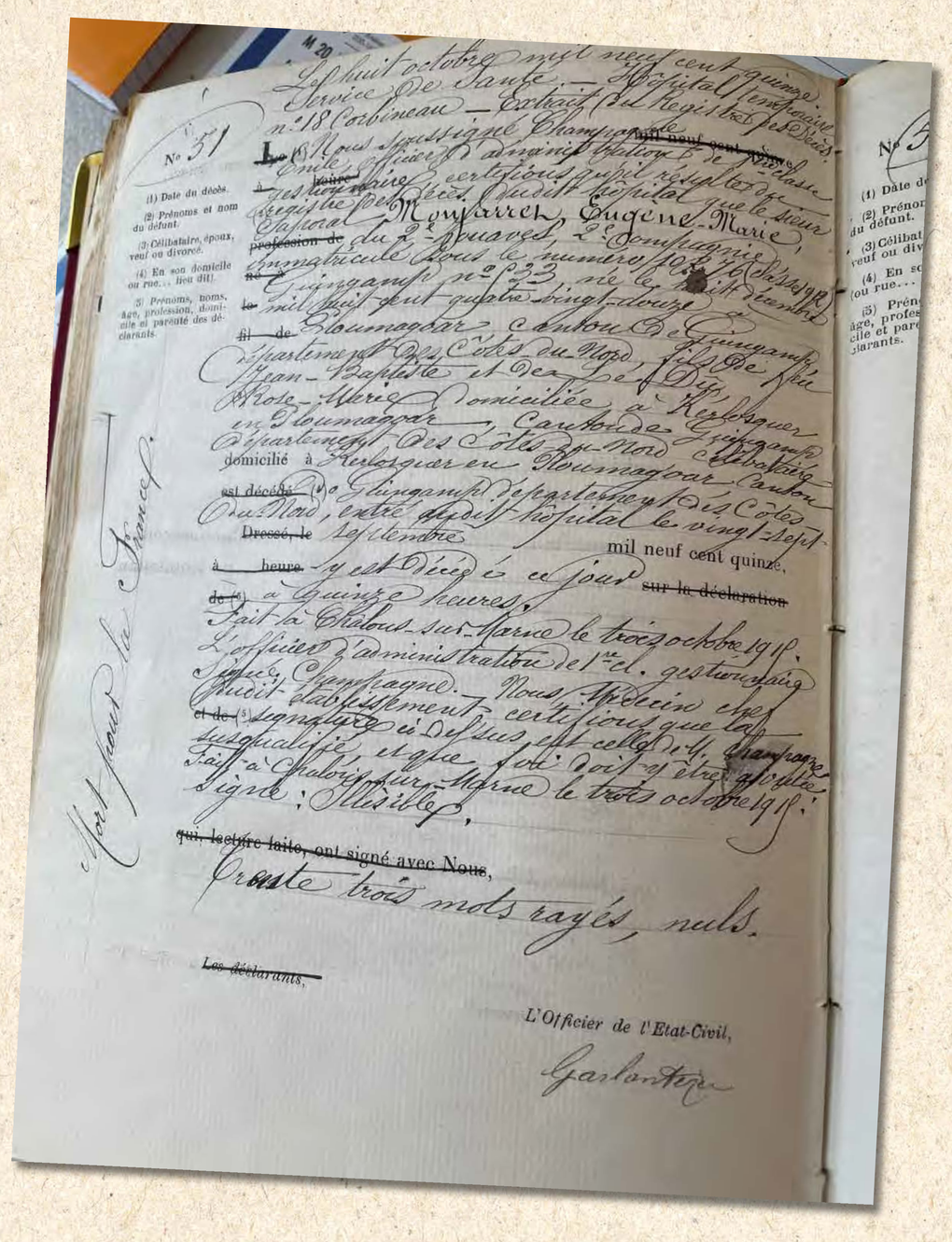
Lorsqu'il est appelé pour le service, François est un jeune homme : cheveux châtains, yeux roux. Son nez est rectiligne de taille moyenne, son front est d'inclinaison verticale de hauteur et largeur moyennes.
Il mesure 1,67 et a un degré d'instruction niveau 3 : il sait lire, compter et écrire.
Il exerce le métier de meunier conducteur de cylindre.
Trois jours après son arrivée à Saint-Malo il est réformé pour endocardite par la cour spéciale de réforme de Saint-Malo. Il est maintenu dans sa position en novembre 1914.
Il est rappelé à l'activité et affecté au 161eme régiment d'Infanterie le 23 mai 1917.
François Marie est mis en sursis comme meunier à Ploumagoar tout au long de la Première Guerre mondiale.

François Marie épouse Marie Eugénie OLLIEROU le **23 septembre 1925**.
Il décède **le 13 janvier 1929** à Ploumagoar, quelques jours avant le mariage de Francis et Jeanne Yvonne, il a 39 ans.

Eugène Marie (1892 / 1915)

Eugène, le troisième de la fratrie, voit le jour le **9 décembre 1892** au moulin de Kerlosquer. Il est recruté au bureau de Guingamp (classe 1912) sous le matricule 533 (degré d'instruction : 3)
Il mesure 1m71, ses cheveux sont châtain clair, ses yeux jaune clair.

En 1914, Eugène réside chez ses parents et exerce la profession de meunier, comme son père, son grand-père et son arrière-grand-père.
Le 7 octobre 1915, il est incorporé au 2e régiment de marche de zouaves où il était soldat (matricule 10276). En septembre et octobre 1915, ce régiment participe à la seconde bataille de Champagne et recevra sa première citation à l'ordre de l'armée après s'être emparé, le 25 septembre, de trois lignes de tranchées et du bois Volant, perdant 24 officiers et 1100 hommes.


N° 31
(1) Date du décès.
(2) Prénoms et nom du défunt.
(3) Célibataire, époux, veuf ou divorcé.
(4) En son domicile ou rue... lieu dit.
(5) Prénoms, noms, âge, profession, domicile et parenté des déclarants.
Le huit octobre mil neuf cent quinze
Service de Santé. — Hôpital temporaire
n° 18 Corbineau — Extrait du Registre des Décès
Nous soussigné Champagne
Maire
certifions que le sieur
Caporal du 2e Zouaves 2e Compagnie
immatriculé sous le numéro 10276 (classe
né le vingt-deux décembre
mil neuf cent quatre-vingt-douze
à Ploumagoar Canton de Guingamp
Département des Côtes-du-Nord
Jean-Baptiste et de
Marie-Thérèse domiciliée à Kerlosquer
en Ploumagoar Canton de Guingamp
Département des Côtes-du-Nord
domicilié à Kerlosquer en Ploumagoar Canton
est décédé (2) de Guingamp Département des Côtes
du Nord, entré depuis hôpital le vingt-deux
Dressé, le septembre
mil neuf cent quinze,
à heure sur la déclaration
de (4) a Quinze heures,
Fait à Châlons-sur-Marne le trois octobre 1915,
L'officier d'administration de 1re cl. gestionnaire
signé Champagne. Nous Médecin chef
dudit établissement certifions que la
et de (5) signature ci-dessus est celle de M. Champagne
susqualifié, et que foi doit y être ajoutée.
Fait à Châlons-sur-Marne le trois octobre 1915.
Signé : Illisible,
qui, lecture faite, ont signé avec Nous,
Constate trois mots rayés, nuls.
Les déclarants,
L'Officier de l'Etat-Civil,

Lorsqu'Eugène décède l**e 3 octobre 1915** suite à ses blessures de guerre à Châlons-sur-Marne (hôpital temporaire Corbineau n° 18), il est caporal.
Son décès est attesté par inscription au registre de Ploumagoar le 8 octobre 1915.
Eugène Marie avait 23 ans.

Jean Marie (1895 / 1973)

La petite famille accueille parmi eux Jean Marie le **12 janvier 1895.**

Jean Marie arrive au corps **le 19 décembre 1914,** il incorpore le 47ème régiment d'Infanterie. Le jeune homme a les cheveux et les yeux châtains, le front moyen et le nez rectiligne. Il mesure 1,68 m.
Il part aux armées **le 15 mars 1915,** au 247ème Régiment d'Infanterie. Il est fait prisonnier à Verdun en août 1917 et reste au captivité jusqu'en janvier 1919.

Jean Marie MONJARET épouse Marie Victorine CORSON à Grâces, **le 29 mai 1920.** A 25 ans, il est alors meunier à Ploumagoar. Ses parents sont décédés. Marie Victorine (21 ans), née **le 17 avril 1899,** vit à Grâces, chez ses parents Pierre Marie CORSON, cultivateur et Marie Louise NICOL, ménagère.
Les témoins sont :
- Yves LE BIVIC, directeur d'école à Grâces
- Jeanne Marie LE SAUX veuve STEPHAN, aubergiste à Grâces.

En 1921, Pierre et Marie Louise CORSON, les parents de Marie Victorine, vivent à Grâces avec leur fils Yves, ouvrier agricole. Leur fille Anne, née **en 1892,** vit dans le même foyer avec son époux Louis DUEGAIN, ouvrier agricole et leurs deux filles, Hélène et Germaine.

La fiche militaire de Jean Marie indique qu'en 1963, il vit à Kerjoly à Saint-Agathon. Il décède le **25 avril 1973** à Saint-Agathon, à 78 ans. Marie Victorine est décédée en **mai 1983** à Pabu.

Joseph Marie Valentin (1901 / 1954)

Joseph Marie Valentin voit le jour la veille de Noël, le **22 décembre 1901.** Il est de la classe 1921, numéro de matricule 137.
Joseph Marie Valentin MONFARRET (nom de famille mal écrit) incorpore la section de COA à compter du **7 avril 1921,** il arrive au corps soldat de 2ème classe le jour dit, matricule 137.
Le 31 décembre, il entre à l'hôpital mixte de Guingamp pour éruption douteuse ; sorti de l'hôpital **le 6 janvier 1922,** il rejoint son corps à Rennes pour être hospitalisé dans un service spécial à l'hôpital militaire.
Le 1er avril 1923, Jean Marie passe en disponibilité. Il est renvoyé dans ses foyers **le 15 mai 1923.**

Il passe en **novembre 1927** dans la subdivision de Saint-Lo suite à un changement de domicile. Lors du mariage de sa sœur Yvonne **en 1929,** il vit à Saint Denis le Vêtu (Manche).
Le 22 mars 1932 il réintègre la subdivision de Guingamp suite à un changement de domicile, peut-être suite à son mariage. En effet, Joseph Marie a épousé **le 27 juillet 1931** Francine GEOFFROY, à Guingamp.

Joseph Marie Valentin est décédé à Saint-Agathon **le 27 février 1954.**

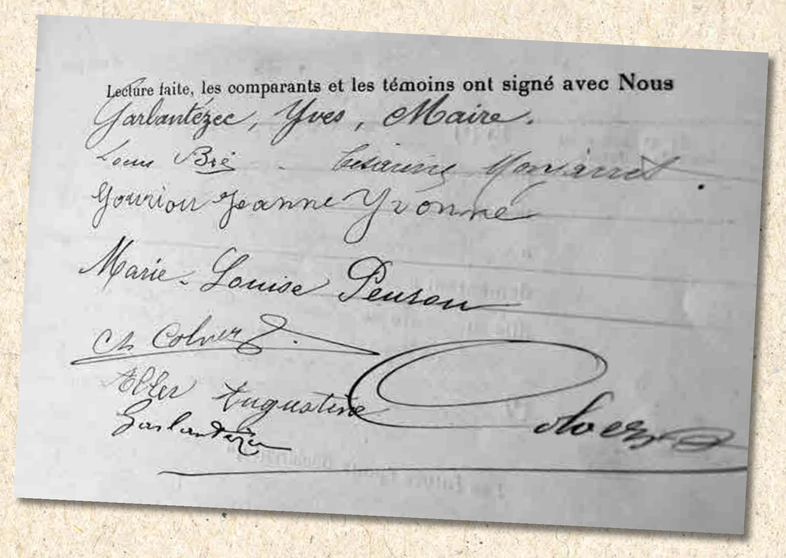
Césarine Maria (1897 / 1992)

Césarine est âgée de 18 ans lors du décès de sa mère Marie Rose en 1916. Elle gère la maisonnée et le moulin avec sa sœur Yvonne alors âgée de 10 ans. Césarine sera par deux fois mariée et veuve.

Louis Marie BRE, son premier époux

Le 5 août 1918 à 9h00, **Césarine** épouse **Louis Marie BRE** à Ploumagoar. Elle est âgée de 20 ans. Louis est menuisier, Césarine est meunière.
Les témoins sont :

- Pierre COLVEZ, Propriétaire
- Augustine ALLER, ménagère
- Jeanne Yvonne GOURIOU, ménagère
- Charles COLVEZ, directeur d'école


Lecture faite, les comparants et les témoins ont signé avec Nous
Garlantézec, Yves, Maire.
Louis Bré - Césarine Garlantézec.
Gouriou Jeanne Yvonne
Marie-Louise Peuzon
Ch. Colvez
Aller Augustine
Garlantézec

Louis Marie BRÉ est né **le 26 octobre 1894** à Ploumagoar.
Son père Jean BRÉ est couvreur / patron en 1911. Louis a deux sœurs : Marie, née en 1902 et Germaine, en 1905. Un neveu du couple travaille également comme couvreur.
Quand il a l'âge d'être incorporé **en novembre 1914,** il exerce le métier de menuisier. C'est un jeune homme aux cheveux châtain foncé, ses yeux sont châtains, il a un nez rectiligne et son front est moyen. Il mesure 1,69 m et un niveau d'instruction évalué à 2.
Il a une diminution prononcée de l'acuité visuelle droite.
Louis est soldat de 2eme classe à la dixième section d'infirmiers militaires R.P.L., immatriculé sous le numéro 1141. **Le 7 août 1915,** il est maintenu en service auxiliaire par trois médecins de Saint-Brieuc. Il est dirigé vers Noisy Le Sec le 11 mars 1917 et est affecté à l'équipe sanitaire N°62.

L'armistice de 1918, signé le 11 novembre 1918, met provisoirement fin aux combats de la Première Guerre Mondiale. Toutefois, quelques mois plus tard, **le 13 février 1919,** Louis Marie décède à 23 ans à l'hôpital de Connantre (Marne) d'une grippe maligne.
Louis Marie est « Mort pour la France », son nom est inscrit sur le monument aux morts inauguré en juillet 1923.

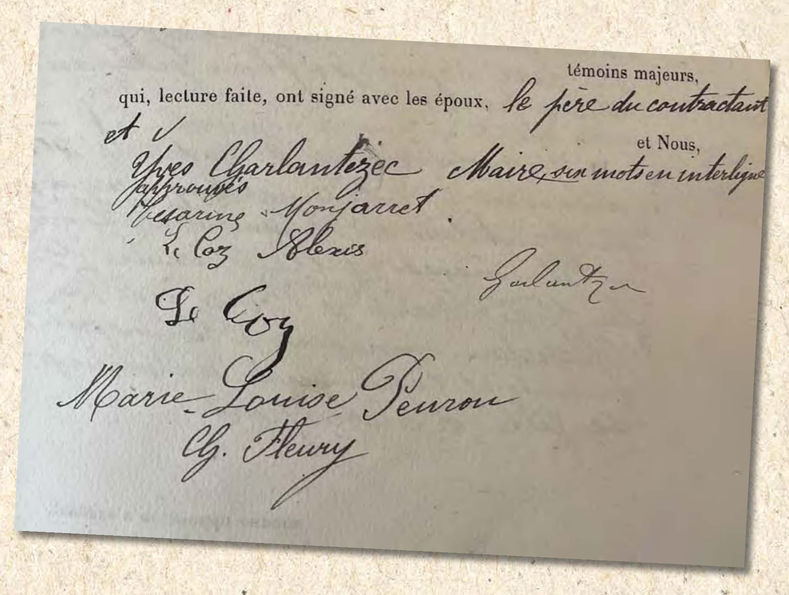
En 1921, Césarine, veuve de Louis-Marie, travaille au moulin, de même que ses frères Joseph et Francis. Yvonne, est ménagère. C'est Jean Marie, né en 1895, qui est le patron meunier de Kerlosquer.
Le petit dernier, René, est écolier. Georges TOUPIN fait fonction de domestique.

Alexis François Marie LE COZ, son deuxième époux

Alexis François Marie LE COZ est un jeune homme aux cheveux châtains, son nez est rectiligne et son front moyen. Il mesure 1,60 m lors de son incorporation en 1914. Il est alors cultivateur et vit à Plouisy.

Alexis a fait campagne contre l'Allemagne **de 1914 à 1919.** Il a été blessé **en mars 1916** à Douaumont : atteint de contusions thoraciques gauches par ensevelissement (*« Enseveli deux fois trou des obus, n'a quitté son poste que sur l'ordre de son chef de section »*).
Alexis s'est vu attribué la « Croix de guerre avec étoile de bronze ».

Le 12 septembre 1919, il s'est retiré à Plouisy. Il vit chez ses parents Yves Marie (1853) et Jeanne (1853). Le couple a une grande famille : Yves Marie (1883), François (1886), Joséphine (1891), Alexis (1893), Alexandre (1897), Angélique (1893).
Tous les membres de la famille sont nés à Louargat, ceux en âge de travailler sont cultivateurs.

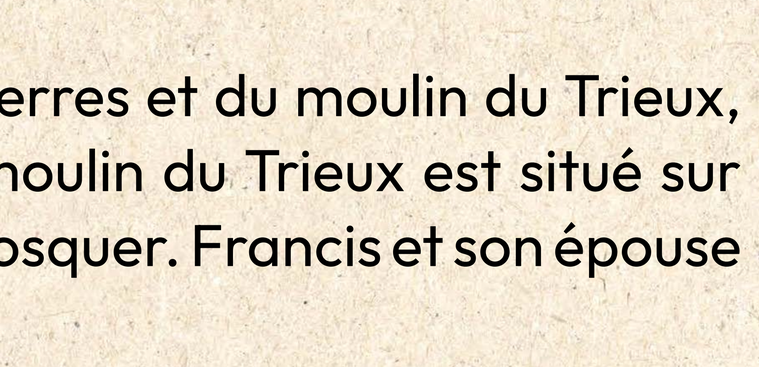

témoins majeurs,
qui, lecture faite, ont signé avec les époux, le père du contractant
et Nous,
Yves Charlantézec Maire, un mots en interligne
approuvés
Césarine Monjaret
le Coz Alexis
Le Coz
Marie Louise Peurou
Cg. Fleury

Alexis LE COZ épouse Césarine **le 7 mai 1921** à Ploumagoar.
Les témoins sont :
- Gabrielle FLEURY, ménagère
- Marie Louise PEUROU, ménagère

Yves GARLANTÉZEC, maire, recueille leurs assentiments.

La ligne de chemin de fer est ouverte en **1923** ; le viaduc, proche du moulin, permet la traversée du Trieux en direction de Saint-Adrien. La voie traverse le bois de Kerauffret. Depuis de longues années, les habitants des alentours viennent au moulin en charrette apporter leurs céréales et repartent avec de la farine. Il n'y a pas de halte officielle à Kerlosquer mais il est possible d'imaginer des échanges de produits avant que le tortillard ne se lance sur le viaduc. La vie économique du moulin se développe.

Césarine et Alexis ont trois enfants, tous nés au Moulin de Kerlosquer : Louis Pierre, le 8 avril 1922 ; Eugène, le 18 août 1923 ; et Marie Rose, le 19 novembre 1925. Alexis et Césarine sont notifiés meuniers sur les actes de naissance des enfants.



En 1926, Alexis LE COZ est le patron meunier de Kerlosquer. Le jeune couple et leurs trois enfants vivent au moulin. Francis et René, frères de Césarine, sont meuniers. Yvonne, 20 ans, sœur de Césarine, vit également au moulin.

Le 13 janvier 1929, leur frère François Marie décède.
Le 3 février 1929, Césarine assiste au mariage de son frère Francis.
Le 2 avril 1929, Yves MAZÉ cousin de Césarine et de Francis décède. Il est alors maire de la commune de Ploumagoar.

En 1930, Césarine et Alexis sont propriétaires de terres et du moulin du Trieux, succession de Jean Baptiste, décédé en 1914. Le moulin du Trieux est situé sur Ploumagoar, un peu plus en amont que celui de Kerlosquer. Francis et son épouse gèrent le moulin de Kerlosquer.

En 1931, Alexis et Césarine vivent au bourg de Ploumagoar, ils sont cultivateurs et ménagère avec leurs enfants : Louis, Eugène et Marie Rose. Marie Louise BRE, belle-mère de Césarine, vit avec la petite famille.
René voit le jour au bourg de Ploumagoar, **le 11 février 1933.**

Alexis Le Coz décède **le 7 mai 1934,** accidenté par une ruade de cheval. Louis Pierre est âgé de 12 ans, Eugène 11 ans, Marie Rose 9 ans et le dernier de la fratrie, René, est âgé d'un an.

En 1936, Césarine, veuve d'Alexis, est cultivatrice au bourg de Ploumagoar avec ses quatre enfants : Louis, Eugène, Marie Rose et René. Joseph MORICE, domestique, l'aide dans la ferme. Césarine gère un bistrot par la suite au bourg de Ploumagoar. Le commerce est proche de la mairie.



Jeanne-Marie (2ème couple à droite) danse devant le bistro.

Le 7 août 1947, Césarine marie sa fille Marie Rose, âgée de 21 ans avec Jean LE MAT, 33 ans, agent général des assurances. L'époux est originaire de Pabu.

Quelques mois plus tard, **le 21 octobre 1947,** Eugène Pierre Louis, commerçant, épouse Marie STÉPHAN, commerçante. Louis, son frère, aîné 25 ans, son témoin, est commerçant tout comme Césarine.
Marie est la fille de Henriette STÉPHAN, gérante du bistrot « Chez Henriette », situé au croisement de la route de Corlay et du chemin de Kerlosquer. Henriette est une femme très élégante.



Eugène LE COZ

En 1931, la famille STÉPHAN comprenait le père Alexis (1889), originaire de Grâces, la mère Henriette (1894) et leurs cinq enfants : Alexis (1914), Jean (1920), Louise (1924), Marie (1926) et Yves (1929). La famille habitait Route de Corlay.

Plus tard, Césarine aura une très jolie maison sur la place du bourg. Sur la façade : le nom de la maison, « TY COZ ».



Césarine décède **le 24 novembre 1992** à Ploumagoar à 95 ans.

Césarine en compagnie de Yvonne MAZE, secrétaire de mairie.



René LE COZ

LES MOULINS

Francis Monjaret (1904 / 1985) et Jeanne Marie LE MEUR (1905 / 1981)

Francis et Jeanne Marie se marient **le 3 février 1929** à Grâces.



Ci-dessus : à gauche de Francis, sa grande sœur Césarine avec sa coiffe des grands jours, puis René, son tout jeune frère. Yvonne, son autre sœur, tout à gauche de la photo, est vêtue d'un tablier blanc.
A droite : Francis et Jeanne Marie.



Jeanne Marie LE MEUR est née à Gurunhuel **le 3 juillet 1905.** Ses parents sont Jean Marie LE MEUR et Anne Marie ANTHOINE.

Le jeune couple s'installe au moulin. Francis est patron meunier, Jeanne est ménagère. Un domestique meunier : Marcel SOLO aide à l'activité meunière.
Le lieu est composé d'un moulin, d'une petite maison de deux pièces et quelques hectares de terre.

En 1929, le trafic des locomotives de la ligne Guingamp/Saint-Nicolas-du-Pélem rythme les journées des riverains.
Francis et Jeanne Marie reconstruisent un outil de travail plus moderne, procèdent à l'électrification du bâtiment, en faisant appel à un artisan spécialiste des moulins. Celui-ci reste avec sa famille une année. Les deux familles se sont partagées la petite maison.

En plus de l'activité de la minoterie, une petite ferme est attenante, afin que la famille soit en autoconsommation. Francis défriche des landes afin d'obtenir des terres cultivables.
La ferme était composée de cochons, vaches, poules et lapins. Il y avait également des chevaux de trait pour le travail des champs et surtout le transport de la farine. Toute l'eau de la maison et de la ferme était fournie par une source.

En 1930, Francis devient propriétaire du moulin de Kerlosquer et des terres. Francis et Jeanne Marie auront des enfants : Monique Marie Rose, **le 1er avril 1930,** qui décède le 17 décembre 1931, accidentellement, par noyade ; Jean Baptiste, qui voit le jour **le 19 juin 1932 ;** Louise Ginette, née **le 21 décembre 1934** à Kerlosquer ; Annick Céline, qui voit le jour **le 16 septembre 1940,** mais décède accidentellement le 18 août 1943 (le maire de Ploumagoar est alors Yves OFFRET) ; et la petite Anne-Marie, qui pointe son nez **le 15 septembre 1945** (le maire est alors Jean GUILLOU).

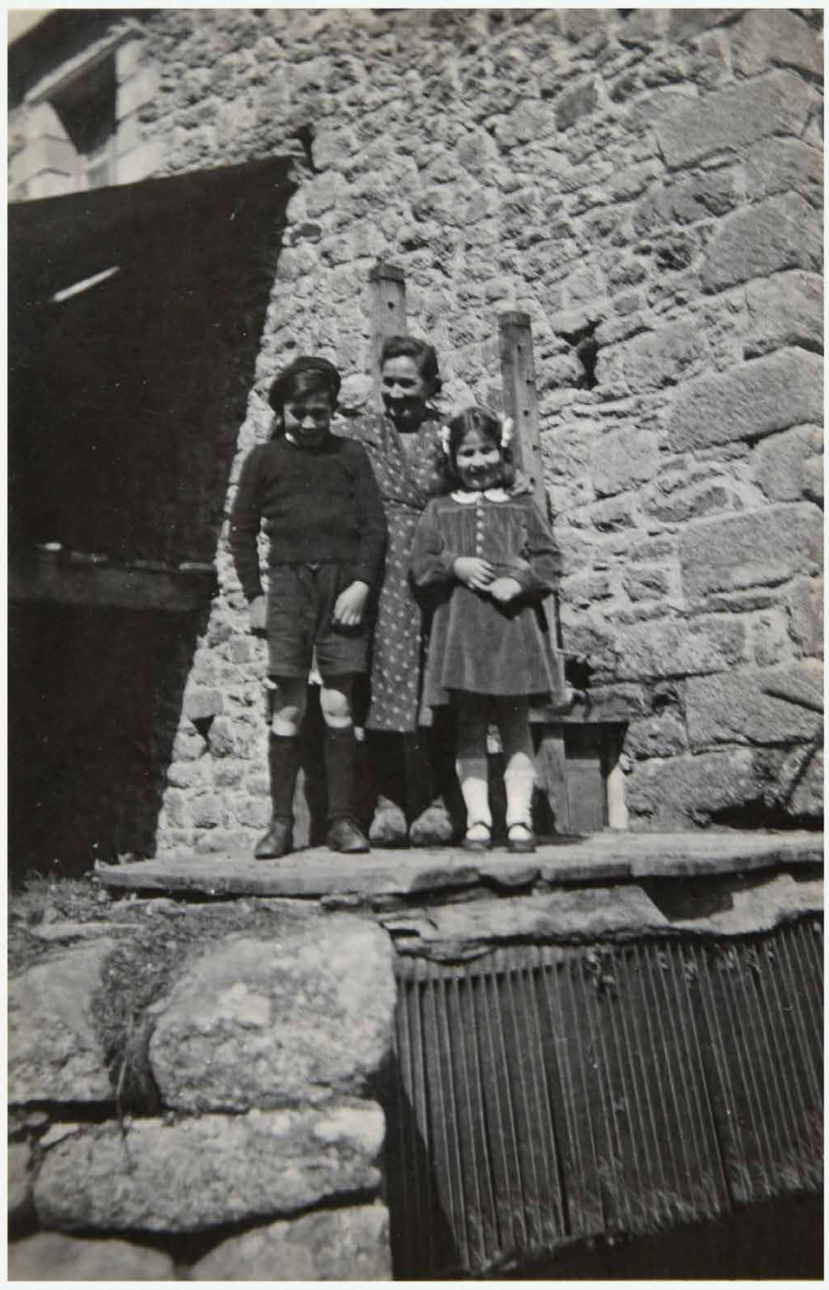


A gauche : Anne Marie bébé.
Ci-dessus : Jean, Annick et Louisette.



Jean, Annick dans les bras de sa maman et Louisette.

En 1936, Francis est toujours le patron meunier, avec son épouse Jeanne Marie et leurs enfants. Deux domestiques meuniers, André PEUROU et André FAUCHEUR, les aident. **En 1938,** la petite ligne de chemin de fer est arrêtée, les locomotives ne traversent plus le viaduc.

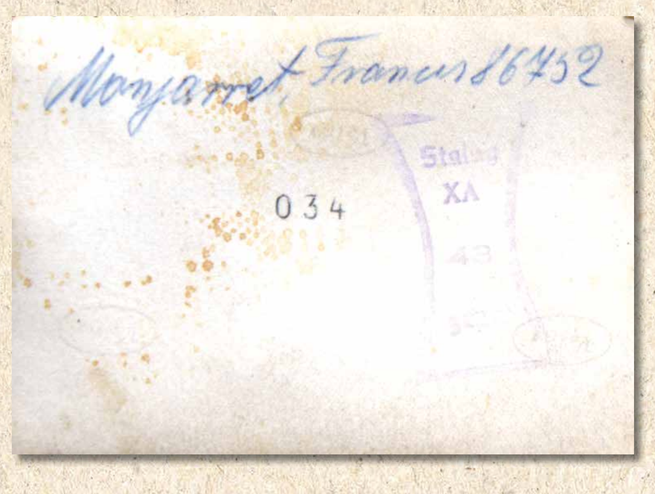


Jean, Jeanne Marie et Louisette au niveau de la turbine.

La seconde guerre mondiale commence **le 1er septembre 1939.** Elle perturbe l'activité du moulin. Francis part à la guerre. Jeanne Marie n'a d'autre choix que de poursuivre la production de farine. Elle est aidée par son entourage. Cela a été une période très difficile pour elle, mais n'a pas entravé sa générosité.



Francis reçoit une photo de son cheval et d'un chargement pendant qu'il est en Allemagne. Le moulin continue à travailler.



Francis est prisonnier en Allemagne dans le STALAG X A 48, qui se trouve à Schleswig (land du Schleswig-Holstein) au nord de l'Allemagne.

Le 19 mai 1945, des élections municipales sont organisées. Francis se présente et est élu comme conseiller municipal. Il s'inscrit entre autres dans deux commissions : la commission de « chaussures » et la commission des travaux.

Dans les années 1947-1948, la maison neuve est construite par deux maçons avec des pierres de Bégard. Jean était souvent présent pour les aider, quand il n'était pas au moulin.



Francis travaille dans les champs, coiffé de sa casquette.



Francis et Jeanne Marie travaillent avec le sourire.

Le 13 mai 1953, Francis se présente à nouveau pour les élections municipales, il est élu avec 771 bulletins en sa faveur. Il obtient le meilleur nombre de voix, il ne sera ni maire ni adjoint au maire. Ce mandat prendra fin en mai 1958.

Jean part au service national **le 30 août 1954** jusqu'au 11 juin 1955. Puis le jeune soldat sera rappelé pour l'Algérie jusqu'au 18 février 1957. Son service national prend fin **le 24 avril 1957.**

Louisette passe son permis poids lourd **en 1954** afin de pouvoir assurer les livraisons de farine, aidée d'un commis. C'est la première femme à conduire un camion et à porter une salopette !

Au retour de son fils Jean, Francis achète tout le matériel agricole : Tracteur Ferguson, remorque, charrue, diable...

Francis savait accueillir les clients : il offrait un verre de cidre, du café et un petit coup de « mic » (café-calvados).
A la ferme, il y avait un verrat. Les agriculteurs du coin venaient avec leur truie pour la faire saillir, ils avaient droit, aussi, à un « petit coup » de l'amitié.

Le 3 juin 1958 est un grand jour pour la famille MONJARET. Francis, meunier, et Jeanne Marie, ménagère, marient deux de leurs enfants.

- Jean Baptiste, meunier, 25 ans, épouse Marie Clémentine MAZEVET, cultivatrice, 19 ans originaire de Saint-Péver. Elle est connue de tous sous le nom de Nini.
  Ses parents sont Marcel Joseph Marie MAZEVET et Simone Marie HERVE, ils sont tous deux cultivateurs.
- Louise Ginette, 23 ans, cultivatrice, épouse Louis Emmanuel BOULLIOU, agent des douanes, 30 ans.
  Louis est le fils de Louis Marie Armand Claude Emmanuel BOULLIOU et de Eugénie Marie Yvonne DANIEL, cultivateurs. La famille vit à Saint-Agathon.



Jean Baptiste et Marie Clémentine.



Louise Ginette et Louis Emmanuel.

Jean et Nini restent au moulin, Nini passe son permis poids lourd **le 21 avril 1959.**

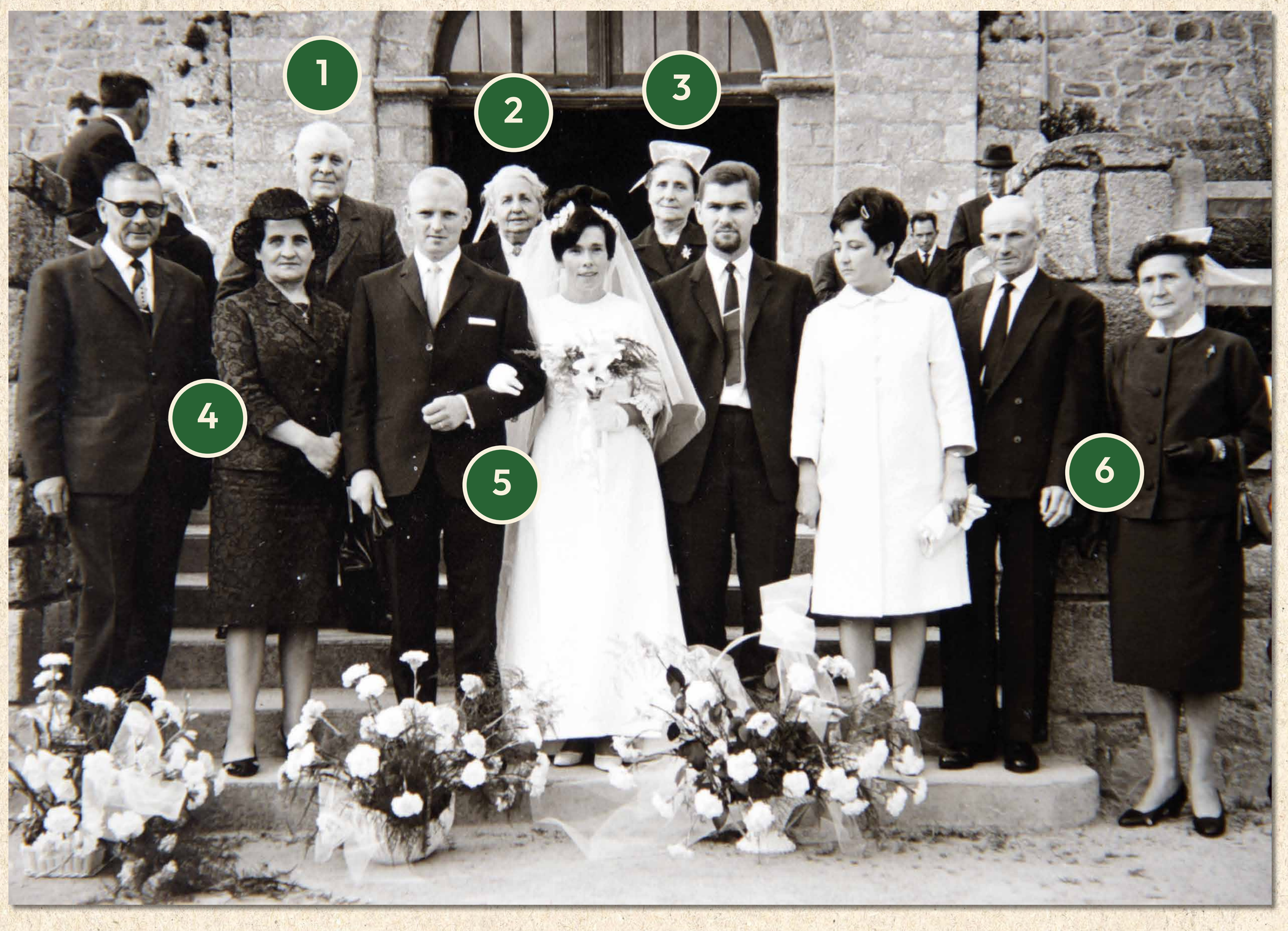
Le samedi matin, c'est jour de marché. Francis et Nini vont tous les deux à la place du Petit Vally de Guingamp (dite place des petits cochons) vendre des porcelets, en camion.

En 1961, lorsque Jean reprend le moulin, Francis et Jeanne Marie déménagent au-dessus de la voie ferrée. Ils reçoivent leurs petits enfants dans leur jardin (voir la photo à droite).

Anne Marie, la petite dernière de la fratrie de Francis et Jeanne Marie, épouse Patrick Le Bourdonnec **le 14 septembre 1968**. Le couple aura deux enfants : Catherine et Anne.



1963 : Annick et Guénaëlle au retour d'Afrique de Louisette et Louis et leur cousin Pierrick, fils de Jean et Nini.



1. Jean. **2.** Victorine. **3.** Césarine.
4. René et Georgette. **5.** Patrick et Anne-Marie. **6.** Arthur et Yvonne.



1. Jean et Nini. **2.** Louis et Louisette.
3 et 5. Jeanne Marie . **4 et 6.** Francis.



Jeanne Marie décède **le 18 août 1981** à Pabu, à l'âge de 76 ans.
Francis décède **le 30 mars 1985** à Pabu, à l'âge de 81 ans.





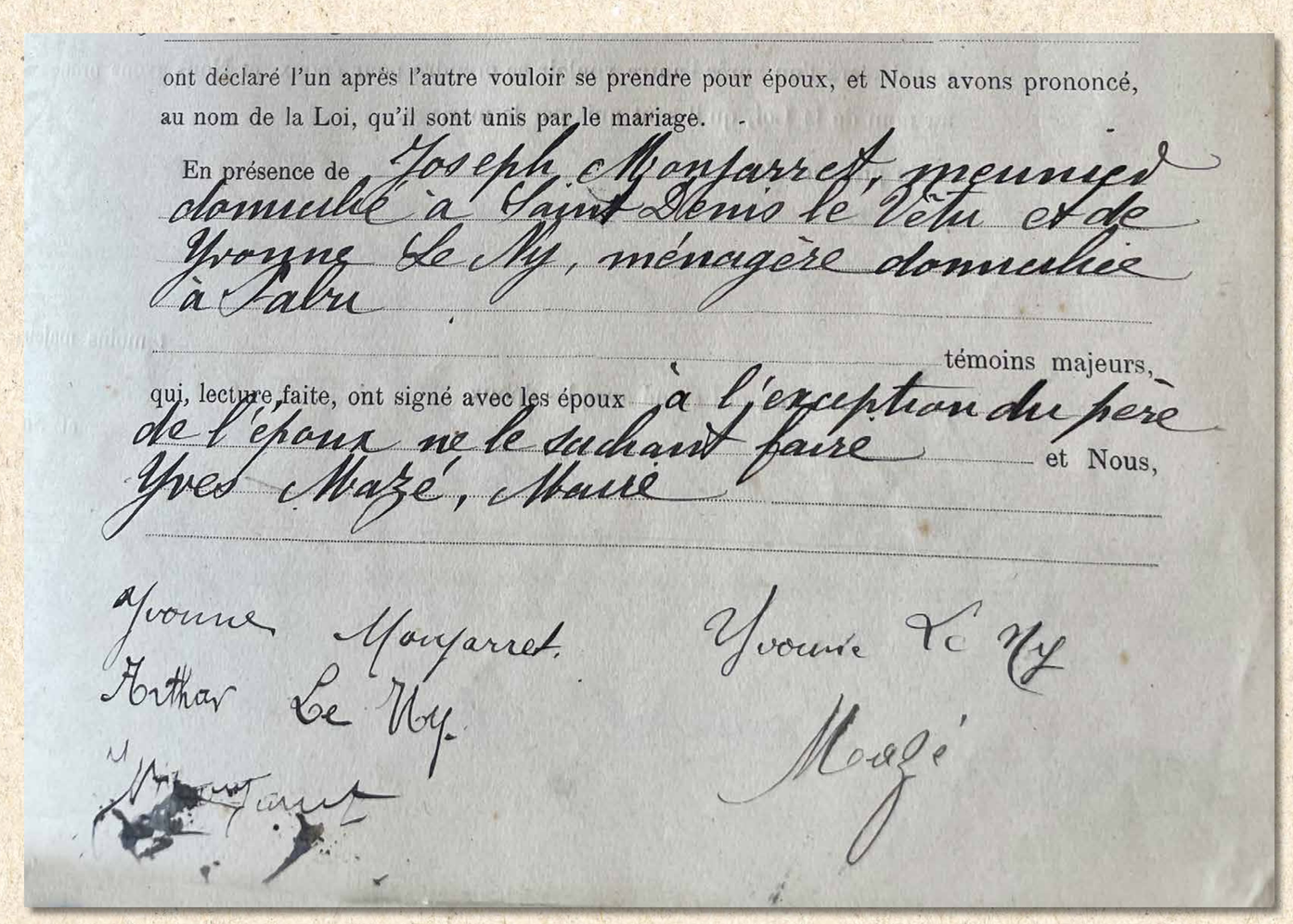
Témoignage de Anne-Marie, fille de Francis, de Maryvonne, Hervé et Guenaëlle, petits-enfants de Francis et Jeanne Marie.

Yvonne (1906 / 1983)

Jean Baptiste, 47 ans, est meunier à Kerlosquer, Marie Rose est âgée de 40 ans et est ménagère, le **8 avril 1906,** à la naissance d'Yvonne.

Les trois aînés, Yves Marie, 18 ans, François, 16 ans et Eugène, 14 ans sont meuniers.
Les quatre autres (Jean-Marie, Césarine, Joseph et Francis) sont écoliers.

Yvonne Jeanne épouse Arthur Joseph Marie LE NY **le 7 novembre 1927** à 17h à Ploumagoar. Arthur est né **le 7 novembre 1902,** le mariage est célébré le jour de ses 25 ans.
C'est Yves MAZÉ qui officie le mariage. Yves MAZÉ est un neveu de Marie Rose, maman de la mariée. Joseph Marie, meunier, est le témoin de sa sœur Yvonne. Il est alors domicilié à Saint-Denis-le-Vêtu, commune située dans la Manche.



ont déclaré l'un après l'autre vouloir se prendre pour époux, et Nous avons prononcé, au nom de la Loi, qu'il sont unis par le mariage.

En présence de Joseph Mayarret, meunier domicilié à Saint Denis le Vêtu et de Yvonne Le Ny, ménagère domiciliée à Pabu

témoins majeurs,

qui, lecture faite, ont signé avec les époux à l'exception du père de l'époux ne le sachant faire et Nous, Yves Mazé, Maire

Yvonne Mayarret. Yvonne Le Ny
Arthur Le Ny.
Mazé

Signatures de mariage d'Yvonne et Arthur.

Arthur est le fils de Joseph LE NY, né à Bourbriac en 1867, cultivateur et de Jeanne LE NY, née à Ploumagoar en 1874.



En 1926, Arthur Joseph Marie, alors cultivateur, a une sœur nommée Yvonne, née à Ploumagoar en 1905. La petite famille habite le quartier de Kerprat.
Le jour de son mariage, Arthur, cultivateur, est domicilié à Pabu chez Joseph LE NY, son père. Sa mère Jeanne Marie QUIFFET est décédée.

Le 3 février 1929, Yvonne, avec sa coiffe, est présente au mariage de Francis et Jeanne Yvonne à Ploumagoar.

Yvonne et Arthur vivent au quartier de Saint-Jean à Grâces, ils auront 2 fils.

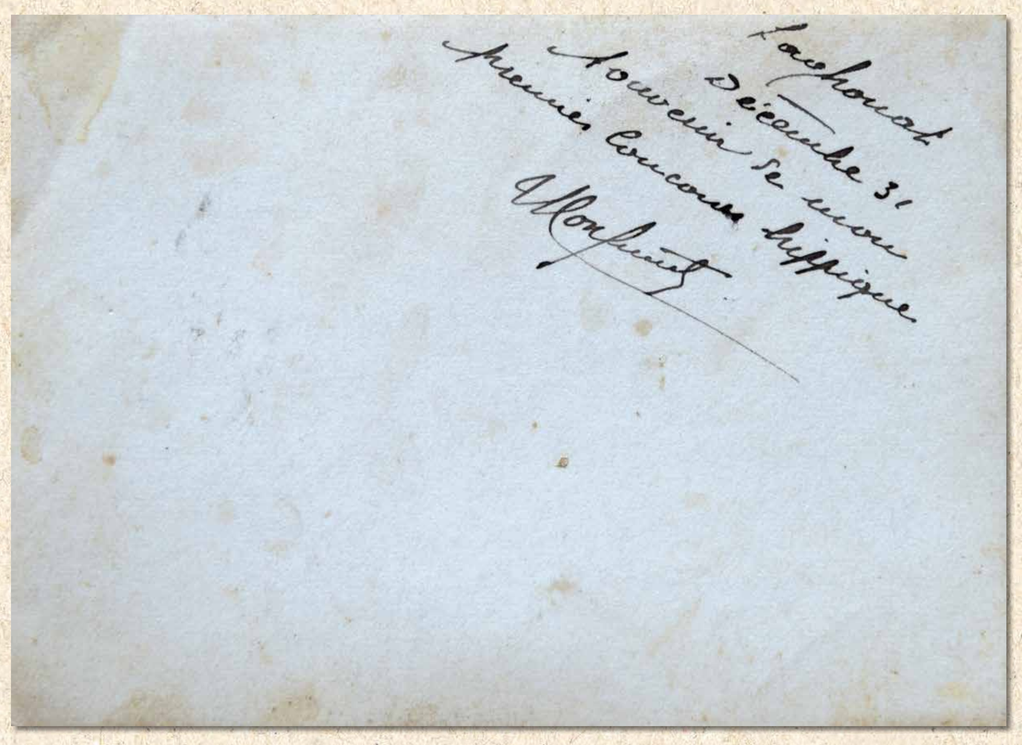
René (1910 / 1970)

René nait le **21 octobre 1910**, il est le neuvième enfant de la famille MONJARET.

René est jeune quand disparaissent ses parents : 4 ans au décès de Jean Baptiste, 6 ans au décès de Marie Rose. Ses sœurs Césarine et Yvonne prennent bien soin du petit garçon.

René est de la classe 1930, il est incorporé **en 1931.**





René épouse Georgette LE GUEN **le 17 avril 1933** à 11h à Ploumagoar.

René est maréchal des logis au premier régiment de Spahis, domicilié à Laghouat en Algérie. Il est résident à Ploumagoar pour son mariage et est autorisé à contracter mariage par décision du général, commandant la division d'Alger en date 8 mars 1933.

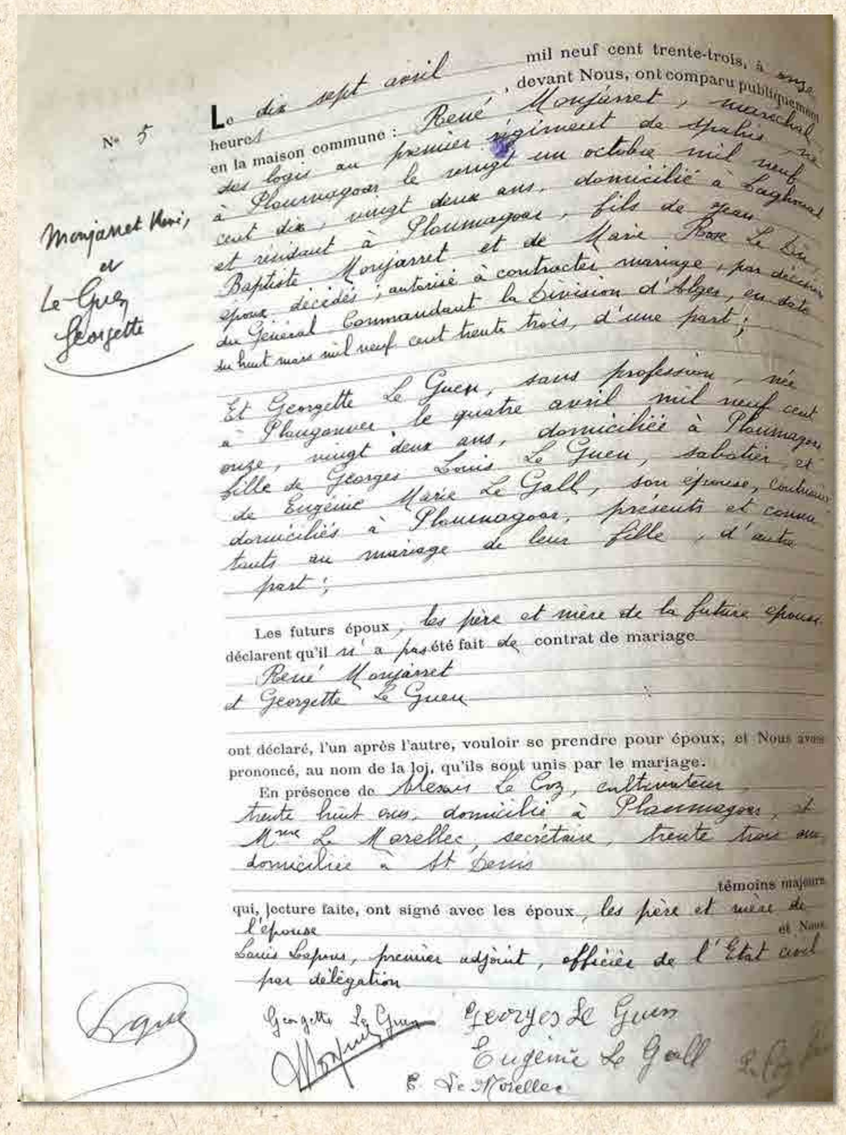
Georgette, née **le 4 avril 1911,** 22 ans, est sans profession.

Son père, Georges Louis LE GUEN, est sabotier, sa mère Eugénie LE GALL est couturière. Ils vivent au bourg de Ploumagoar.
A la naissance de Georgette, son père était cirier (fabriquant de cierge chez LE BRIS) et sa mère couturière à Plougonver.

Georgette a une sœur Madeleine née en 1904 à Plougonver, également couturière et un frère, Alphonse, né en 1913 à Gurunhuel.

Les témoins sont :
- Alexis LE COZ, l'époux de Césarine
- Madame LE MORELLEC, secrétaire, 33 ans, domiciliée à Saint Denis

Louis LAPOUS, premier adjoint par délégation, signe l'acte de mariage.

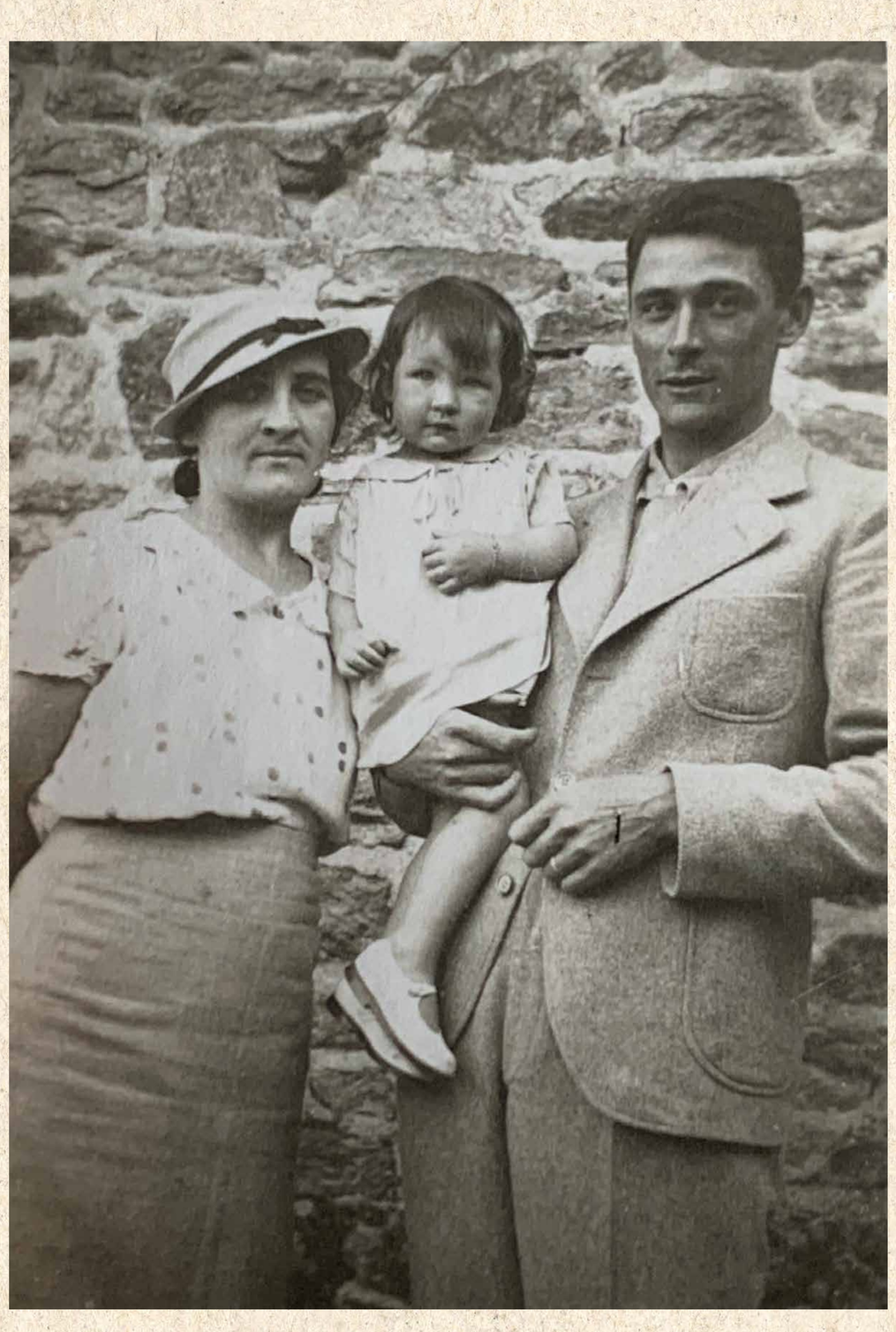


Acte de mariage.

Laghouat est une ville d'Algérie située dans le Nord du Sahara, au pied de l'Atlas saharien. Elle se trouve à 329 km au sud d'Alger et à 750 m d'altitude. La distance par route entre ces deux villes est estimée à 403 km.

Les spahis sont à l'origine un corps de cavalerie traditionnel du dey d'Alger, d'inspiration ottomane. Corps de prestige, il est ensuite, après la conquête de l'Algérie par la France, intégré à l'Armée d'Afrique qui dépendait de l'armée de terre française.

René est décédé **le 7 mars 1970** à Rennes à 60 ans. Georgette est décédée **le 16 octobre 1983** à Ernée (Mayenne) à 70 ans.



René, Georgette et leur fille.



René en habit militaire.



Les médailles militaires de René.

Jean Baptiste (1932/2019) et Marie Clémentine (1939) ou Jean et Nini

Jean Baptiste, fils de Francis et de Jeanne Marie, voit le jour **le 19 juin 1932.** Le maire est alors Joseph DERRIEN.
Enfant, il a le privilège d'appuyer le premier sur le bouton pour démarrer la turbine qui actionne le mécanisme du moulin.



Le garçon joue à l'acrobate derrière le moulin, l'endroit était nommé « l'ilot » ou « la presqu'île ».



Jean pose en studio à l'occasion de sa communion solennelle en 1944.

Jean a son premier camion **en 1952** : terminée, la charrette tirée par un cheval ! Après la semaine de livraisons et de ramassages du blé, le dimanche le véhicule faisait office de transport en commun. Deux bancs à l'arrière du camion permettaient à chacun de pouvoir s'asseoir. En route pour le bal ou le mariage...
Un pont enjambe la route vicinale qui mène au moulin. Les charrettes pouvaient passer en dessous mais le nouveau véhicule de type camion comme celui de Jean ne peut circuler et accéder au moulin. L'ouvrage est détruit en 1952 dès l'acquisition du camion dédié à la minoterie.



Jean part au service national **du 30 août 1954 au 11 juin 1955.** Puis le jeune soldat est rappelé pour l'Algérie jusqu'au **18 février 1957.** Son service national prend fin **le 24 avril 1957.**

Le 3 juin 1958, Jean Baptiste, meunier, 25 ans, épouse Marie Clémentine MAZEVET, cultivatrice, 19 ans, originaire de Saint-Péver. Elle est connue de tous sous le nom de Nini.
Sa sœur Louise Ginette, 23 ans, cultivatrice, épouse Louis Emmanuel BOULLIOU, agent des douanes, 30 ans.
Monsieur Jean GUILLOU, maire, célèbre les deux mariages à 10h en la mairie de Ploumagoar. La cérémonie religieuse a lieu dans l'église Saint-Pierre de la commune.



Le menu des mariages.

Le 1er janvier 1961, Jean se met à son compte comme minotier à Kerlosquer. Francis et Jeanne Marie déménagent à 500 m de là, avec toujours l'œil sur les activités de leur fils et une oreille attentive au bruit des machines.


Maryvonne, Hervé et Pierrick.


Guénaëlle et Annick.

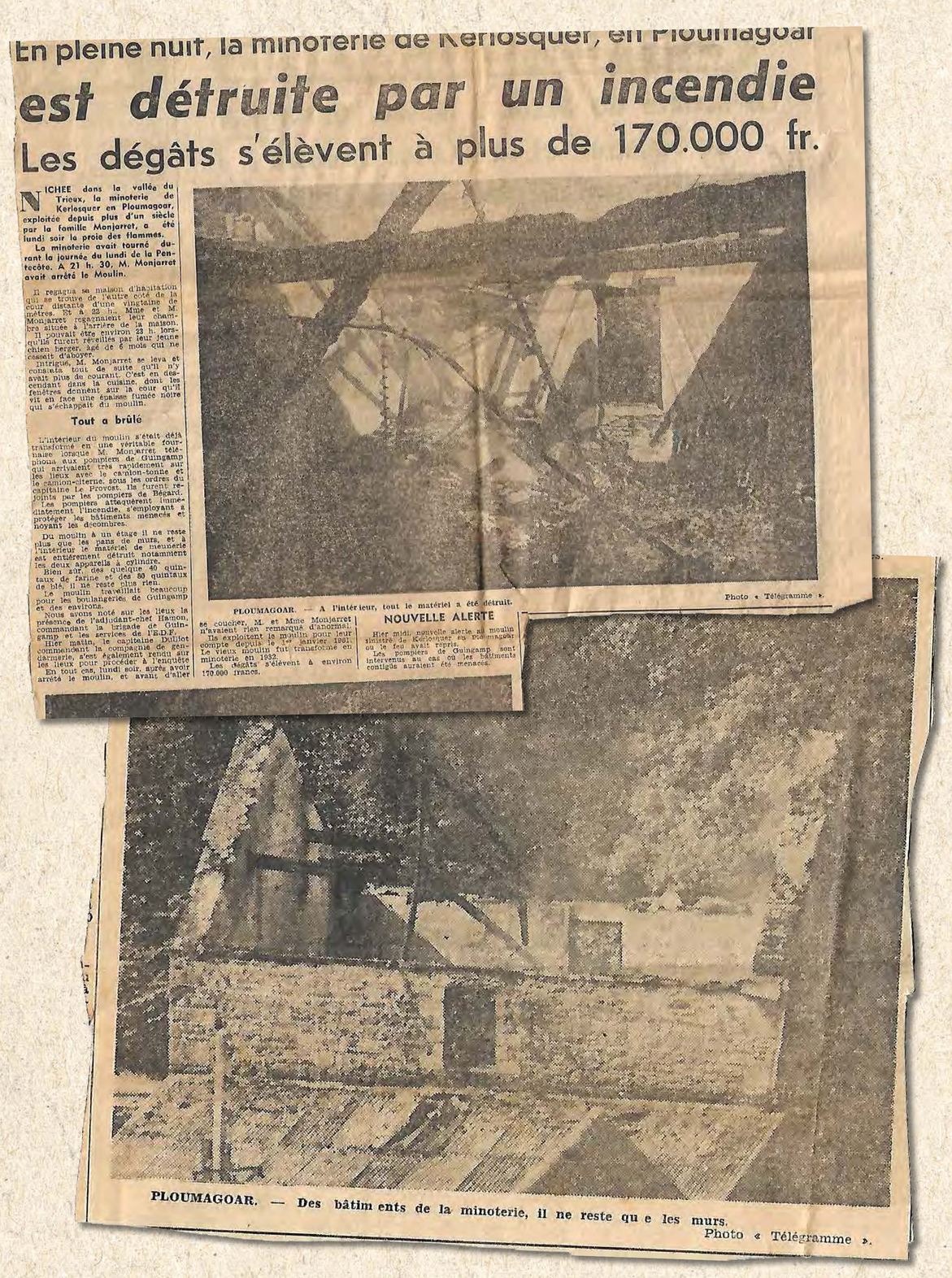
Jean et Nini auront trois enfants : Pierrick, Maryvonne et Hervé.

Louisette et Louis auront également deux enfants : Guénaëlle et Annick. La petite famille a beaucoup voyagé. Louis, agent des Douanes, doit s'adapter à ses différents postes. Tout d'abord à l'étranger : Niger, Dahomey (Bénin), Haute Volta (Burkina Faso). Puis sur le territoire français : Le Havre, Tréguier et dernier domicile à Ploumagoar pour la retraite.

Les enfants avaient interdiction d'entrer dans le moulin, les nombreuses courroies avaient déjà fait craindre le pire à Jeanne Marie. L'accès était protégé par une petite barrière en bois, franchissable par les adultes. Un gardien insolite se tenait, invincible, impressionnant, effrayant pour les petits : un masque en plastique, un visage sombre, avec la bouche grande ouverte prête à nous manger !!!

Le lundi soir **26 mai 1969,** le feu détruit la minoterie de Kerlosquer. Les aboiements de leur chien ont permis à Jean et Nini d'être avertis de l'incendie.

La presse fait écho de l'évènement.



En pleine nuit, la minoterie de Kerlosquer, en Ploumagoar

est détruite par un incendie

Les dégâts s'élèvent à plus de 170.000 fr.

NICHEE dans la vallée du Trieux, la minoterie de Kerlosquer en Ploumagoar, exploitée depuis plus d'un siècle par la famille Monjarret, a été lundi soir la proie des flammes.

La minoterie avait tourné durant la journée du lundi de la Pentecôte. A 21 h. 30, M. Monjarret avait arrêté le Moulin.

Il regagna sa maison d'habitation qui se trouve de l'autre côté de la cour distante d'une vingtaine de mètres. Et à 23 h., Mme et M. Monjarret regagnaient leur chambre située à l'arrière de la maison.

Il pouvait être environ 23 h. lorsqu'ils furent réveillés par leur jeune chien berger, âgé de 6 mois qui ne cessait d'aboyer.

Intrigué, M. Monjarret se leva et constata tout de suite qu'il n'y avait plus de courant. C'est en descendant dans la cuisine, dont les fenêtres donnent sur la cour qu'il vit en face une épaisse fumée noire qui s'échappait du moulin.

Tout a brûlé

L'intérieur du moulin s'était déjà transformé en une véritable fournaise lorsque M. Monjarret téléphona aux pompiers de Guingamp qui arrivaient très rapidement sur les lieux avec le camion-tonne et le camion-citerne, sous les ordres du capitaine Le Provost. Ils furent rejoints par les pompiers de Bégard.

Les pompiers attaquèrent immédiatement l'incendie, s'employant à protéger les bâtiments menacés et noyant les décombres.

Du moulin à un étage il ne reste plus que les pans de mure, et à l'intérieur le matériel de meunerie est entièrement détruit notamment les deux appareils à cylindre.

Rien sur des quelque 40 quintaux de farine et des 80 quintaux de blé, il ne reste plus rien.

Le moulin travaillait beaucoup pour les boulangeries de Guingamp et des environs.

Nous avons noté sur les lieux la présence de l'adjudant-chef Hamon, commandant la brigade de Guingamp et les services de l'E.D.F.

Hier matin, le capitaine Duffiot commandant la compagnie de gendarmerie, s'est également rendu sur les lieux pour procéder à l'enquête

En tout cas, lundi soir, après avoir arrêté le moulin, et avant d'aller se coucher, M. et Mme Monjarret n'avaient rien remarqué d'anormal.

Ils exploitent le moulin pour leur compte depuis le 1er janvier 1961. Le vieux moulin fut transformé en minoterie en 1932.

Les dégâts s'élèvent à environ 170.000 francs.

NOUVELLE ALERTE

Hier midi nouvelle alerte au moulin sinistré de Kerlosquer en Ploumagoar où le feu avait repris.

Les pompiers de Guingamp sont intervenus au cas où les bâtiments contigüs auraient été menacés.

Photo « Télégramme ».

PLOUMAGOAR. — A l'intérieur, tout le matériel a été détruit.

PLOUMAGOAR. — Des bâtim ents de la minoterie, il ne reste qu e les murs.
Photo « Télégramme ».



Le feu a détruit la minoterie de Kerlosquer en Ploumagoar

Le feu a détruit lundi soir la minoterie de Kerlosquer, en Ploumagoar, exploitée depuis plus d'un siècle par la famille Montjarret : en 1932, elle avait succédé au vieux moulin niché dans la vallée du Trieux.

Il était environ 23 h. quand M. et Mme Montjarret furent réveillés par leur chien qui ne cessait d'aboyer. En descendant dans la cuisine le minotier vit qu'une épaisse fumée noire s'échappait du moulin, de l'autre côté de la cour, à une vingtaine de mètres.

Pourtant quand vers 21 h. 30 M. Montjarret avait arrêté le moulin, qui avait tourné pendant la journée de lundi, il n'avait rien remarqué d'anormal.

Très rapidement, tout l'intérieur du bâtiment n'était plus qu'une fournaise, et les pompiers de Guingamp, bientôt aidés par ceux de Bégard, ne purent que protéger les bâtiments menacés et noyer les décombres. Le matériel de minoterie est détruit et 80 quintaux de blé, 60 quintaux de farine sont anéantis. Les dégâts s'élèvent à environ 170.000 F. (17 millions anciens).

Au fond de la vallée la minoterie a brûlé. Un peu de fumée s'échappe encore des décombres.
(Photo LE LOUARN).

Le moulin s'arrête après cet incendie important. Tout a brûlé, il ne reste que les murs, impossible de refaire à l'identique. La charpente, la toiture ainsi que le plancher sont reconstruits mais plus de trémie en bois vernis, plus de courroies, plus de grands sacs en toile (où l'on mettait 100kg de farine, du son ou du remoulage), plus d'outils de travail, plus de métier.

Mais il faut se reprendre et avancer !

Monsieur Louis KEROMEST, maire de Ploumagoar, lors d'un déplacement à la capitale, se rend aux Grands Moulins de Paris afin de décrocher un nouveau métier en relation avec la farine pour Jean et Nini, afin de favoriser leur reconversion.

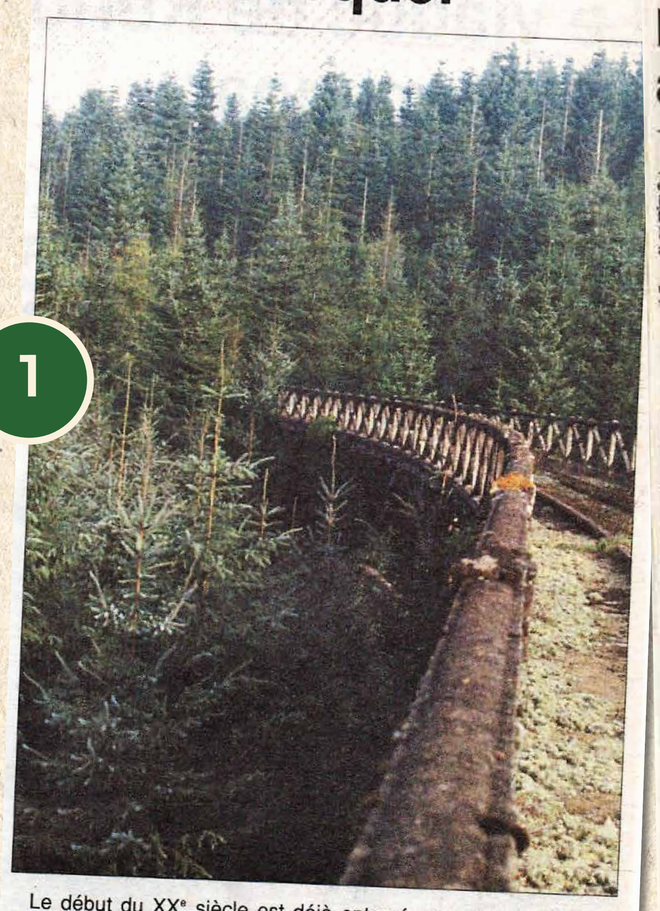
Le bâtiment retrouve peu à peu l'odeur de la farine. Jean trouve dur de vendre de la farine qu'il n'a pas produite. Il ne peut plus contrôler sa qualité comme il le faisait, mais il faut travailler !!

Jean et Nini voulaient conserver le « droit d'eau ». Sous l'impulsion de Nini, ils ont créé, **en 1972,** une pisciculture. L'élevage de truites est toujours en activité à ce jour. Tout comme le dépôt de farine qui n'est plus au moulin.

Jean est attaché à défendre le viaduc de l'ancienne ligne de chemin de fer, il participe à la rédaction d'un article dans le journal « L'Echo de Guingamp » **en octobre 1996.**

1

Le viaduc de Kerlosquer



Le début du XXe siècle est déjà entamé, quand la société du Réseau Breton décide de construire des viaducs destinés à desservir la future ligne de chemin de fer Guingamp/Saint-Nicolas-du-Pélem. Celui de Kerlosquer, sur la commune de Ploumagoar, est l'un d'entre-eux et le site remarquable qui l'entoure ne fait que renforcer l'idée de le réhabiliter un jour (page 2).

2

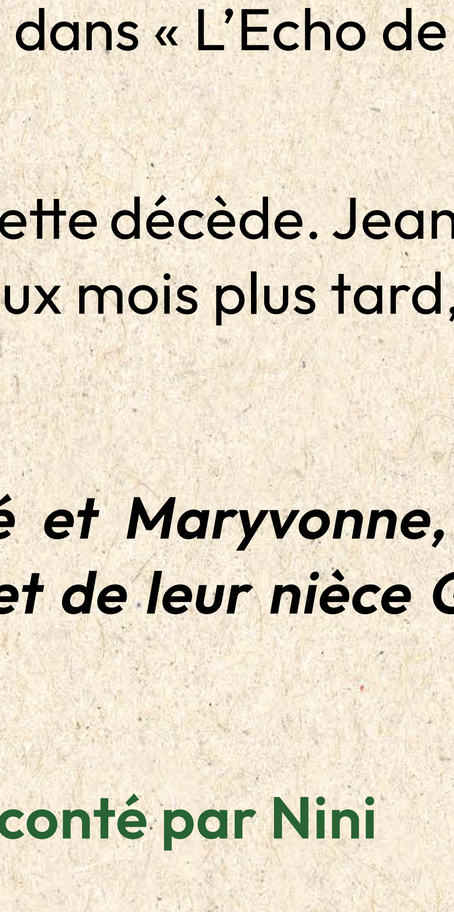
Sites et Villages

10. 96.

Le viaduc de Kerlosquer à Ploumagoar

Le début du XXe siècle est déjà entamé, quand la société du Réseau Breton décide de construire des viaducs destinés à desservir la future ligne de chemin de fer Guingamp/Saint-Nicolas-du-Pélem. Un chantier (à l'époque impressionnant) rondement mené et de type traditionnel. Le train, en réalité, ne les empruntera que quelques années… jusqu'en 1939. Celui de Kerlosquer sur la commune de Ploumagoar est l'un d'entre-eux et le site remarquable qui l'entoure ne fait que renforcer l'idée de le réhabiliter un jour. Jean Monjaret, l'un des derniers témoins du passage du p'tit train à Kerlosquer, nous a aimablement servi de guide.

Tout au creux du douillet val menant aux berges du Trieux, le soleil tente en vain de percer une épaisse brume dont la fraîcheur envahit les pâtures proches des bassins de la pisciculture.



Le viaduc, anéanti par la végétation, n'empêche pas Jean Monjaret de l'emprunter.

Une halte

Naguère, le moulin de Kerlosquer accueillait les paysans de Saint-Adrien, Coadout ou d'ailleurs. Activité qui prendra fin en 1968, suite à un incendie. Jean Monjaret précise :

«Le moulin s'est arrêté et je me suis reconverti en pisciculteur. Il a fallu faire soi-même les bassins et s'adapter à une situation nouvelle.»

Une épreuve que l'ancien minotier a surmonté tant avec courage que bonheur, sans jamais oublier le temps où -gamin- il allait jouer sur le viaduc. Période, certes, révolue mais dont la fréquence des événements a laissé trace dans la mémoire. L'implantation de l'édifice occasionna une petite révolution locale, dans la mesure où elle bousculait les habitudes. Le père de Jean, né en 1904, vécut cette péripétie. L'on sait, ainsi que les ouvriers qui travaillèrent sur le chantier s'installèrent dans les villages voisins. Ceux, dont le dur labeur était de creuser, à la pioche, l'emplacement des socles, eurent la possibilité de semer pommes de terre et autres cultures, afin de se nourrir à moindres frais. Quant à l'ouvrage lui-même, composé d'une arcade principale chevauchant la rivière, il devait aussi être conçu de manière à autoriser le passage des piétons, de chaque côté. Une main courante, d'un seul tenant, moulée dans le béton armé, lui donna la sécurité requise.

«Tout a quasiment été fait à la main et à la pioche, des années durant», poursuit Jean Monjaret.

Et puis, le grand jour vint. Annonçant son arrivée à grands coups de sifflet, la bête noire, non sans fierté, tractant deux wagons, observa un temps d'arrêt solennel à la halte aménagée à l'une des extrémités sise à Kerlosquer, sur la commune de Ploumagoar. Venant de la gare de Saint-Hernin, il s'enfonça dans les méandres des collines voisines qui le mèneraient bientôt en gare de Saint-Nicolas-du-Pélem.

Sortir de l'oubli

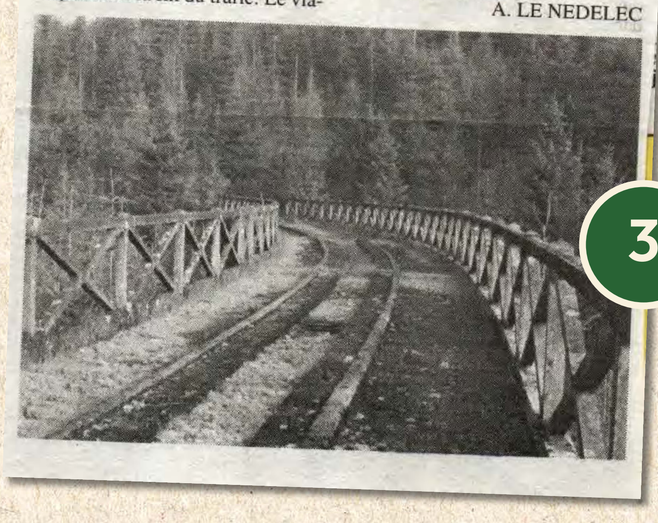
Le trafic, en fait, n'est guère conséquent. Quelques voyageurs (pour la plupart des hommes de la terre, de retour de Guingamp), une petite quantité de matériaux (destinés à une carrière) constituaient généralement le convoi.

«Parfois, les adolescents des villages proches, se hissaient dans l'un wagons et s'en allaient ainsi jusqu'à Bourbriac.», indique Jean Monjaret.

La ligne ferroviaire, bien que touristique et avenante, ne justifie pas une éventuelle modernisation. A chaque passage, la locomotive crache les mêmes volutes noires, avant de s'attaquer aux abruptes ascensions, entre deux vallées. Le début de la seconde guerre mondiale correspondra à la fin du trafic. Le viaduc se découvre, dès lors, une seconde vocation. Il sert en quelque sorte de gué aux charretiers lesquels viennent apporter leur blé au moulin de Kerlosquer. Et bientôt, les promeneurs emboîtent le pas, histoire de surplomber la rivière. En période d'étiage, à environ cinquante mètres de la base de l'arcade principale, une grosse pierre plate, légèrement inclinée, fait office de lavoir. Les femmes l'utilisent à bon escient.

Des lavandières sur la roche noire ! Temps, depuis des décennies, révolu. Les transformations du monde rural modifient les données du quotidien. Des parcelles de la voie sont achetées, ici et là, tant et si bien que le viaduc, inévitablement, tombe dans l'isolement et l'oubli. La végétation fera le reste. Aujourd'hui propriété du département, il attend que la main de l'homme, celle-là même qui l'avait jadis façonné avec goût et passion, le dote de son plus bel apparat. Affaire de volonté ?

A. LE NEDELEC



3

1, 2 et 3. Article de Jean dans « L'Echo de Guingamp ».



Le 8 février 2019, Louisette décède. Jean décède, jour pour jour, deux mois plus tard, **le 8 avril 2019.**

Témoignage de Hervé et Maryvonne, enfants de Jean et Nini et de leur nièce Guénaëlle.

Le travail au moulin raconté par Nini

« La journée commençait de très bonne heure le lundi, avant même de déjeuner, les meules commençaient à chanter jusqu'au samedi soir.

A l'entrée du moulin, plusieurs courroies entraînaient tout un système de roulements. Il suffisait de lever les yeux pour voir les silos en bois vernis, une trémie en métal vernis munie d'une petite fenêtre.

D'un côté on pouvait observer le blé qui montait dans des godets fixés sur des petites courroies et de l'autre la farine qui descendait. C'était magique !
Le blé, mis dans des silos, tombait en petite quantité sur les cylindres, le grain était alors écrasé. La farine passait obligatoirement par la trémie pour être tamisée dans le « blanchistaire ». Le son tombait sur le plancher.
Le « blanchistaire » était constitué de carrés en bois avec des toiles en soie pour tamiser la farine, il fonctionnait horizontalement.
Il fallait que la farine soit bien blanche et douce, il en ressortait alors deux produits :

- *La farine prête à consommer.*
- *Le rémoulage (son plus fin) utilisé par les boulangers ou les cultivateurs pour nourrir les animaux.*

Il fallait ensuite ensacher : on utilisait des sacs de toile maintenus avec un cerclage en métal sous la trémie en forme d'entonnoir à sa base. Les sacs étaient pesés sur la bascule en bois, quand elle indiquait 100 Kg, c'était bon.
Un joli nœud sur le sac, une étiquette et on passait au suivant !

Jean fabriquait entre 1,5 à 2 tonnes de farine par jour, il fallait 2 tonnes de blé pour obtenir 1,5 tonne de farine.

Les sacs de son étaient remplis manuellement à la pelle à grain.
Le blé provenait des fermes des alentours. Pour améliorer la qualité de la farine, nous faisions venir du blé d'Eure et Loir. Le transport se faisait par le train jusqu'à Guingamp, Jean allait le chercher avec son petit camion de 2,5 tonnes.
Les journées étaient rythmées par la fabrication de la farine, le passage des clients, les livraisons chez les boulangers.
Il fallait aller chercher le blé dans les fermes ou à la gare et s'occuper des animaux de la ferme.

En août, le moulin s'arrêtait, mais pas le travail : il fallait tout démonter, tout nettoyer. Les cylindres étaient reaiguillés, repiqués pour que la mouture se fasse uniformément.
Le « blanchistaire » était réparé avec des petits papiers collés sur la soie avec un mélange d'eau et de farine. La soie pouvait aussi être complètement changée.

Les sacs en toile percés retrouvaient une nouvelle fonction. Ils étaient réparés avec une colle forte : « Texticroche ».
On badigeonnait le contour de l'endroit percé et on appliquait un autre morceau de toile deux fois plus grand que le trou.
On tapait le tout avec un marteau pour que ça colle, on laissait sécher, puis le sac était plié. Ainsi réparé, il servait à mettre du son.



Les sacs sans défaut étaient réservés à la farine.

La bascule était contrôlée, poinçonnée : pas question de tricher. Les bons comptes font les bons amis !

Nettoyées, réparées, les machines pouvaient redémarrer. »

LES MOULINS

Le Moulin de La Villeneuve

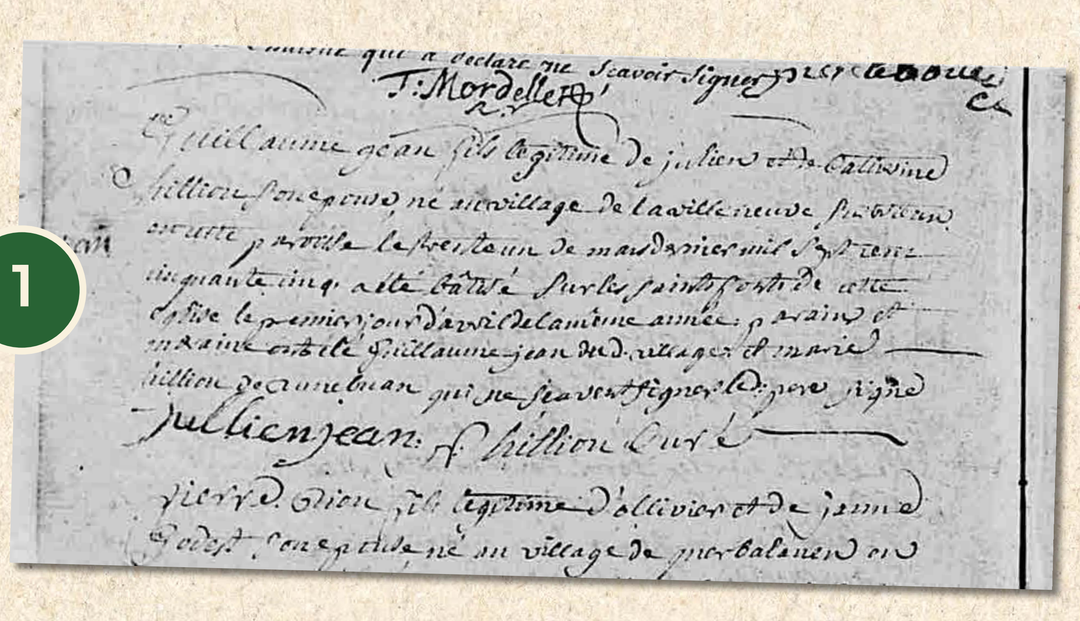
Une famille de meuniers au 18ème siècle au Moulin du Trieux et à Kerauffret

L'acte de sépulture de Catherine HILLION, morte le 2 janvier 1793 à Ploumagoar à l'âge de « 93 ans » (en réalité 65 ans !), nous révèle sa profession : elle est dite « meunière ».

En 1751 elle a épousé Julien JAN, né en 1728 à Pommerit-le -Vicomte, pour lequel on ne trouve pas d'indication de métier.
Le père de Julien, Pierre JAN, originaire de Plouagat, est décédé le 4 novembre 1747 au Moulin de « Keraufray ».
La femme de Pierre JAN, Olive CORREC, native de Pommerit-le-Vicomte, a pour père un couturier ou tailleur… de ce côté-là pas de meunier !

Catherine HILLION et Julien JAN ont plusieurs enfants : Guillaume, né en 1755 à La Ville Neuve ; Catherine Rose, née en 1756 à La Ville Neuve sur Trieux ; Marie, née en 1759 à La Ville Neuve ; Pierre François, né en 1762 au Moulin de « Queraufret » en 1762 ; et Rolland, né en 1764 à Ploumagoar (sans précision du lieu-dit).

Catherine HILLION a une sœur, Marie, dont la belle-mère, Jeanne JUBAS, est originaire de La Ville Neuve sur Trieux.
On voit par là que la famille HILLION a été très implantée sur ce quartier La Villeneuve / Moulin du Trieux / Kerauffret au 18ème siècle.


T. Mordellet

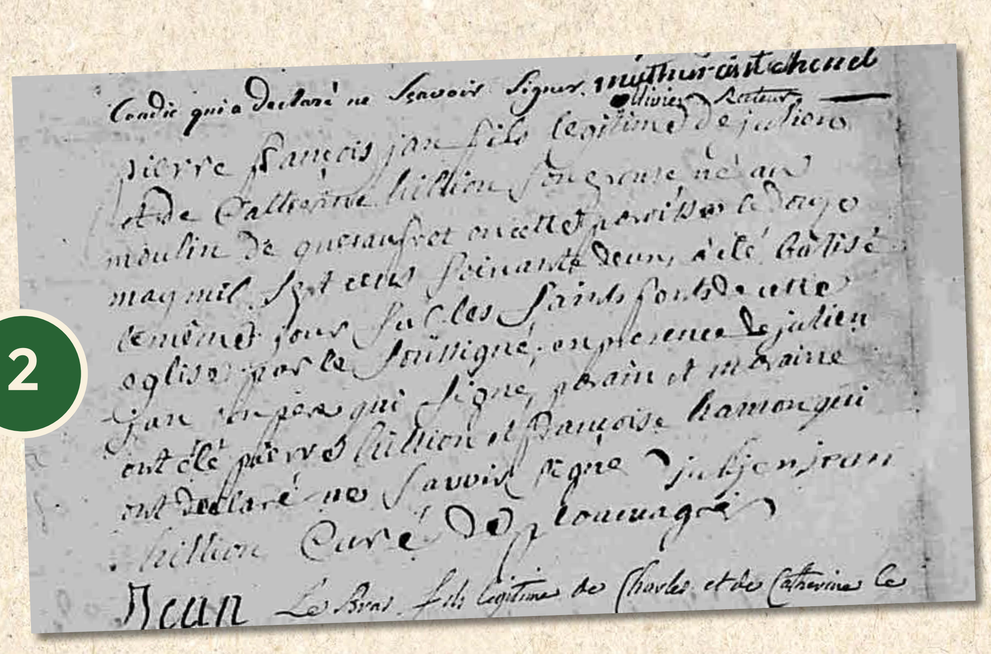
1

Source : Registres paroissiaux / Archives départementales 22.

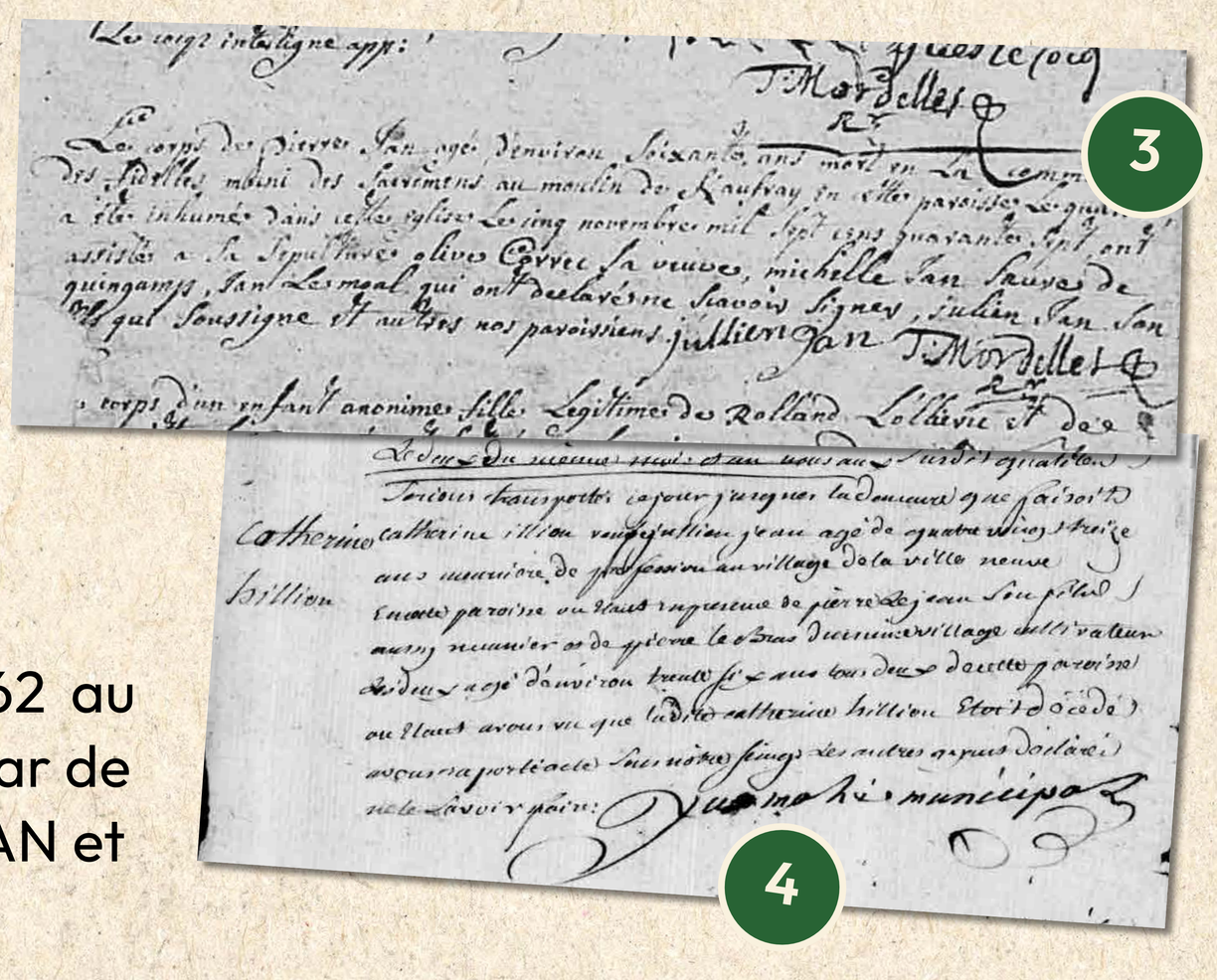
1. Acte de naissance le 31 mars 1755 à la Ville Neuve sur Trieux en Ploumagoar de Guillaume JEAN, fils de Julien JAN et de Catherine HILLION.

Guillaume JEAN fils légitime de Julien et de Catherine HILLION né au village de la Ville Neuve sur Trieux en cette paroisse le trente un de mars dernier mil sept cens cinquante cinq a été bâtisé sur les saints fonts de cette église le premier jour d'avril de la même année, parain et maraine ont été Guillaume JEAN dud.village et Marie HILLION de Runebuan qui ne sçavent signer, le père signe.

[SIGNATURES] Jullien JEAN : F : HILLION curé.



2



3

4

2. Acte de naissance le 12 mai 1762 au moulin de Queraufret en Ploumagoar de Pierre François JAN, fils de Julien JAN et de Catherine HILLION.

Pierre François JAN fils légitime de Julien et de Catherine HILLION son épouse né au moulin de Queraufret en cette paroisse le douze may mil sept cens soixante deux a été bâtisé le même jour sur les saints fonts de cette église par le sous-signé en présence de Julien JAN son père qui signe, parain et maraine ont été Pierre HILLION et Françoise HAMON qui ont déclaré ne savoir signé.

[SIGNATURES] Julien JEAN , HILLION curé de Ploumagoar

3. Acte de décès le 4 novembre 1747 au Moulin de Keraufray en Ploumagoar de Pierre JAN père de Julien JAN.

4. Acte de décès le 2 janvier 1793 à la Ville neuve en Ploumagoar de Catherine HILLION veuve de Jullien JAN (ou JEAN).

[En marge :] Catherine HILLION

Le deux du même mois et an [janvier 1793] nous aux susdits qualités [Yves MAHÉ officier municipal, François LE BONNER, François PÉRÉDOU] serions transportés ce jour jusques la demeure que faisoit Catherine [H]ILLION veufve de Jullien JEAN, âgé[e] de quatre vingt treize ans meunière de profession au village de la Ville neuve en cette paroisse, nous en présence de Pierre LE JEAN son fils aussy meunier et de Pierre LE BRAS cultivateur, les deux âgé d'environ trente six ans tous deux de cette paroisse, où nous avons vu que ladite Catherine HILLION étoit décédé, avons raporté acte sous notre seings les autres ayant déclaré ne le savoir faire .

[SIGNATURE] Yves MAHÉ municipal

LES MOULINS



©ROUDENNGRAFIK

Le Trieux

Le Trieux (« Trev » en breton) est un petit fleuve côtier breton, dans le département des Côtes-d'Armor.



Le Trieux prend sa source à Kerpert (aux alentours du village de Kerscouédec) dans une zone humide sous forme de ruisseaux émanant de multiples touradons, à une hauteur de 230 mètres.

Au départ de Kerpert il vient alimenter l'étang Neuf (superficie 9 ha). Il traverse les villes de Guingamp et Pontrieux jusqu'où la mer remonte, et laisse Lézardrieux sur sa rive gauche, Paimpol, et Loguivy-de-la-Mer sur sa rive droite.

Il reçoit comme affluent le Leff à Quemper-Guézennec. Le Trieux est navigable depuis Pontrieux, de son écluse à sas jusqu'à la mer, sur 17 km.

Le Trieux traverse ou longe vingt-trois communes et neuf cantons. Après un parcours de 72 km, il se jette dans la Manche en face de l'île de Bréhat.

On trouvait près d'une trentaine de moulins sur son cours.

Le Trieux est l'une des plus grosses rivières du département. Réputée pour ses saumons, elle n'en est pas moins une rivière riche en truites sauvages.

Sur ses sources en amont de l'Etang Neuf à Saint-Connan, le Trieux n'est encore qu'un petit ruisseau que les pêcheurs locaux fréquentent assidûment.
En aval de l'Etang Neuf, la rivière prend des forces et s'élargit pour devenir une magnifique rivière à truites.

Elle est alors facile d'accès, longeant la D787 qui relie Corlay à Guingamp. Toutes les pêches y sont possibles : le toc, le lancer ou la pêche à la mouche.



Après Guingamp, la rivière dépasse régulièrement les 20 m de large, le Trieux est alors constitué d'une succession de plats, de profonds et de courants.



LE TRIEUX

Le pont de Lézardrieux

Le pont de Lézardrieux ou pont Saint-Christophe, sur l'estuaire du Trieux a été construit pour faciliter les échanges entre Lézardrieux et Paimpol.

Dès 1833 un cahier des charges est établi pour un pont suspendu. Le pont est conçu par Monsieur Ozou, entrepreneur qui a déjà réalisé le pont Canada à Tréguier, le coût du pont est évalué à 270 000 francs et l'État verse une subvention de 40 000 francs.

Le pont est réceptionné puis ouvert à la circulation **le 10 août 1840,** il a une portée de 152 mètres et son tablier est large de 4,20 mètres.

Le pont actuel

Dès 1911 le Département projette la transformation de ce pont pour accueillir la voie ferrée reliant Plouha, Paimpol et Tréguier. Monsieur Louis HAREL DE LA NOE, ingénieur en chef des ponts et chaussées soumet son projet, mais finalement la première guerre mondiale met en sommeil celui ci.

Après la guerre le projet est repris, la construction de cet ouvrage est alors soumise à un concours. Le projet retenu est celui d'un « pont Cantilever suspendu rigide » dérivé du système étudié par le Colonel de génie Gisclar, il est conçu par Gaston Leinekugel Le Cocq avec la société de chantiers et ateliers de la Gironde, pour une somme forfaitaire de 1 million 585 272 francs (145 millions d'euros). La portée de ce nouveau pont est désormais de 112 mètres. Afin de ne pas interrompre la circulation le temps des travaux le nouveau tablier est construit sous l'ancien qui sera détruit à la fin du chantier.

Le nouveau pont est inauguré **le 5 Juillet 1925.**

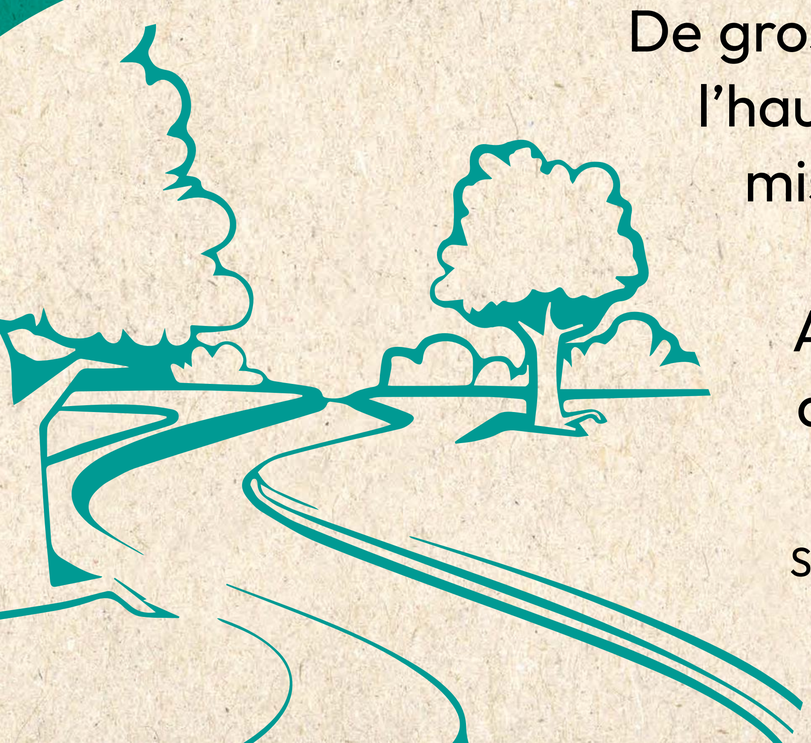
La ligne départementale ferme **le 31 mars 1950,** le pont est désormais entièrement routier.

De gros travaux sont entrepris **entre 1987 et 1993** avec réparation de l'haubanage, changement du système d'ancrage des haubans, remise en peinture des pylônes et réparation du tablier métallique.

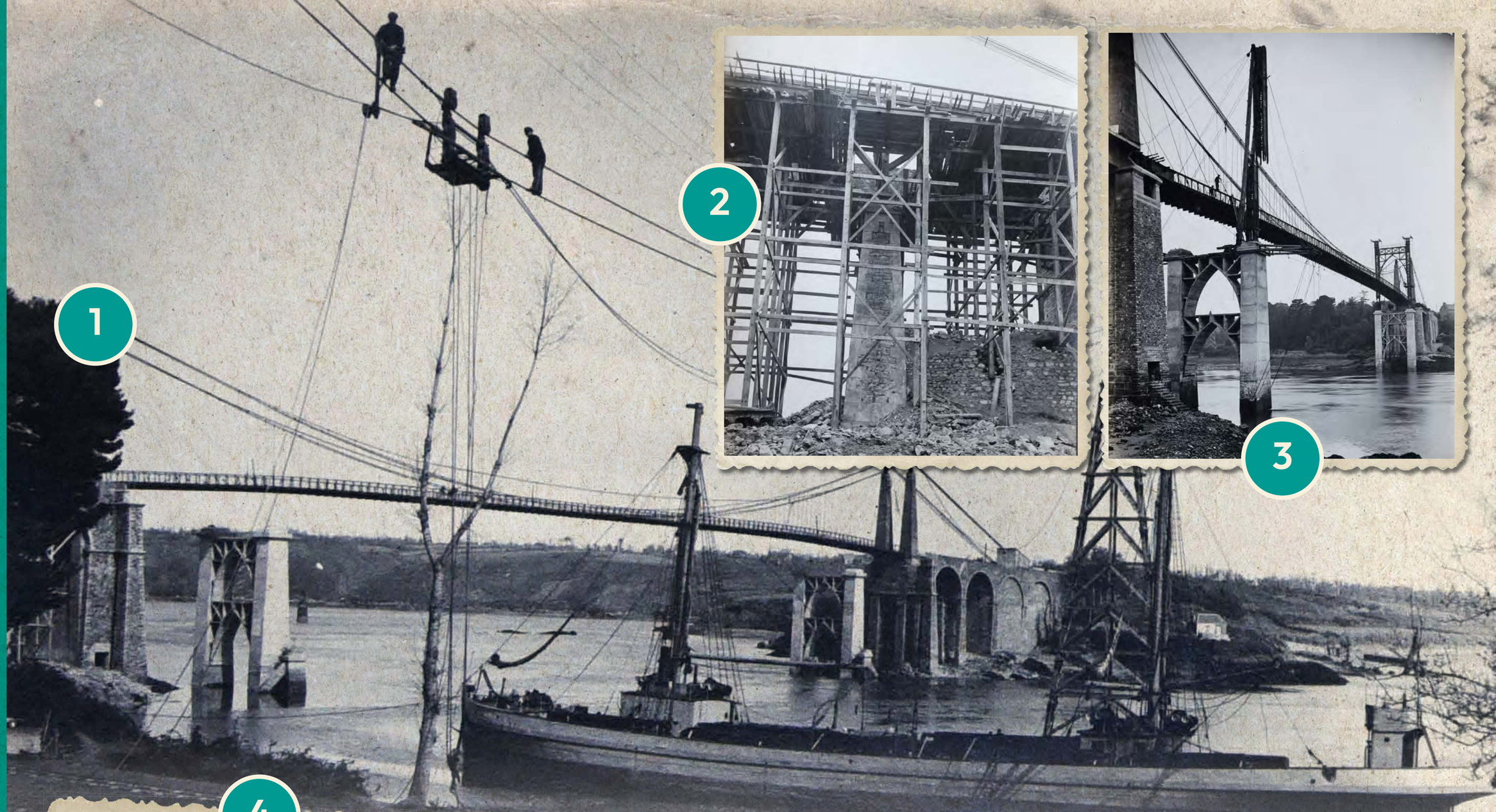
Actuellement, le pont subit des travaux de réhabilitation qui devraient durer deux ans et estimés à 11,4 millions d'euros.

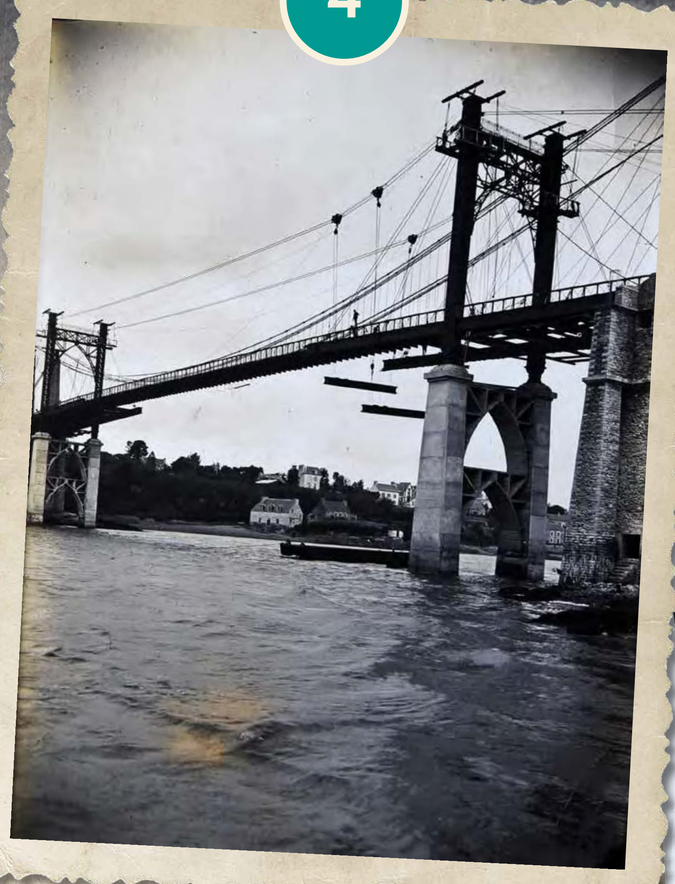
Source : Le Petit Train des Côtes-du-Nord mars 2022 numéro 86 de Fabien Bonic.

LE TRIEUX



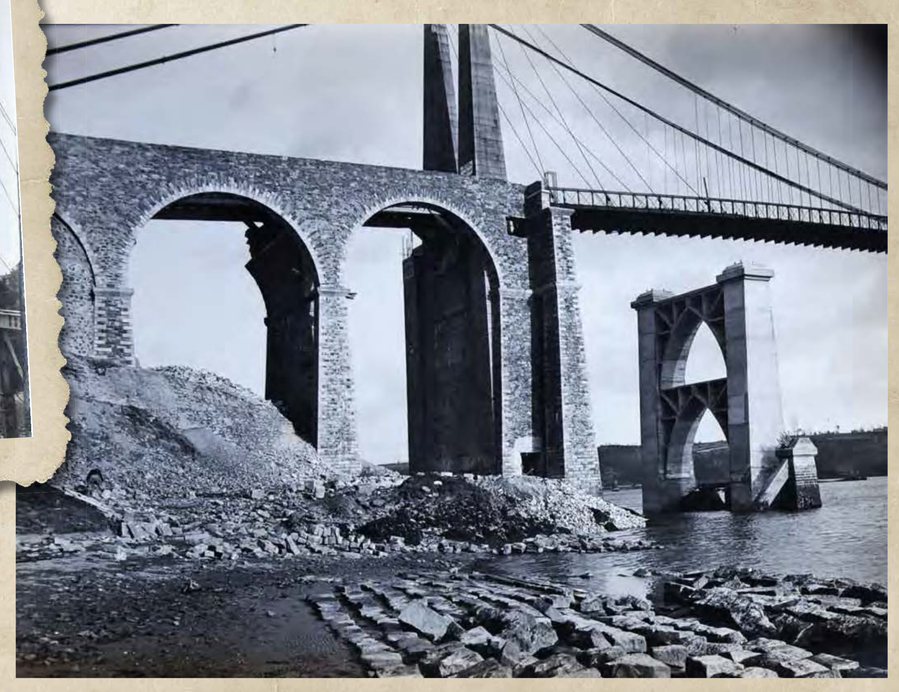
LE TRIEUX













1. Acheminement des matériaux de chantier par cabotage maritime.

2. Elévation d'une pile en maçonnerie traditionnelle en rive gauche.

3. Levage du treillis vertical du portique rive droite.

4. Levage des entretoises du tablier metallique.

5. Levage du treillis horizontal du portique.

6. Sur chaque pylône, des nacelles de travail sont suspendues via des potences de lavage.

ROUDENNGRAFIK

L'Association
Harel de la Noë

Défense du patrimoine depuis 1995.

Origines de l'association

- **27 juin 1995 à 16h01 :** dynamitage du viaduc de Souzain entre Saint-Brieuc et Plérin.
- **9 août 1995 :** création de notre association.

Nos buts et nos statuts

- **Faire connaître** Louis Harel de la Noë et son œuvre.
- **Favoriser la sauvegarde** par une approche sélective.
- **Mettre en valeur** les ouvrages d'art construits par Louis Harel de La Noë, quelque soit l'endroit où ils se trouvent.

Notre approche : Une sauvegarde sélective des ouvrages

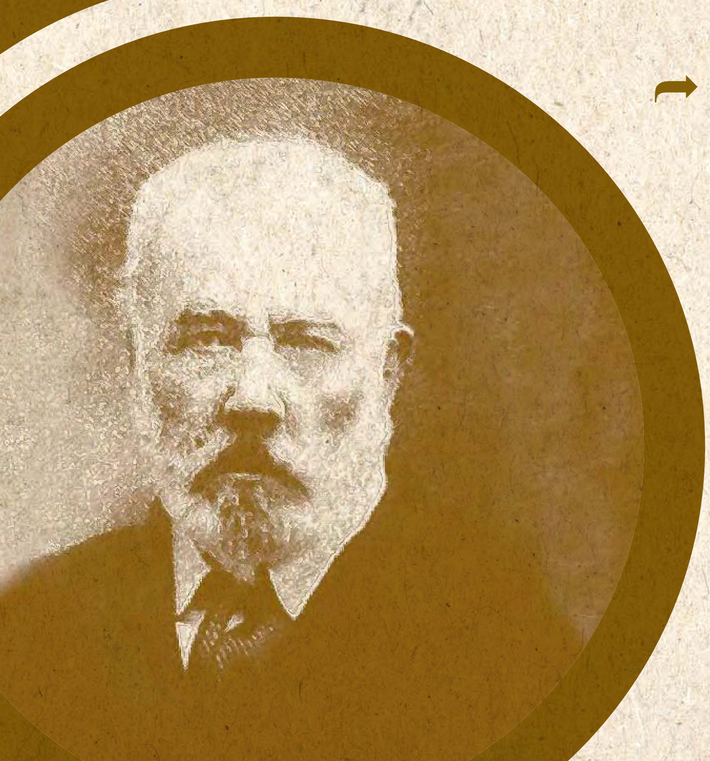
Critères retenus :

- Intérêt historique, technique et architectural.
- Intégration dans un projet touristique ou urbanistique.
- Fonction de leur état de conservation actuel.
- Opportunité d'un projet et intérêt du public.

Moyens et actions en quelques chiffres

- **27 ans d'action bénévole** en défense du patrimoine.
- **3000 visiteurs accueillis en visites guidées gratuites** sur les ouvrages.
- **1000 visiteurs en expositions, conférences et projections de film.**
- **200 articles de presse.**
- **12 publications** dans des revues et livres.

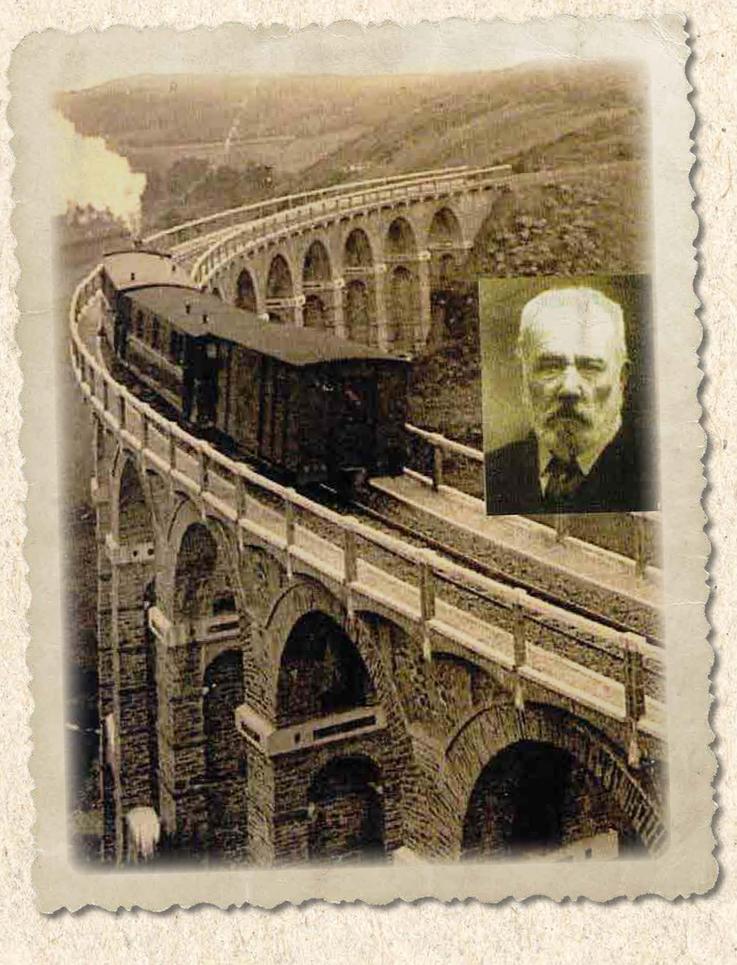
Exemple d'action : le confortement du viaduc de Toupin



- **Incitation des élus à classer des ouvrages :** inscription des ouvrages d'art de la Vallée de Gouëdic aux **Monuments Historiques en mars 2014.**
- **Sauvegarde d'une travée de garde-corps d'origine** à la Briqueterie à Langueux.
- L'Association est représentée par son président **au Conseil du Patrimoine.**
- **Suivi des travaux,** avis aux services et aux élus.

LOUIS HAREL DE LA NOË

Biographie de
Louis Harel de la Noë

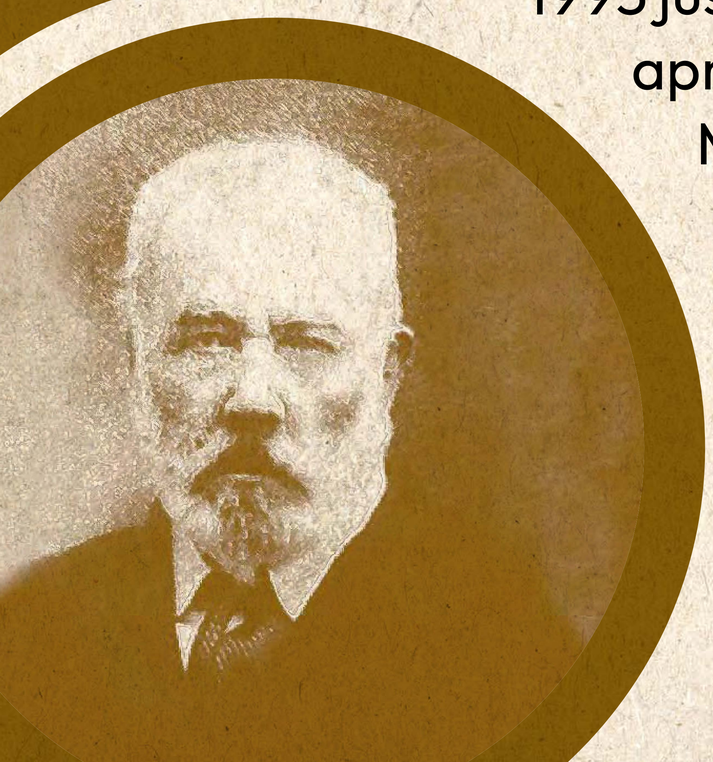


Il est né à Saint-Brieuc le 29 janvier 1852. Son nom est actuellement méconnu du grand public, contrairement à celui de ses illustres contemporains Gustave Eiffel (sa fameuse Tour, ses ponts métalliques) ou Fulgence Bienvenüe (Gare Montparnasse et 1ère ligne du métro parisien) qui, lui, était son collègue de promotion de formation « X- Ponts » à Paris entre 1872 et 1875. On connaît plus ses successeurs comme Eugène Freyssinet qui a amélioré l'utilisation du béton armé en lui ajoutant la technique de précontrainte. Pourtant sa contribution aux techniques aujourd'hui utilisées couramment dans toutes les constructions de bâtiments et ouvrages d'art est considérable.

En effet, il a été le premier à utiliser les techniques du béton armé dans la construction d'ouvrages d'art (ponts, viaducs, gares, murs de soutènement pour routes et chemins de fers, ouvrages maritimes, phares) avant même la rédaction des premières ébauches de règlements (1906) puis de normes (années 30) sur cette technique de construction alors nouvelle.

Il a conçu et supervisé la construction de près de 300 ouvrages au cours de ses 33 ans de carrière au service de différents départements français (Sarthe, Finistère, Côtes d'Armor). Ses réalisations ont non seulement développé la maîtrise de ces techniques mais il a su réaliser des ouvrages d'une esthétique incomparable. Son style s'incarne par le mélange de différents matériaux : pierre, briques bicolores rouges et blanches, béton armé
et parfois l'acier.

L'un de ses ouvrages majeurs, le viaduc de Souzain (1903-1905) à Saint-Brieuc (Côtes d'Armor) a été dynamité sur ordre du Premier Ministre en juin 1995 juste avant le départ du tour de France, après une grande polémique entre le Ministère de la Culture qui l'avait inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques et le Ministère de l'Equipement qui souhaitait le faire démolir pour raison de sécurité.





Harel De La Noë à l'Ecole des Ponts et Chaussées.

LOUIS HAREL DE LA NOË

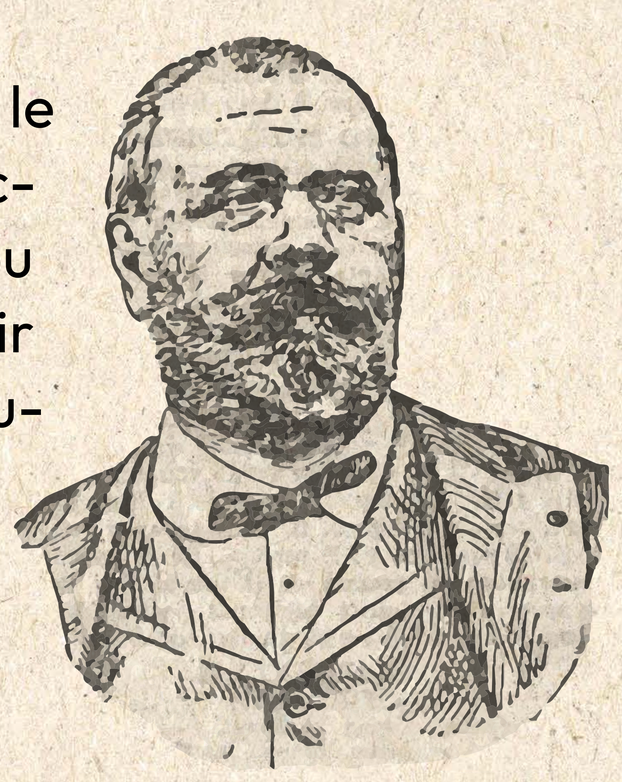


Harel De La Noë à l'Ecole Polytechnique.

Il reste aujourd'hui quelques-uns des grands ouvrages qu'il a construits, l'essentiel étant situé sur l'ouest de la France, principalement sur les Côtes d'Armor.

Mr Harel de la Noë a été reconnu par les politiques et par ses pairs de son vivant, tant au plan régional, qu'au plan national et international (médaille d'or de l'Exposition Universelle de 1900, prix Caméré de l'Académie des Sciences en 1910).

Des universitaires du domaine de la construction le connaissent dans le monde entier, puisque nous avons l'occasion d'être questionnés aussi bien par des ingénieurs ou des professeurs allemands que japonais, qui sont venus voir certains viaducs en Bretagne pour leur intérêt architectural, patrimonial et technique.



Dessin de presse d'Harel de La Noë âgé de 53 ans.

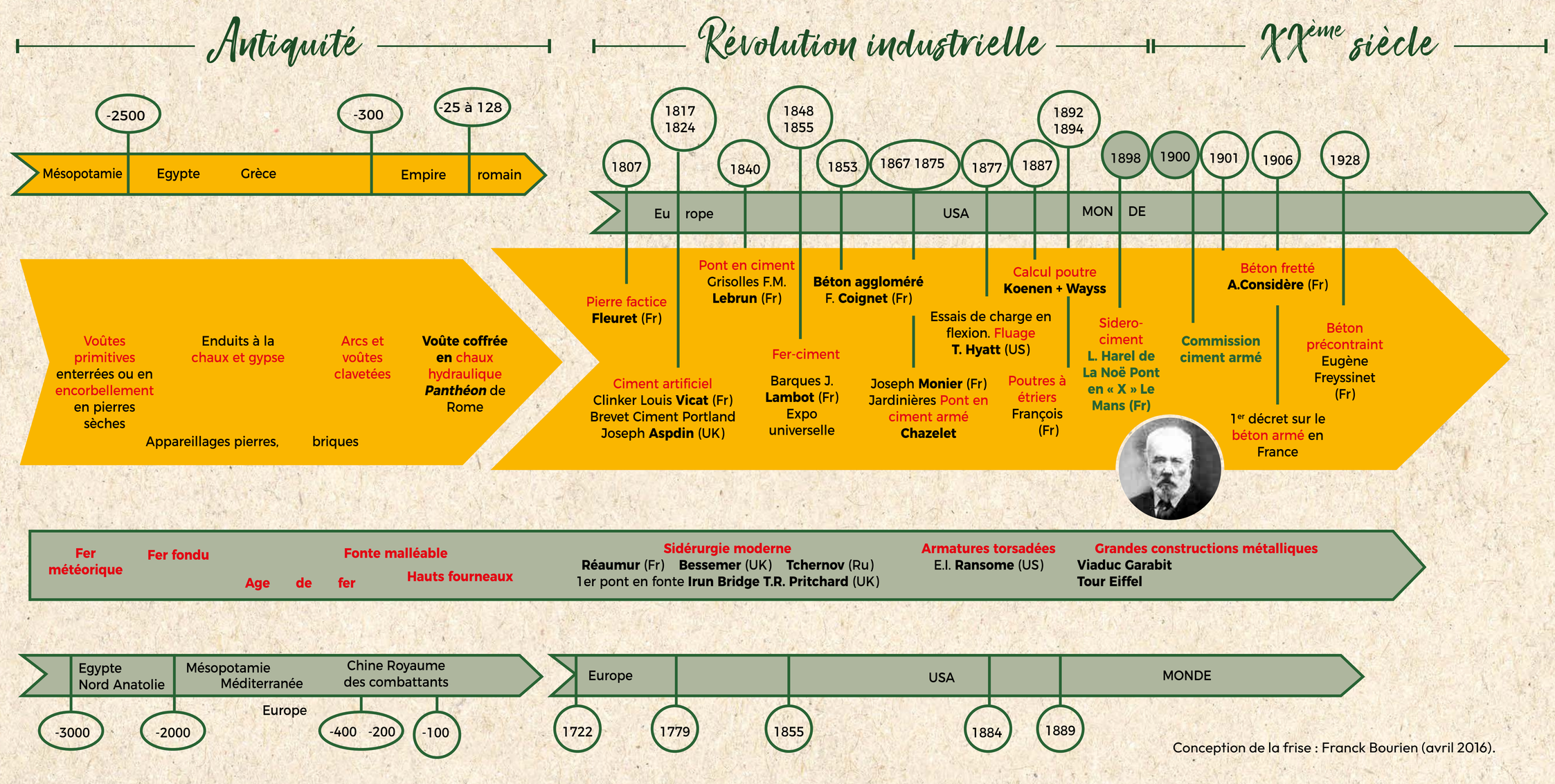


Photo : Franck Bourien (2005).

Viaduc des Ponts Neufs franchissant le cours du Gouessant entre Morieux et Hillion sur la route de Pléneuf-Val-André à Saint-Brieuc.

237 m de long – 26 m de haut – courbure de 120 de rayon.

Où situer Louis Harel De La Noë parmi les techniciens de la construction ?



Conception de la frise : Franck Bourien (avril 2016).

LOUIS HAREL DE LA NOË

Le viaduc de Kerlosquer

Chef d'oeuvre du béton armé et du patrimoine ferroviaire du début du XXème siècle.

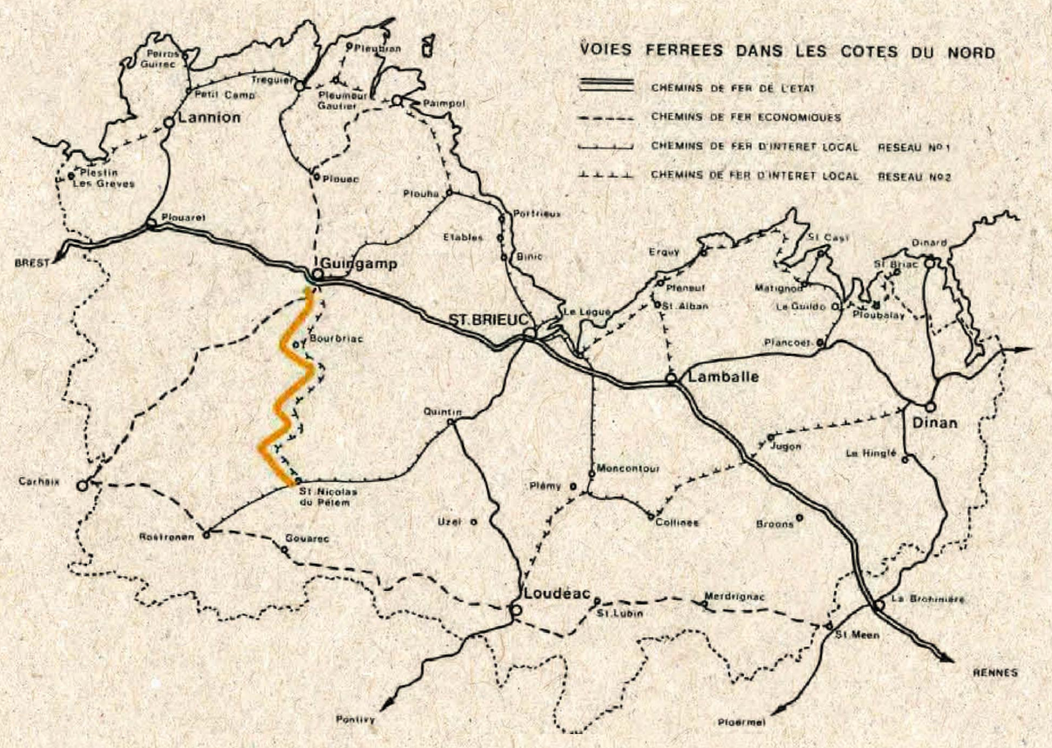
Situation du viaduc de Kerlosquer

Viaduc : définition

C'est un pont qui franchit une vallée.

Source : page 137 -aide-mémoire « Travaux publics ** » Ed. Dunod , Paris, 1965.

Le viaduc de Kerlosquer appartient au second réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (« Petit train »). Il a été construit à partir de 1913 et mis en service tardivement en 1923, du fait de la Grande Guerre et suite aux tergiversations et aux modifications effectuées par les ingénieurs des Ponts successeurs d'Harel de la Noë, qui doutaient de la stabilité de ses ouvrages articulés. Il est situé près du bois de Kerauffret entre les communes de Ploumagoar et de Saint-Adrien sur l'ancienne ligne de chemin de fer d'intérêt local à voie métrique de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem. Il n'est resté en service que durant 15 ans entre 1923 et 1938, la ligne ayant été victime de la crise de 1929 et du succès de l'automobile.



Source : DDE 22 –S.A.E et C.D.O.A, : « Anciennes voies ferrées d'intérêt local - Conservation et mise en valeur du patrimoine », novembre1985 ; page 4.

Pour mémoire, Louis Auguste Harel de la Noë avait déclaré *« je bâtis mes ouvrages pour 50 ans, parce que la route prendra ses droits »*.

Les ouvrages d'art du second réseau



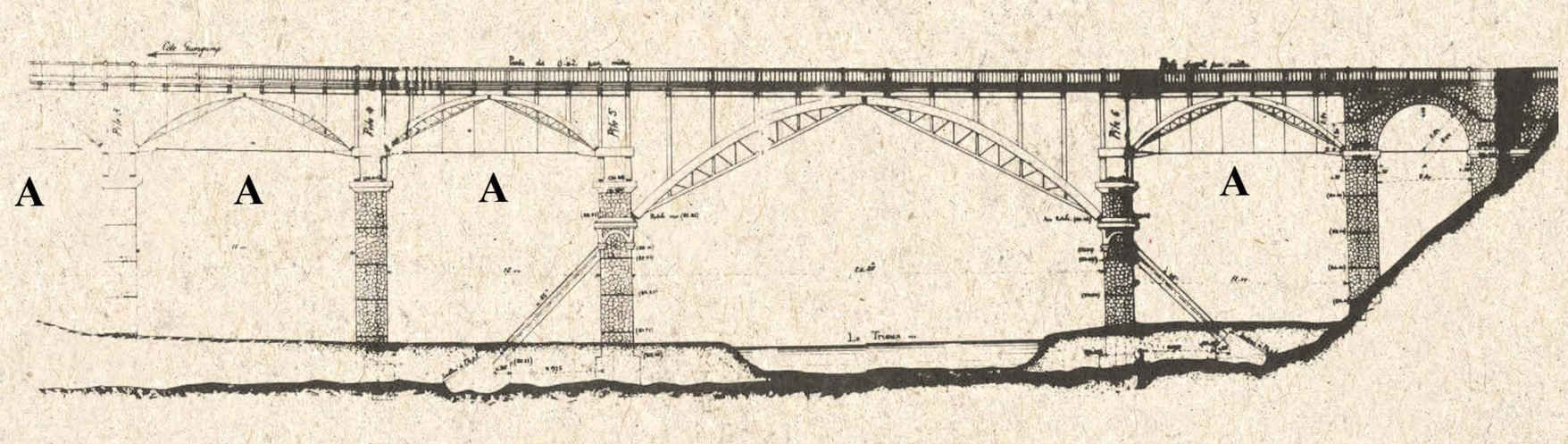
Les principaux ouvrages avec arc type « second réseau » des Chemins de fer des Côtes-du-Nord

- Viaduc droit de Préto (Pléneuf), détruit en 1968.
- Viaduc droit de Bréhec, détruit en 1972.
- Viaduc droit de Cadolan à Guingamp, détruit en 1978.
- Viaduc droit de Port Nieux (Fréhel), à l'abandon.
- **Viaduc courbe de Kerlosquer à Ploumagoar, à l'abandon.**

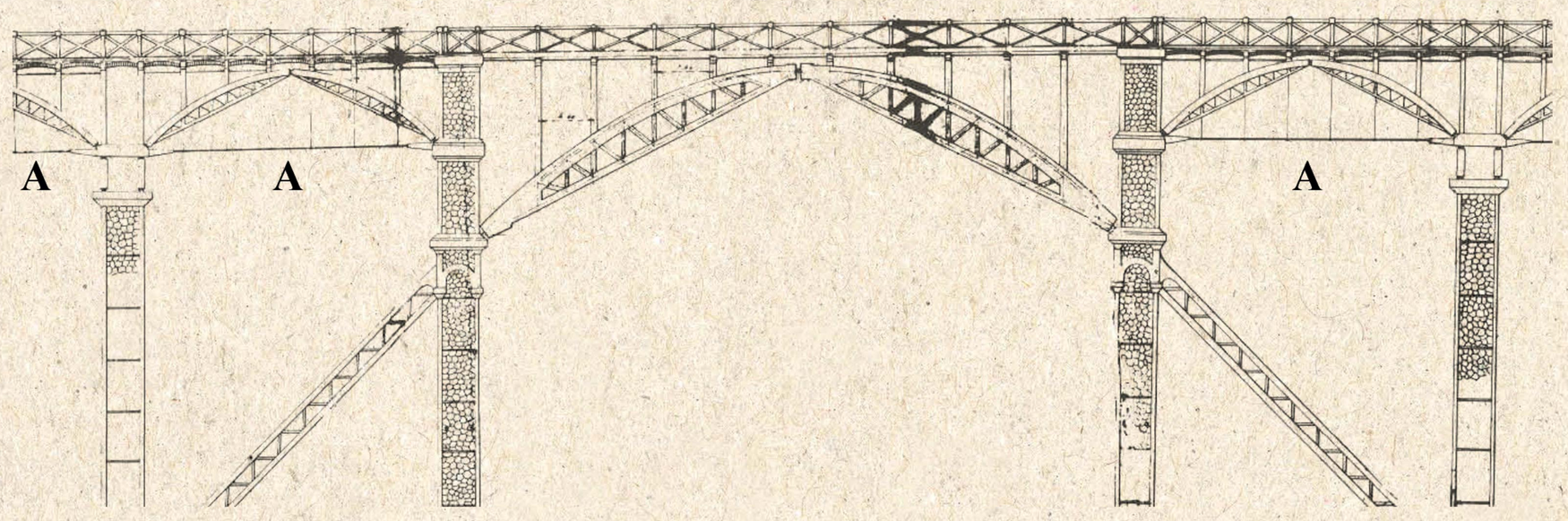
- Viaduc courbe des Ponts Neufs (Hillion), restauré en 2014.
- Viaduc droit de Caroual (Erquy), restauré en 2021.

Arcs types des ponts du deuxième réseau (A)

Viaduc de Kerlosquer



Viaduc de Port Nieux



Sources DDE 22 –S.A.E et C.D.O.A, : « Anciennes voies ferrées d'intérêt local - Conservation et mise en valeur du patrimone, novembre1985 ; page 27).

Le béton armé : quelques notions de construction

Qu'est-ce que le béton ?

C'est un agglomérat artificiel de cailloux, graviers et de sable, réunis entre eux au moyen de ciment hydraulique.

Caractéristiques essentielles du béton armé

Ce matériau composite allie les propriétés mécaniques du béton (résistance importante aux efforts de compression) et celles de l'acier (résistance à la traction et à la flexion). L'adhérence entre l'acier et le béton permet cette conjonction. Cette alliance n'est possible que parce que ces deux matériaux ont des valeurs de coefficients de dilatation proches, sinon les variations de températures provoqueraient rapidement des désordres importants dans les ouvrages en béton armé.

Les points faibles du béton armé

Les premiers bétons armés utilisés par Louis Harel de la Noë, présentent des faiblesses du point de vue de leur conservation. En effet, au début du XXème siècle, ce nouveau matériau ne bénéficiait pas d'un retour d'expérience suffisant et de cahiers des charges suffisants pour en maîtriser toutes les propriétés, surtout à long terme. L'utilisation de sable de mer qui contenait du sel, l'absence de vibration du béton pour en chasser les bulles d'air, l'enrobage insuffisant de l'acier, la granulométrie des agrégats employés alors, ont contribué à une oxydation des

aciers, qui a provoqué la fissuration, voire l'éclatement du béton d'enrobage, avec l'aide du gel. Malgré tout, même si Louis Harel de la Noë était bien conscient qu'il bâtissait des ouvrages pour 50 ans maximum, de nombreux ponts sont encore debout aujourd'hui, même s'ils nécessitent une restauration des parties en béton armé. Pour compenser la rigidité du procédé, il existe des joints de dilatation, et l'articulation des arcs qui reprenent les efforts de flexion assurent la descente des charges jusqu'aux fondations en évitant des fissurations.

Les remèdes possibles

Il s'agit de purger les parties de béton en cours de détachement, de brosser les aciers dégagés, de le passiver contre la corrosion, de reconstituer des volumes de béton manquants en béton fibré et de les étancher en surface par des résines. L'étanchéité et l'écoulement des eaux sur le tablier, ainsi que le maintien des joints de dilations sont impératifs pour une conservation pérenne des ouvrages restaurés.

Caractéristiques principales des ouvrages

Ligne	Ouvrage	Localisation	Longueur(*)	Hauteur	Conception	Etat actuel
Yffiniac / Matignon	Viaduc des Ponts Neufs	Hillion - Morieux	**237 m**	27,6 m	8 travées de 12 m **En courbe**	En bon état D'accès facile mais interdit
	Viaduc de Préto	Pléneuf	95 m	11,95 m	4 travées de 12 m	Détruit en 1968
	Viaduc de Caroual	Erquy	109 m	17,5 m	2 travées de 12 m Arc central de 45 m	En bon état D'accès facile
	Viaduc de Port Nieux	Fréhel	207 m	29 m	7 travées de 12 m Arc central de 38,5 m	En mauvais état D'accès difficile et interdit
Plouha / Paimpol	Viaduc de Bréhec	Bréhec	203 m	**33 m**	12 travées de 12 m **Piles contreventées en 1922**	Détruit en 1972
Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem	Viaduc de Cadolan	Guingamp	203 m	18,6 m	8 travées de 12 m Arc central de 39 m	Détruit en 1978
	Viaduc de Kerlosquer	**Ploumagoar**	**133 m**	**16,5 m**	**5 travées de 12 m Arc central de 26 m avec béquilles 1 arc type 1er réseau côté Saint-Adrien en culée**	**En mauvais état D'accès difficile et interdit**

Les 7 grands viaducs en béton armé du second réseau sont construits suivant le même type standardisé, à savoir :

- Préfabrication des éléments,
- Arcs paraboliques des travées courantes en béton armé sur 12 mètres de portée,
- Arcs paraboliques centraux de grande portée (26 à 45 mètres) existant sur les ouvrages dont le site présentait des difficultés à trouver un bon sol de fondation.

Ils sont coulés en place sur cintres en bois assemblés à plat au sol.

Le viaduc de Kerlosquer : description de l'ouvrage

Le viaduc de Kerlosquer est un ouvrage à arcs en béton armé préfabriqués articulés sur 3 appuis surmontés de pilettes oscillantes. D'une longueur de 132,9 mètres, il franchit la vallée du Trieux à 14 mètres au-dessus du cours d'eau. C'est l'un des trois seuls ouvrages à tracé circulaire que l'ingénieur Harel de la Noë a conçu avec le viaduc des Ponts Neufs et celui de Douvenant tous deux restaurés à ce jour.

Il comprend 5 travées identiques d'une portée de 12 mètres, formées d'arcs en béton armé préfabriquées sur site. 4 des 5 arcs sont situés côté Ploumagoar, et le 5ème est situé côté Saint-Adrien contre un arc de culée de type « premier réseau ». Ils sont séparés par un arc majeur unique de 26 mètres stabilisé latéralement par deux béquilles, qui permet d'enjamber le Trieux.

Les piles (1)

Ces piles élancées en maçonnerie ont un fruit identique à celui des piles des viaducs du premier réseau.
Leur section en double « T » permet de réduire le volume des matériaux pour un maximum de rigidité.

Tous les deux mètres de haut, viennent s'intercaler à la maçonnerie des chaînages de répartition des charges en béton armé. Malgré la hauteur, il n'y a pas de contreventement. Les échafaudages ayant servi lors de la construction du viaduc étaient constitués de planchers sommaires appuyés sur les piles à l'avancement et sur des perches en bois (écoperches). L'accès à ces plates-formes de travail se faisait au moyen d'échelles en bois de grande hauteur défiant le vide au-dessus de la vallée. La pierre a probablement été extraite non loin du site de construction.

Les sommiers (2)

Ils sont en béton armé et couronnent les piles. Les ferrures scellées étaient destinées à soutenir les passerelles de travail provisoires en bois situées sous l'arc, entre chaque pile. Celles-ci étaient dotées de garde-corps.

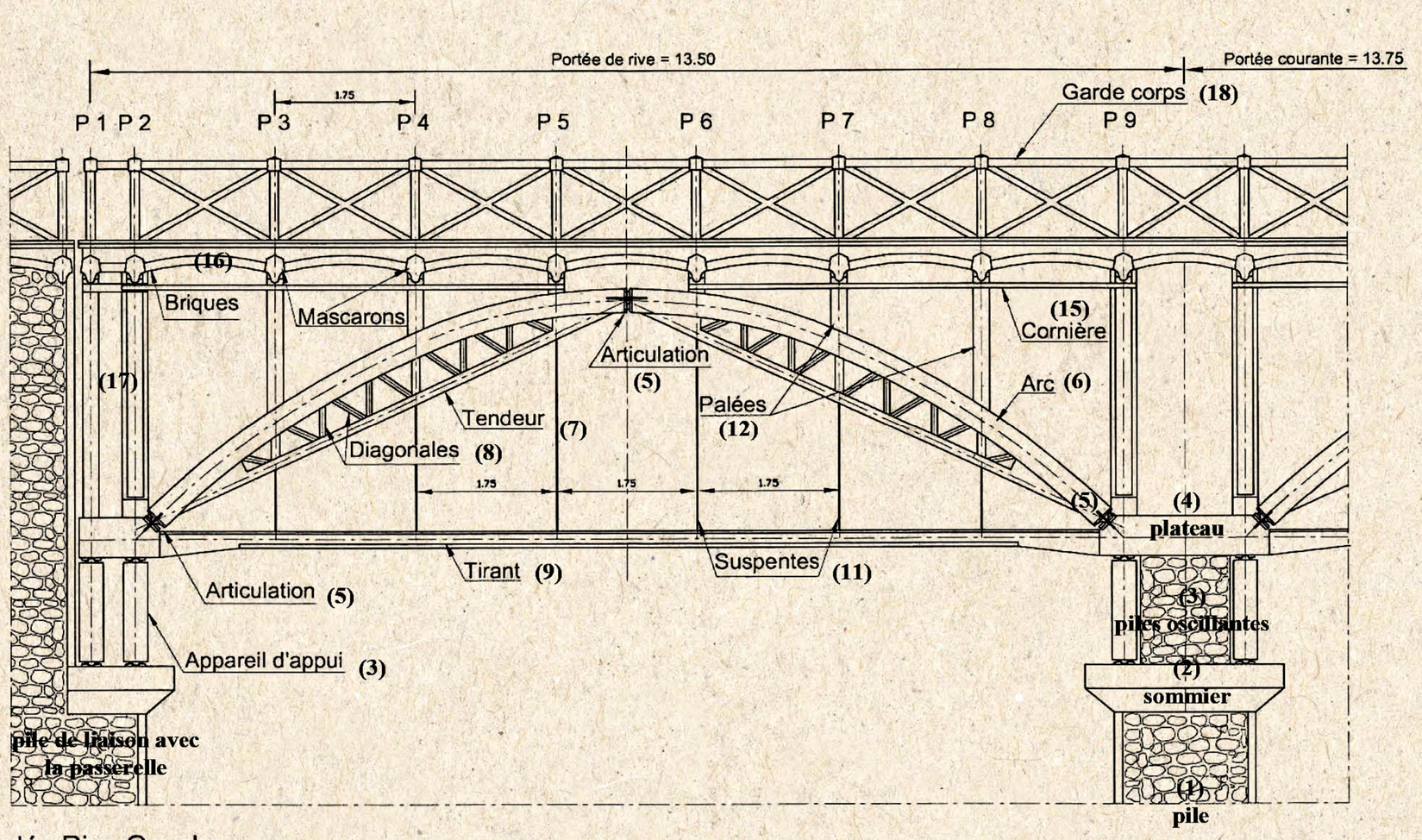
Tous les éléments de la superstructure en béton suivants ont été préfabriqués sur le site de façon standardisée et posés à l'avancement pour des raisons d'économie, sauf l'arc majeur, trop lourd, qui lui a été coulé en place sur plein cintre en bois.

Les piles oscillantes (3) ou appareil d'appui

Elles sont montées sur rotules entre le sommier et le plateau. Elles sont doublées au droit de pile de culée.

Les arcs paraboliques (6)

Ils comprennent deux demi-arcs constitués de deux membrures (7) jointes par un treillis (8) ou diagonale, assemblés par trois articulations (5) : 2 rotules à la base, et 1 rotule à la clé. Les deux arcs de chaque travée sont liaisonnés par des cornières croisées.

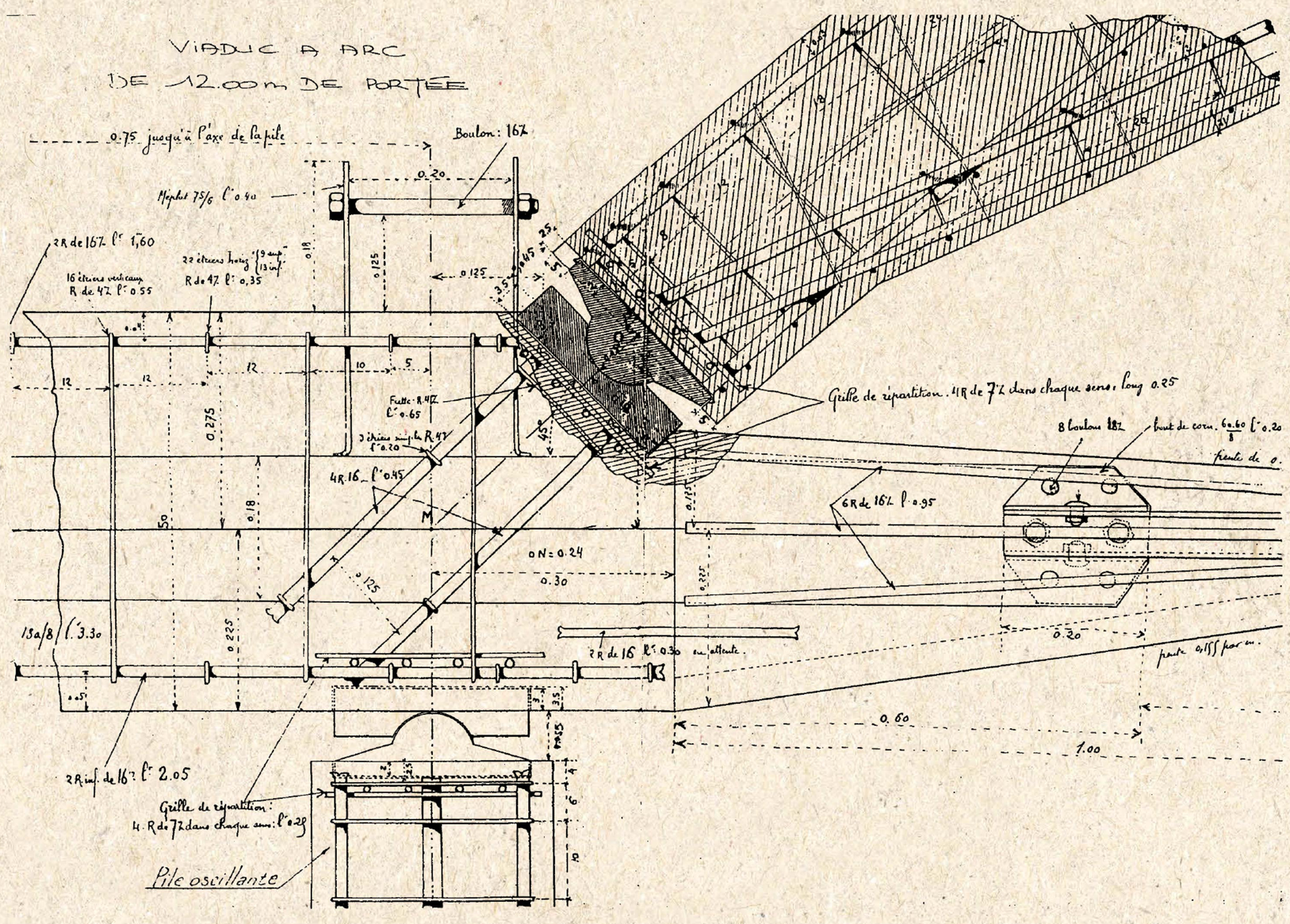


Culée Rive Gauche

Arc type du second réseau - Viaduc des Ponts Neufs à Hillion et Morieux (arc rive gauche, élévation amont).

Sources : Conseil Général des Côtes d'Armor.

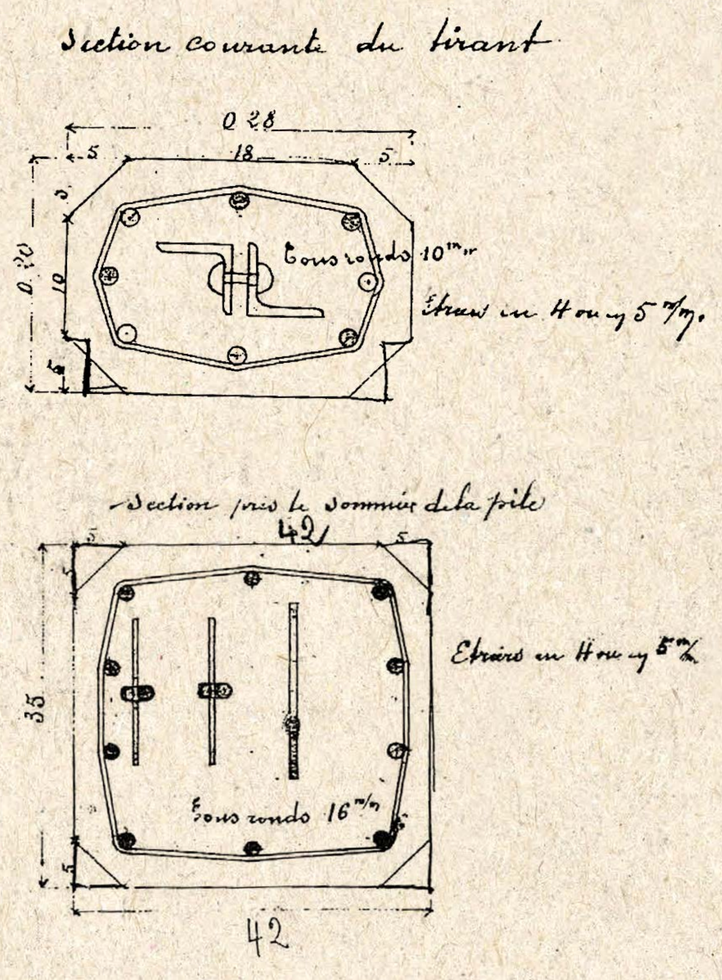
Détail - Type des rotules d'articulation basses



Sources : Conseil Général des Côtes d'Armor.

Le tirant des arcs (9)

Il est en béton armé et son noyau est constitué de deux cornières métalliques (10) assemblées, qui reprennent les efforts de traction (voir plan de coupe à droite). Telle la corde d'un arc, il permet de fermer l'arche et équilibre les composantes horizontales des efforts qui sont transmises par chaque demi-arc par l'articulation.



Les suspentes métalliques (11)

Elles soutiennent le tirant de son poids propre.

Les palées verticales (17)

Elles supportent les poutres (13) du tablier. Les parties en encorbellement soutiennent les trottoirs et les garde-corps.

Les trottoirs en encorbellement (16)

Sur les arcs types de 12 mètres, ils sont constitués de voûtains et sont en brique. Sur l'arc majeur de 26 mètre, ce sont des dallettes préfabriquées en béton armé.



Viaduc courbe de Kerlosquer : altération des arcs en béton armé

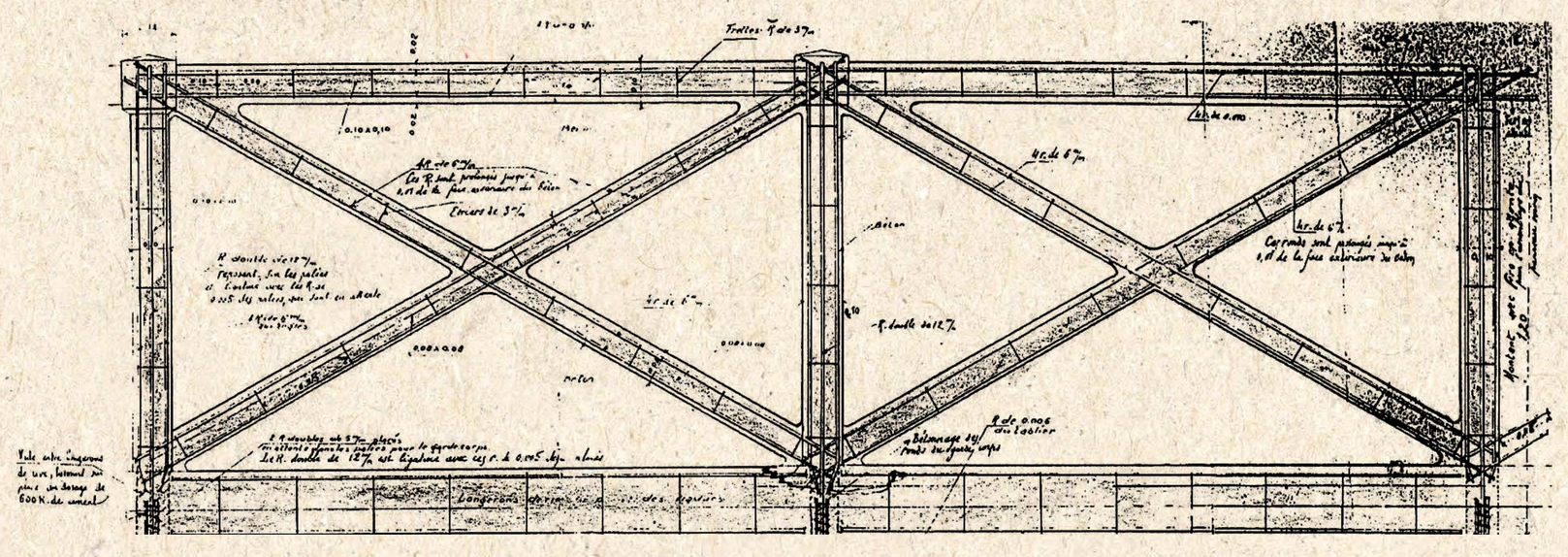


Viaduc courbe de Kerlosquer : arc de 26 m

Les garde-corps (18)

Ils sont en béton armé formant des croix de Saint-André.

Franck Bourien.



Sources : Conseil Général des Côtes d'Armor.

ROUDENNGRAFIK