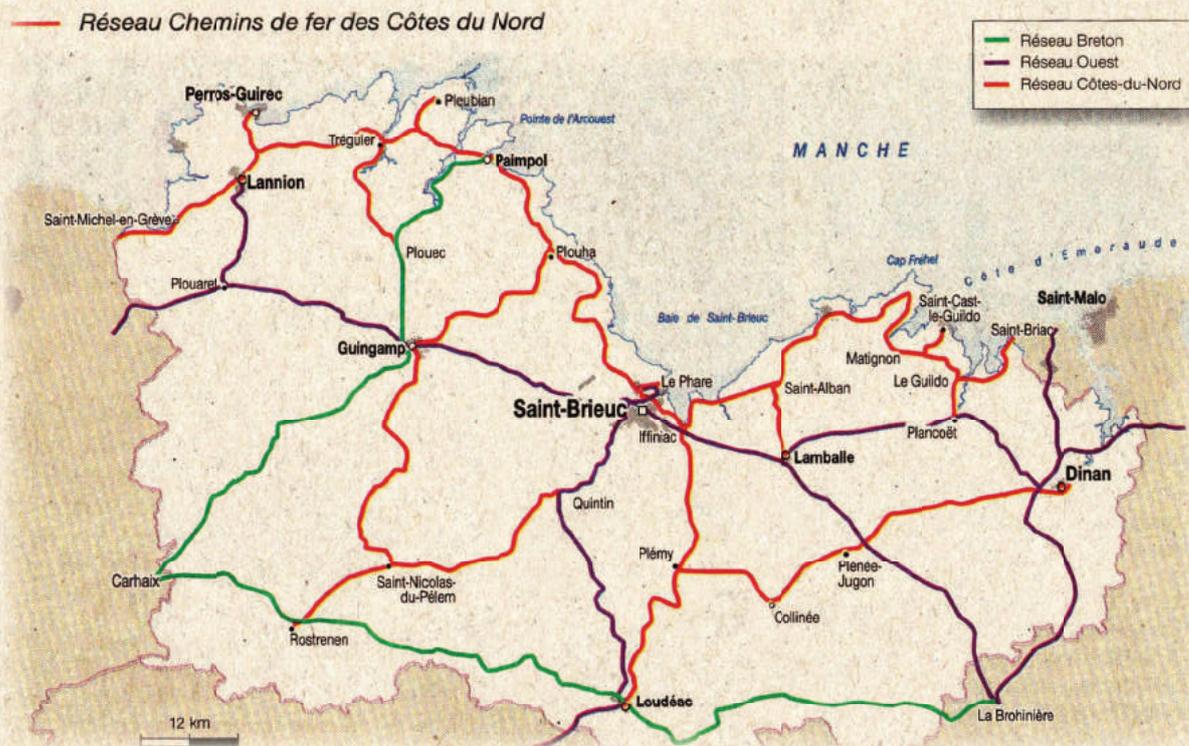


Un département, trois réseaux



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 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 Chemins 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.

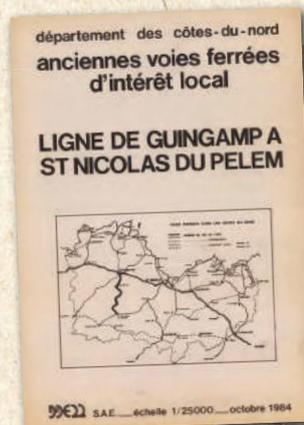
A l'exception de la ligne vers Paimpol qui voit l'écartement métrique délaissé au profit de l'écartement standard.

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-Hermin (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 prin-

cipaux 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, Kerper, 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-Hermin, Kerauffret, Keratret, Saint-Adrien, Bourbriac, le Scoassel, Plésidy, Lan-Menguy, Croix-Rouge, Keropars, Kérien/Magoar, Kerjoun, 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 1919 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.

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 combler, 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 passion-



Le viaduc de Cadolan, en construction...



... et achevé.

nés 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

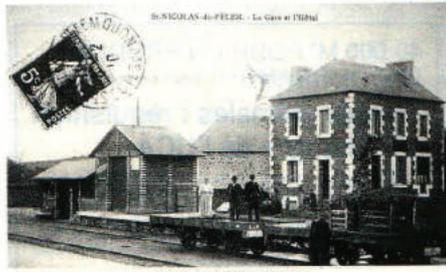
Un musée

C'est à Bouville, 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 cheministes et un coin vidé.

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 Lanvaux-les-Grèves et y tient une permanence-accueil le mercredi et le samedi, de 14 h. à 17 h.30 (tel. 02.96.72.75.88).



La gare de Saint-Nicolas.

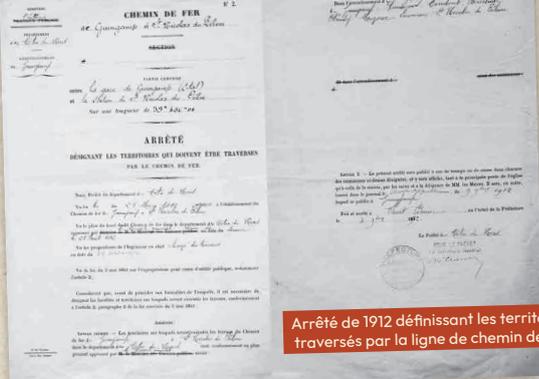
- ➔ la ligne de Guingamp à Paimpol (37 Km), inaugurée le 14 août 1894
- ➔ la ligne de Guingamp à Plouha inaugurée le 20 juin 1905
- ➔ la ligne de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem inaugurée le 12 janvier 1924

Un outil pour l'agriculture

Lors de la création du réseau, le département affiche clairement l'objectif de contribuer au développement de l'agriculture, et même si les incidences ont été relativement minimales, 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.



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

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 voie 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 XIX^e 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...*

La gare de Guingamp

LES LIGNES DE CHEMIN DE FER



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



Vue aérienne de la gare de Guingamp en 1958.



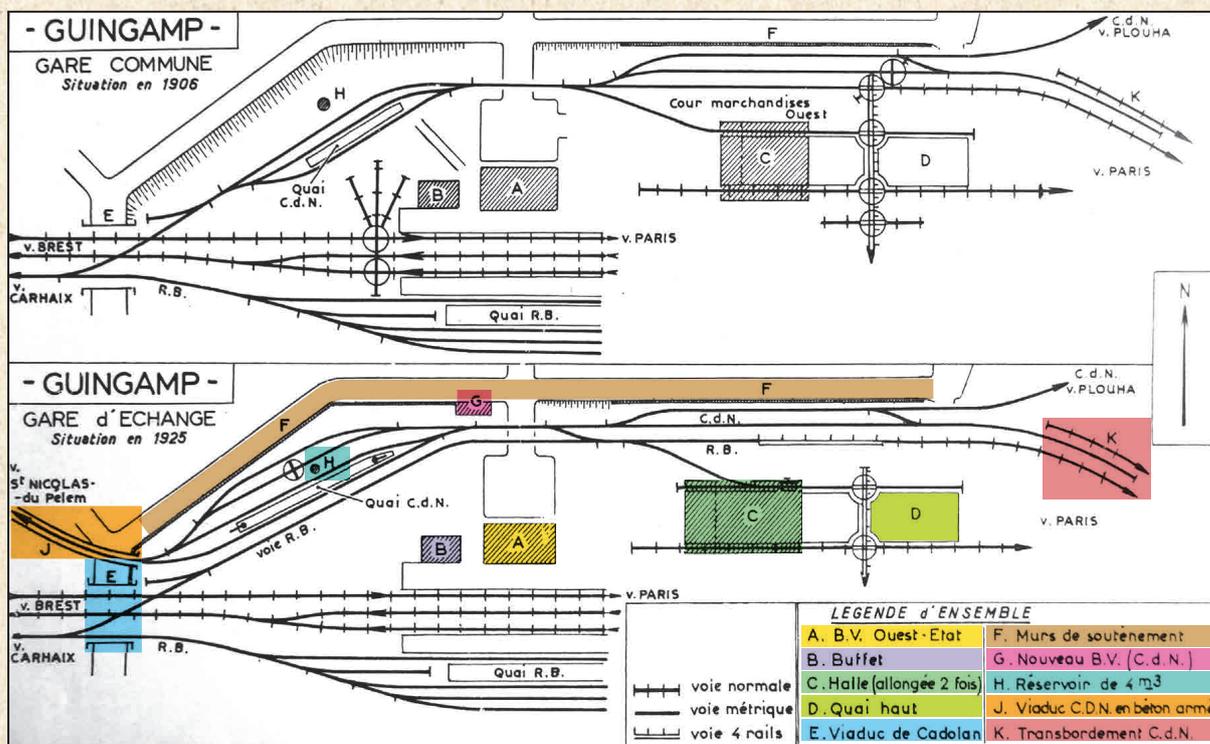
Vue aérienne de la gare en 1964.
Les rails des lignes « Guingamp / Plouha »
et « Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem »
sont toujours existants.
La gare de la ligne « Guingamp / Saint-
Nicolas-du-Pélem » en bas de la photo.
Le quartier des « Castors » sort de terre.



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



Le train est en gare (1956 / 1957).

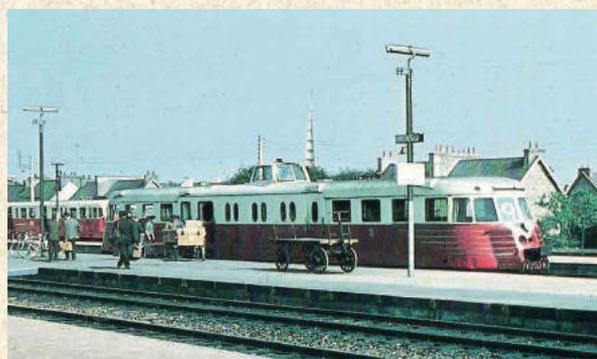


« ...Le départ s'effectuait dans la continuité de la ligne Plouha / Guingamp, à la petite gare départementale, toujours vaillante, devant le parking de la gare SNCF. La voie parcourait le terre-plein soutenu par les magnifiques murs le long de la rue Paul-Bizos et allait directement franchir la petite 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.

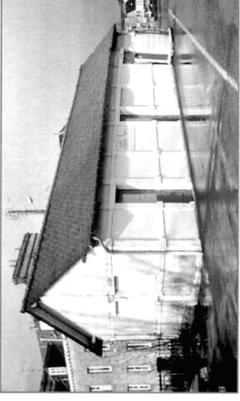


Une partie de l'ancienne gare a longtemps servi à une association colombophile de la région. Les propriétaires y regroupaient leurs pigeons le vendredi avant un déplacement pour un endroit éloigné. L'autre partie était transformée en toilettes publiques puis fermées depuis plusieurs années en raison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

Les Gares, stations et haltes

La gare de Guingamp

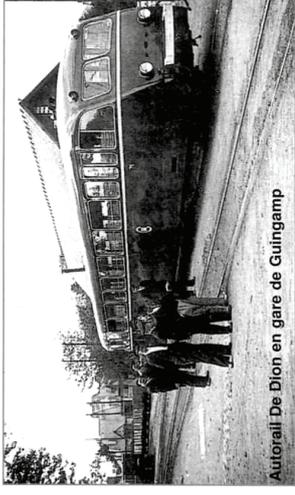
Elle est implantée devant la gare construite pour la ligne Paris – Brest, à droite de l'entrée dans la cour des voyageurs. La décision ministérielle du 22 juillet 1907 autorise la pénétration en gare de Guingamp des véhicules départementaux circulant sur la ligne de Guingamp à Plouha. Le Procès verbal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

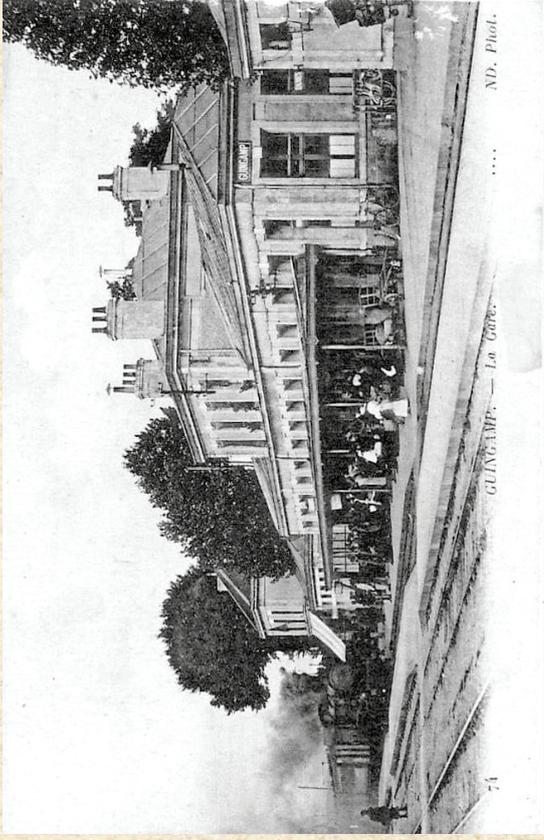
En mauvais état, peu à peu couverte de graffitis et d'affiches, elle a été rasée il y a peu dans le cadre de l'aménagement de l'entrée de la gare.

La locomotive à vapeur lâche un beau panache noir.



Autorail De Dion en gare de Guingamp

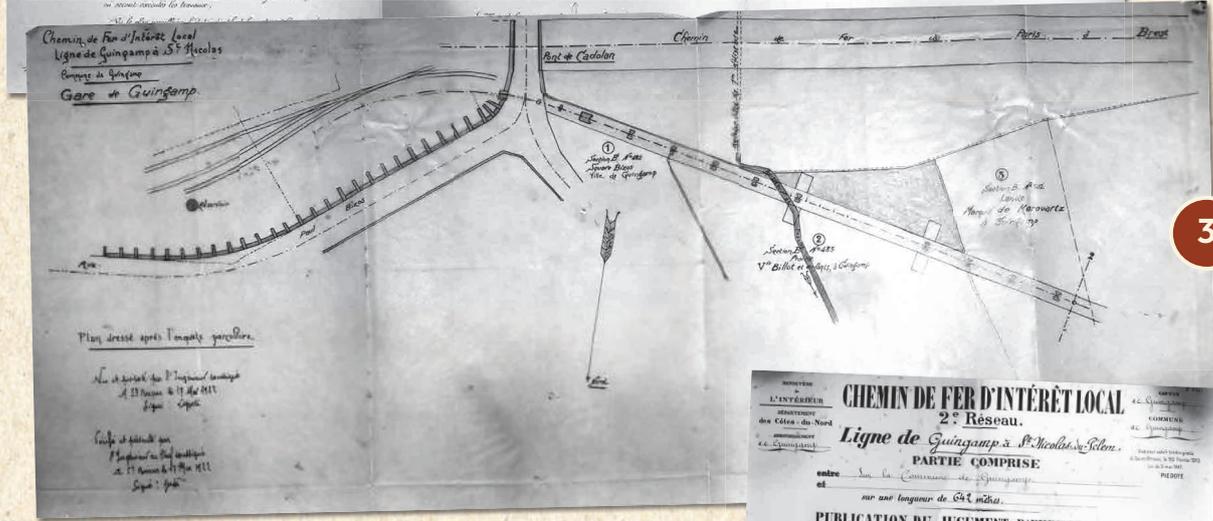
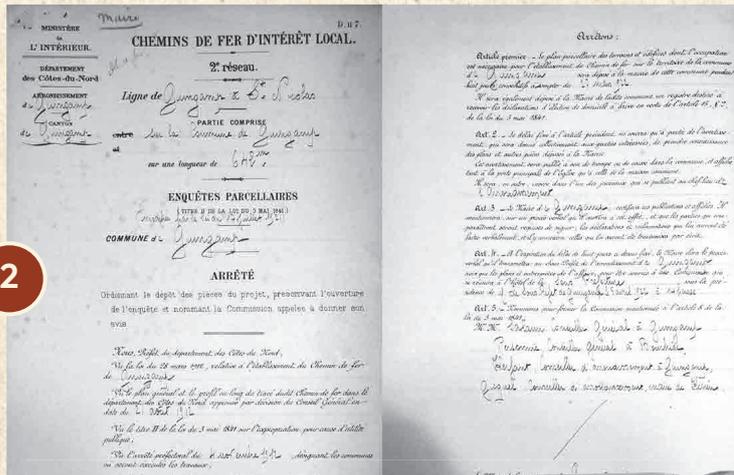
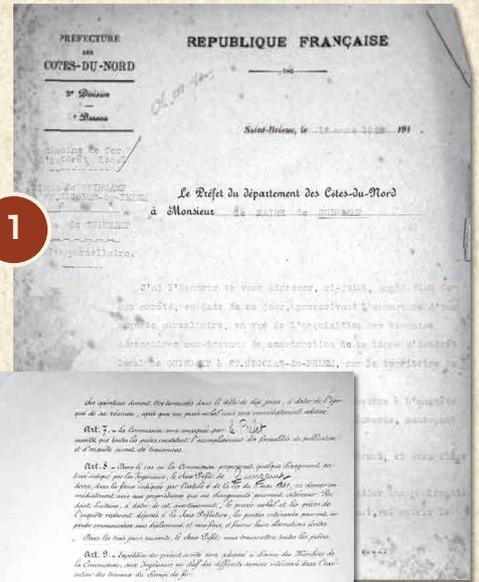
La vaste esplanade, autrefois gare des CdN, en a également fait les frais : le garde-corps d'origine du mur de soutènement, surplombant la rue Paul-Bizos, a également sauté. Seul demeure ce magnifique mur en moellons, œuvre méconnue d'Harel de la Noë, dont il subsiste quelques autres arcs à l'opposé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



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

Le viaduc de Cadolan

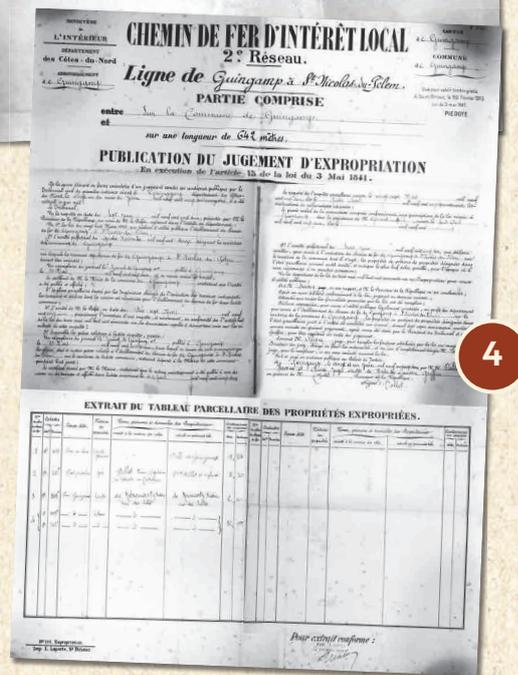
Projet



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.



PREFECTURE
des Côtes-du-Nord
Ch. du Nord
1
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Saint-Brieuc, le 31 juillet 1922

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

Chemin de fer d'intérêt local
Ligne de GUINGAMP à SAINT-NICOLAS-DU-PÉLÉ
Commune de GUINGAMP

Expropriation
Affichage et publication du jugement d'expropriation

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 SAINT-NICOLAS-DU-PÉLÉ, sur le territoire de la commune de GUINGAMP.

Je vous prie, Monsieur le MAIRE, de publier l'extrait dont il s'agit, le cas échéant, et de vous en faire connaître le résultat par l'intermédiaire de M. le SOUS-PRÉFET de GUINGAMP, après l'avoir signé et revêtu du cachet de la commune. Le présent avis est joint, constatant l'accomplissement de l'affichage et de la publication.

M. GERRÉN
Maire de Guingamp

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.

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.

PONTS & CHAUSSEES
Saint-Brieuc le 3 Décembre 1923
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 BIZOT" 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 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-PÉLÉ, l'emprise parcellaire n'avait pas été faite pour la Commune de GUINGAMP, par suite du changement de tracé nécessaire, en dernier lieu, par le refus de l'ÉTAT de laisser établir la ligne d'INTERÊT LOCAL le long de son grand remblai.

L'INGÉNIEUR EN CHEF

6

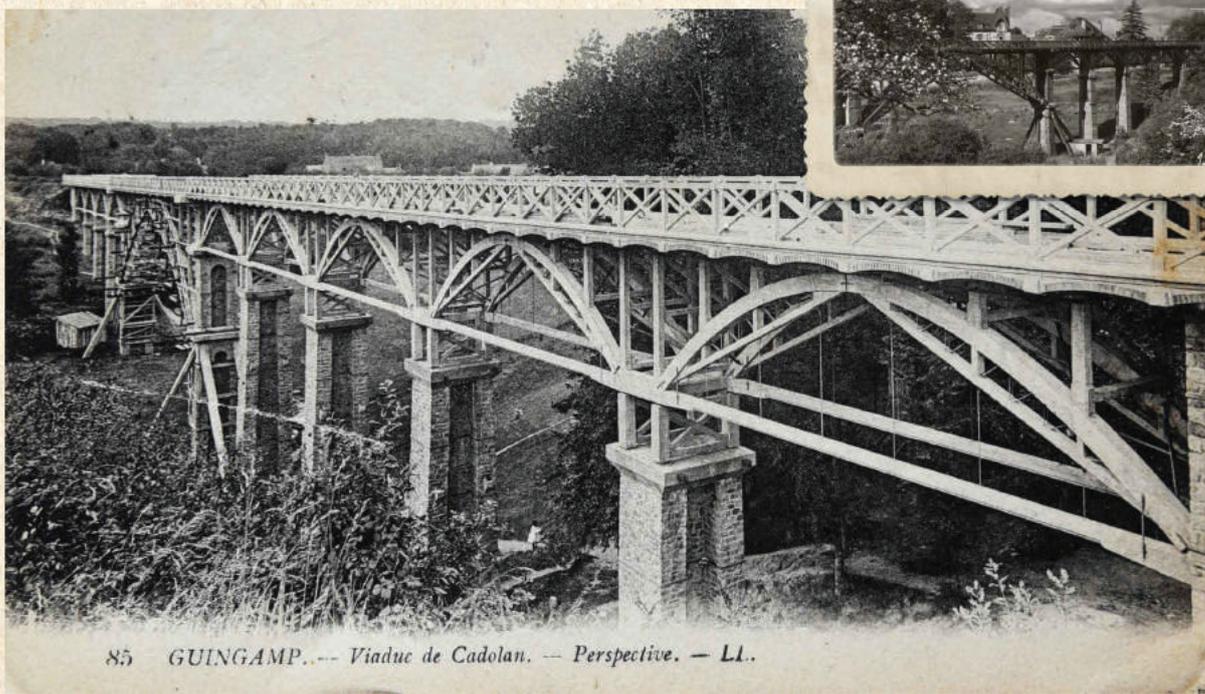
Construction



7

7. Construction du cintre.

Le viaduc terminé



85 GUNGAMP. -- Viaduc de Cadolan. -- Perspective. -- LI.



84 GUNGAMP. -- Viaduc de Cadolan. -- Panorama. -- LI.



6043. GUNGAMP Viaduc de Cadolan - Ligne de Bourbricac

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.

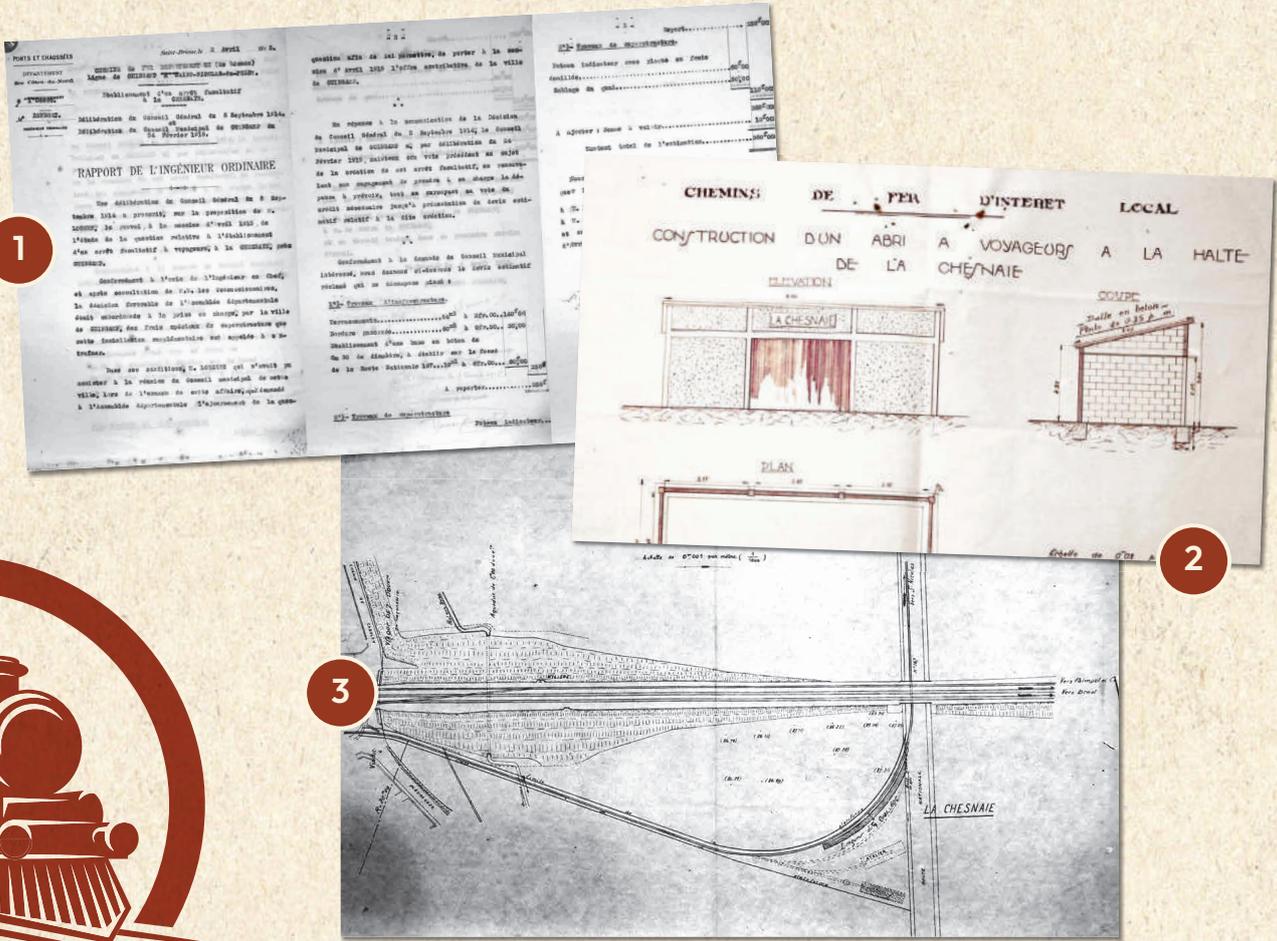
L'abri de La Chesnaye

« ...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.



La ligne à Ploumagoar

Tracé non-réalisé

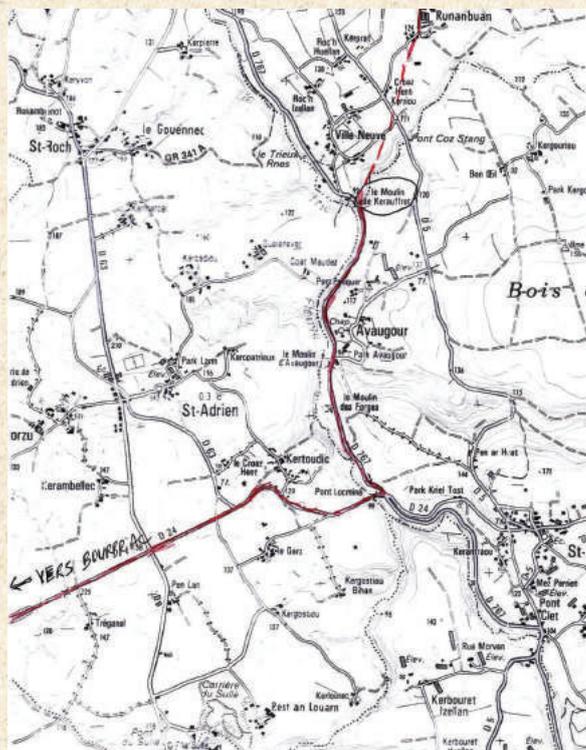
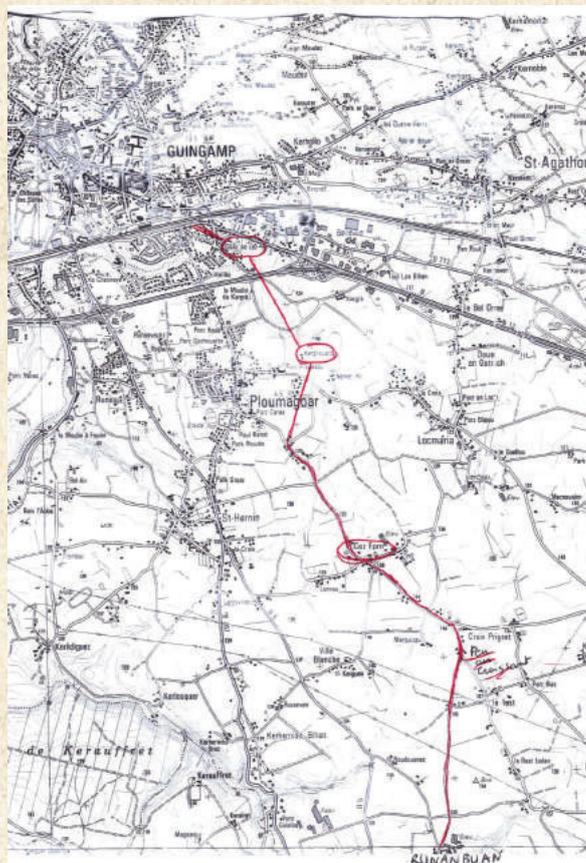
La déclaration d'utilité publique concernant la ligne de chemin de fer Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem est publiée le 28 mars 1912.

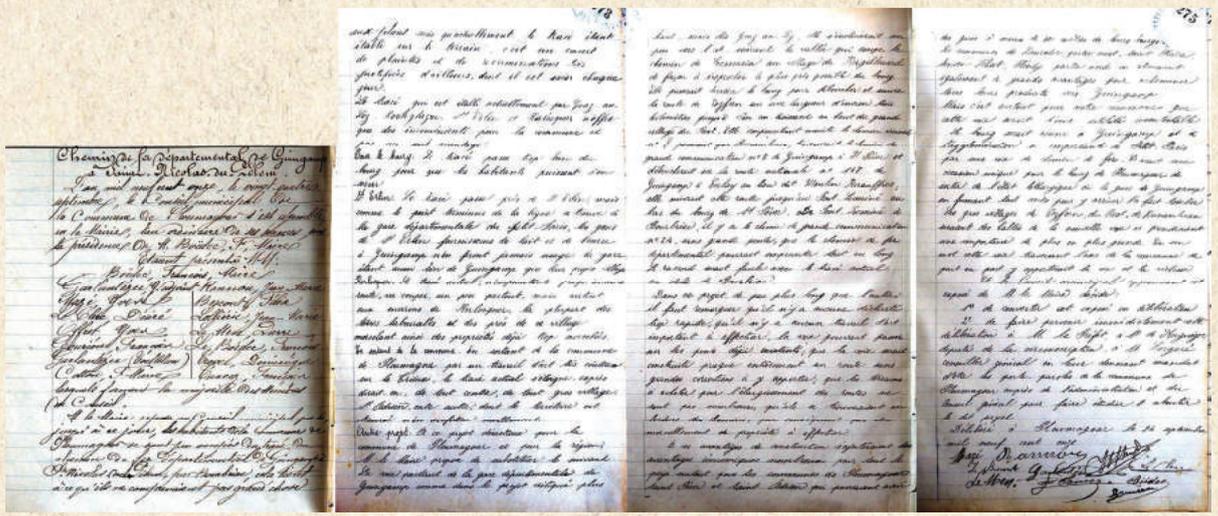
Dès le 24 septembre 1911, le conseil municipal de Ploumagoar, sous la présidence de M. Boédec François, maire, s'est assemblé et a constaté, dans la commune, « *un concert de plaintes et de récriminations* » à propos du tracé prévu pour cette ligne.

« *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 !

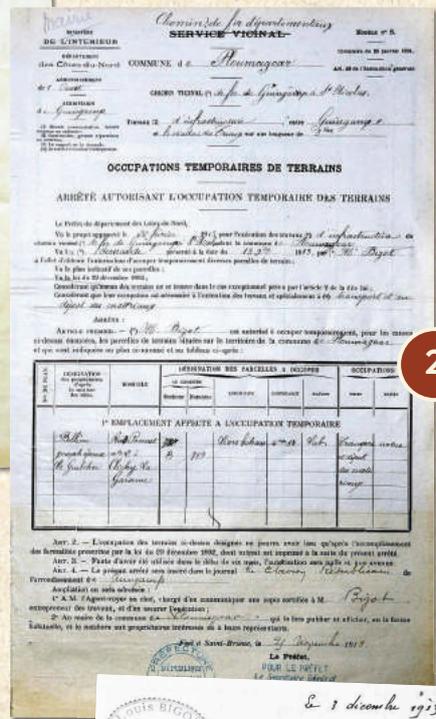




Occupations temporaires



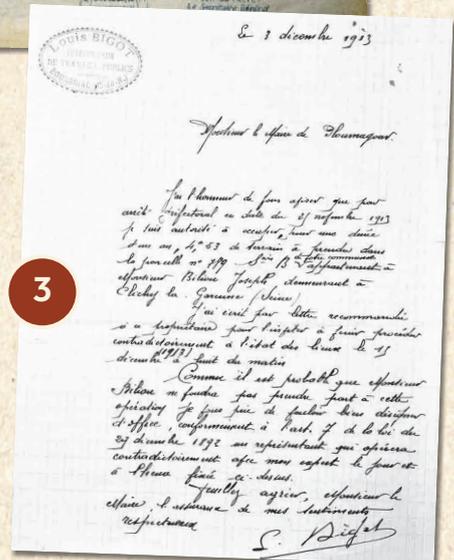
1. Le 25 novembre 1913 un plan de la future surface des occupations temporaires à Kerlosquer est élaboré. Il est vérifié et présenté par l'ingénieur en chef soussigné par Monsieur Harel de la Noë.

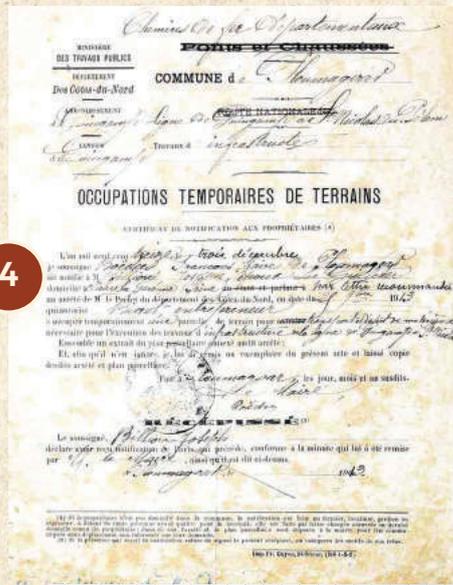


2. Le 25 novembre 1913, le préfet par arrêté autorise Monsieur Bigot, entrepreneur, à occuper temporairement des terrains de Monsieur Billiou, rue Ponnet à Clichy la Garenne pour transport et dépôt des matériaux nécessaires à la construction du viaduc du Trieux.

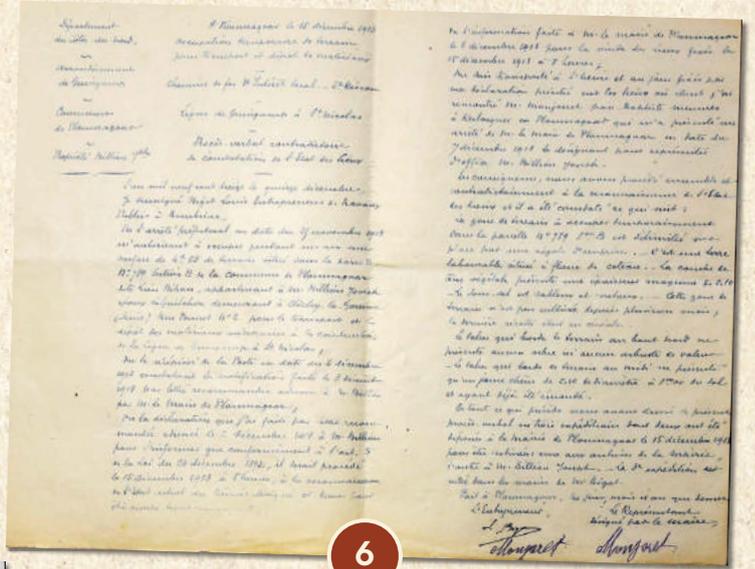
L'arrêté sera inséré dans le journal « le Clairon Républicain ».

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.

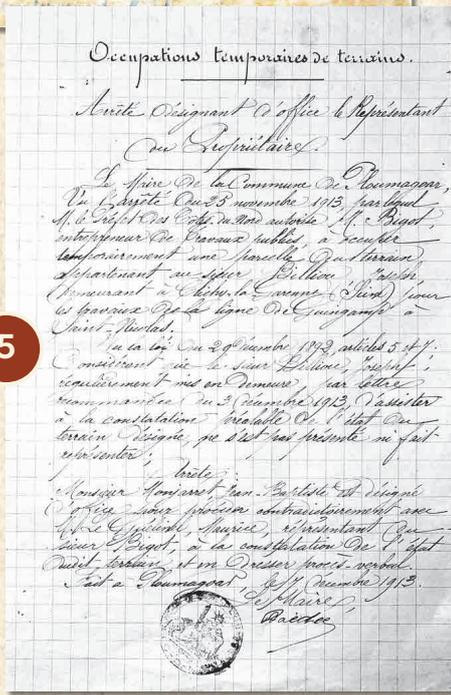




4



6



5

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 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 Garlandézec.

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 Louissette. Le couple vit dans la même maison : Raymond est réparateur de cycles, son atelier est au sous-sol de la maison. Louissette 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 Tréfffin	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

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 1^{er} 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 2^{ème} canonnier servant maître pointeur le 15 juillet 1890. Artificier le 1^{er} juillet 1891. 7^{ème} Régiment d'artillerie.

Yves est renvoyé le 19 septembre 1891 en congé en attendant son passage en réserve qui aura lieu le 1^{er} 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.

Le maire est alors Yves Garlantézec.



Marie Virginie le jour de son mariage.

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.



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.



Jeanne Yvonne.

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 avons 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.

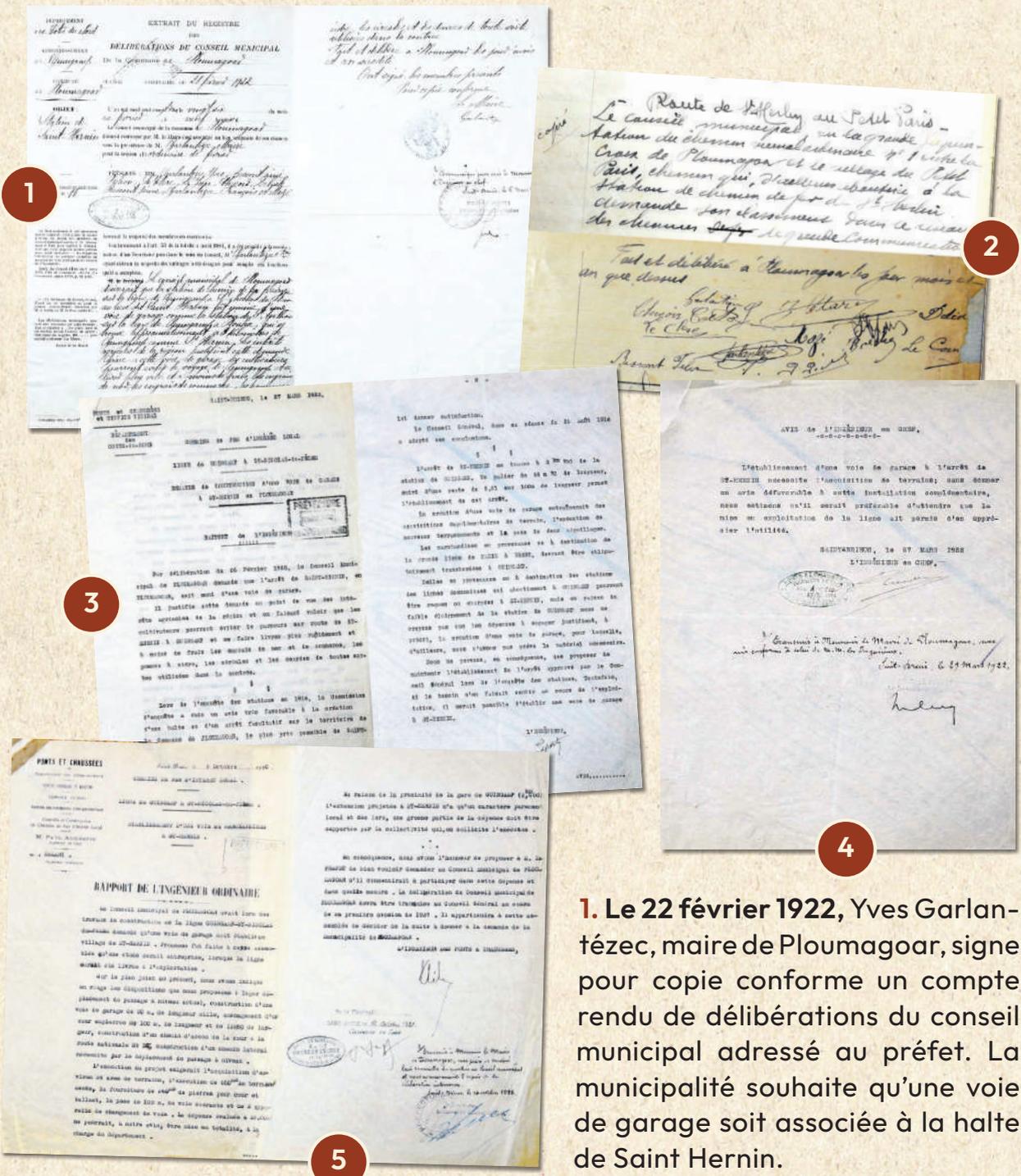
Le conducteur a freiné lorsqu'il a vu l'un des occupants sauter. C'est tout ce que je peux dire ».

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 complètement hors d'usage, de la marchandise (principalement de la vaisselle) a été détériorée.

Documents historiques relatifs à la Halte de Saint-Hernin



1

2

3

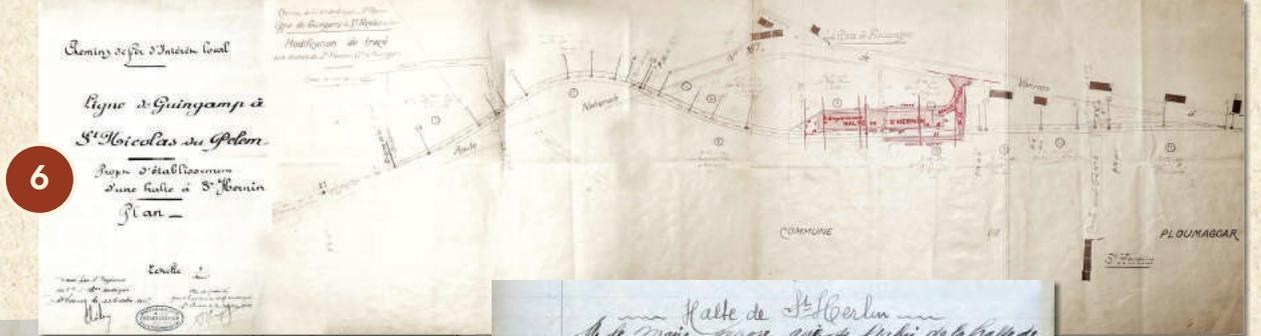
4

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 de 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



6

Atte de...
 Le conseil municipal de...
 a reçu le rapport de M. Mazé, maire de Ploumagoar, à propos de l'emplacement de la halte de Saint-Hernin.

7

Atte de St-Hernin
 Le maire expose que la halte de la halte de Saint-Hernin...
 demande d'être au carré municipal...
 Le conseil municipal, vu l'urgence de la situation, a décidé d'acquiescer à la demande du maire.

8

Atte de St-Hernin
 Le conseil municipal, vu l'urgence de la situation, a décidé d'acquiescer à la demande du maire...
 Le conseil municipal, vu l'urgence de la situation, a décidé d'acquiescer à la demande du maire.

9

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 !

10

Atte de St-Hernin
 Le conseil municipal, vu l'urgence de la situation, a décidé d'acquiescer à la demande du maire...
 Le conseil municipal, vu l'urgence de la situation, a décidé d'acquiescer à la demande du maire.

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 Plounévezel, 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 venue la question de faire la voie métrique en voie large et est venue la CFTA (Compagnie Française des Transports Armoricaains) 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 Banner.

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 Hélyary 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.

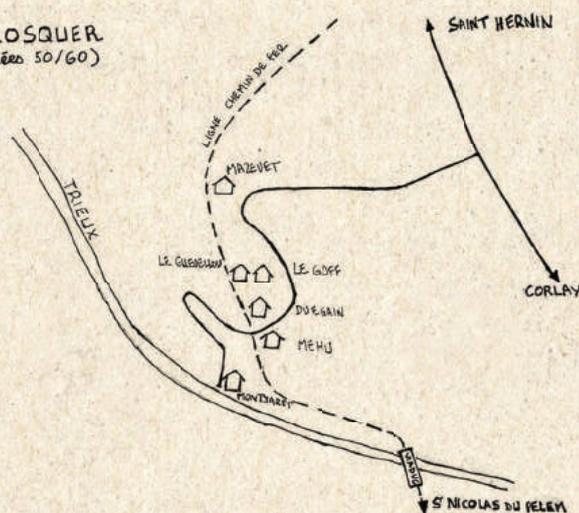
En face de chez nous, Jean-Marie Duégain (1897-1968) et sa femme Ambroisine tenaient une petite ferme avec un seul cheval nommé « Verdun » en souvenir de la guerre 14-18 dont il était ancien combattant.

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.

KERLOSQUER
(Années 50/60)



MÈRE . ODETTE . MADELEINE . YVES . PÈRE
Jean - LE GUEVELLOU - de S' DENIS
AVANT 1937 - viaduc de KERLOSQUER

« 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, journallement, 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.

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. »



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.

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 !!!

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.



1

Séance extraordinaire du 26 octobre 1918

Monsieur le Président

donne communication au Conseil du dossier de l'acquisition en vue de la construction d'un chemin de grande communication n° 63 et de prolongement.

Le Conseil considérant que lors de l'acquisition en date des 13, 14 et 15 octobre il n'a été fait aucune réclamation contre le projet de construction du 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 Conseiller
Le Directeur

Jorgouilloux

3

Le conseil municipal de Keratret pour la station de Keratret pour édifier un abri et vote la moitié de la dépense totale étant donné que l'abri se trouverait sur 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 Maire
Le Conseiller
Le Directeur

2

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 Saint-Adrien, soit à Keratret sur la ligne de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem.

Le conseil municipal après délibération choisit la halte de Keratret pour édifier un abri à condition que la dépense soit supportée par les communes de Saint-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 des bicyclettes et des voitures d'enfants soit assuré à la halte de Keratret.

Fait et délibéré en séance le 29 juillet 1926.

Le Maire
Le Conseiller
Le Directeur

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 Keratret. Le 29 juillet 1926, le conseil municipal présidé par Jean Salaün choisit la halte de Keratret, 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.



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 Kerauffret 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.

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 agglomération 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 2^{ème} 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 entraînait 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 accélérail, 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 désolidarisèrent 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.



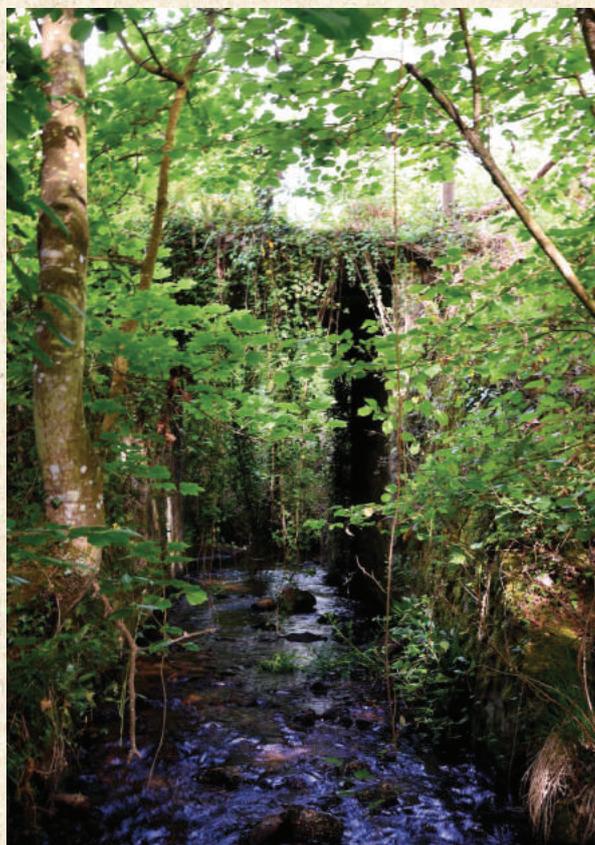
Le trajet après le viaduc longe le ruisseau le Lojou.



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.

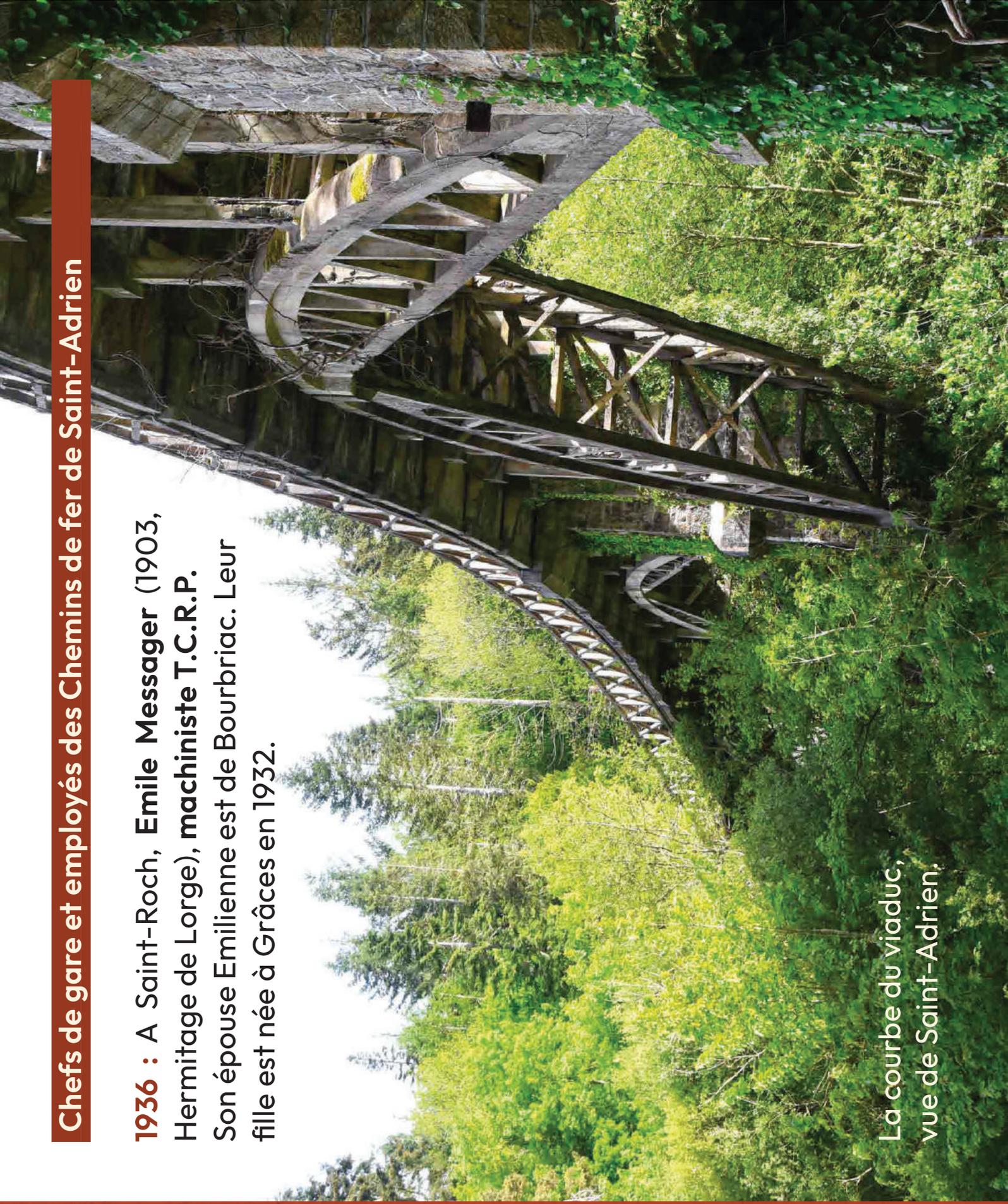


Un ponceau enjambe le Lojou, limite entre Saint-Adrien et Coadout.

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.



Le Manoir de Kerauffret

D'après Hyacinthe des Jars de Keranrouê.

Le Manoir de Kerauffret au XIX^e siècle

Kerauffret à Saint-Adrien n'est aujourd'hui que l'ombre d'un vaste château à jamais disparu¹. L'élégant manoir qui se présente toujours à nous à travers les hautes plantations de conifères est l'ancienne habitation des régisseurs du XVIII^{ème} 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 punctuaient 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 orné, ajoute à l'équilibre et à la stabilité, la finesse et le raffinement d'une villégiature du XIX^{ème} siècle.

La famille de La Rivière

Cette illustre famille de la région de Saint Briec avait contracté des alliances considérables avec les Guyon de Matignon, Rohan, Rostrenen, Kergorlay, Beaumanoir, Tournemine²... 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.

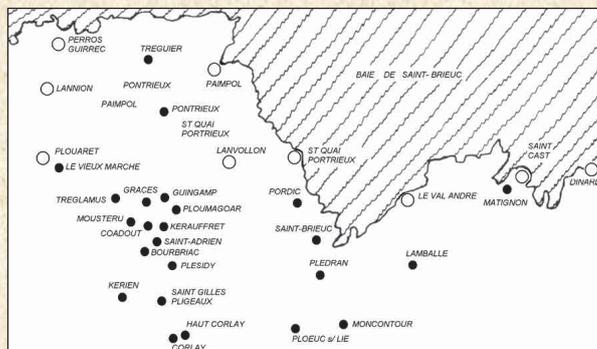
1. Benjamin Jollivet, « Cotes du Nord - Cotes d'Armor, arrondissement de Guingamp », Tome III, réédition de 1856, Res Universis 1990.

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 Coatrieux³ qu'elle devint propriétaire de la terre de Kerauffret au début du XVI^{ème} siècle.

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 cousine⁴ 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.



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 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 maréchal⁵, avait donné lieu à de difficiles, voir sordides, tractations d'intérêts⁶.

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 14^{ème} 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 rente⁷ ! Il épousa en 1774 à Paris, la seconde fille du duc d'Ayen, Marie Adrienne Françoise de Noailles⁸.

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 expéditions⁹. 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 Directoire¹⁰, c'est son épouse fidèle¹¹ et énergique qui, munie de procurations, procédera méticuleusement à la reconstitution du patrimoine familial en Bretagne et en Touraine¹².

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 conjoint¹³.

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 guillotonnées 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.

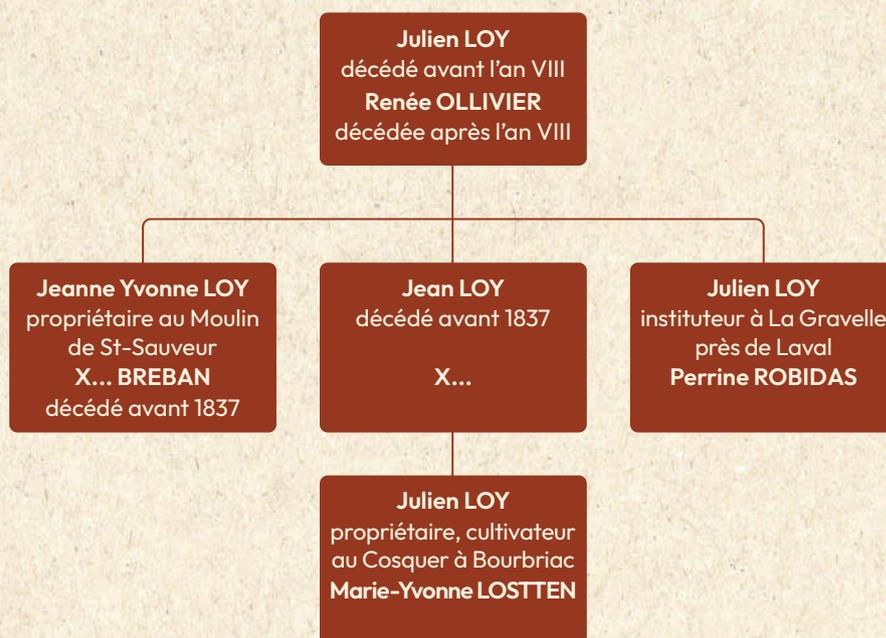
Quatre ans plus tard, le 8 floréal de l'an XII, Monsieur et Madame de La Fayette cédèrent Kerauffret à Barthélémy Desjars, négociant à Guingamp. Le domaine et ses étendues étaient composés de 180 hectares dont trois fermes, retenues, tailles, coupes et futaies. A cette époque il n'existait plus qu'une 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 pré-nommé 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 lors¹⁴. 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 Fayette¹⁵ et ses soeurs Virginie¹⁶ et Anastasie¹⁷ 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 Jars¹⁸ vit le jour en 1767. Son père Pierre Thurian¹⁹, capitaine général des fermes du roi²⁰, y avait épousé le 5 novembre 1764 Pélagie Suzanne Emilie Georgelin du Cosquer²¹.



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

Barthélémy fit de brillantes études²² et profita largement de la grande culture des Georgelin ; particulièrement de celle de son oncle et parrain Barthélémy Georgelin²³. Celui-ci correspondait avec les plus grands esprits du moment tels que les académiciens d'Alembert, Le Bigot de Prémeneu, 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 XIX^{ème} 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 Frotier 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 adhéra 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 I au nom de l'assemblée primaire tenue à Magoar le 9 août 1793, il épousa Marie Anne Blanchard²⁴, 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 Louison²⁵, 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 associés²⁶. Plus tard, il reprendra seul l'établissement qui fermera en 1890²⁷ 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 exploitation²⁸ 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 XV^{ème} siècle.

L'écuyer Julien Sébastien des Jars de Keranrouë²⁹, officier des armées du roi, auquel remonte la filiation, avait épousé Marie Elisabeth de Bizien du Lézard³⁰. Il reçut un certificat du Maréchal de Rieux à Saint Aubin du Cormier en 1506. Son fils aîné, Julien, épousa Anne Péan du Cosquer³¹ 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 XVII^{ème} siècle », page 34.

29. Dès le début du XV^{ème} 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 Léazard ».

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'ch³².

Lors de la grande réformation de la noblesse du XVII^{ème} 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 1670³³.

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 Desjars 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 Sacraments 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 Carmes³⁴ et Maurice Le Goff³⁵ 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 1^{er} 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 père³⁶. 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 : Penanpont³⁷ 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 Cosquer³⁸. 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 Récamier³⁹ eut l'occasion de présenter à l'épouse de ce dernier⁴⁰ son fils Hyacinthe et sa fille Clémentine qui l'avait accompagné dans son périple. Hyacinthe poursuivait alors ses études à Paris.

En 1811 Juliette Récamier avait adopté la fille d'une des nièces de son époux qui venait de décéder⁴¹ 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 présents⁴².



Juliette Récamier,
d'après le baron Gérard

En 1817 c'est dans le salon de madame Laffitte que son père fit recevoir Clémentine. Le célèbre banquier parisien⁴³ correspondant et associé⁴⁴ 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 Bourgoulière⁴⁵, 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 Macheoul 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 Guilnard, née Joubaire⁴⁶ 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 rapidement⁴⁷. 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 Desjars⁴⁸.

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 Godefroy Joubaire (1826-1889), petite fille de Clémentine.

47. Benjamin Jollivet, « Kerauffret », page 219.

48. Il devrait d'ailleurs être question de Madame J... (Joubaire).

De Bourbriac à Plésidy

« ...Le train joignait cette rue avant qu'elle ne descende croiser la D8. Étroite 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'acotement 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 Faouzel 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 Bigot¹. 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-Briec 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...

Dis. stances	Stations	131 Rég.	133 Périod.	135 Périod.	137 Périod.
6	• Guingamp Dep.	7. 10	11. 10	18. .	19. 23
6	La Chenaie	7. 13	11. 13	18. 3	19. 28
7	Saint-Herlin	7. 19	11. 19	18. 9	19. 34
7	Bicatret	7. 58	11. 29	18. 18	19. 43
9	Saint-Ordein	8. 6	11. 38	18. 26	19. 51
13	Bourbriac	8. 13	11. 46	18. 33	19. 58
	Dep.	8. 18	11. 52	18. 38	20. 3
19	Plisidy	8. 30	15. 14	18. 50	20. 15
	Dep.	8. 56	15. 10	19. .	20. 25
	Arr.	8. 56	15. 32	19. 18	20. 43
26	Bléion-Magoaz	8. 58	15. 39	19. 21	20. 46
30	Beesport	9. 7	15. 48	19. 31	20. 56
34	Sancivain	9. 18	15. 58	19. 43	21. 8
	Arr.	9. 30	16. 10	19. 55	21. 20
		131			
40	• St-Nicolas-du-Pélem	121 Rég.	123 Périod.	127 Rég.	127 Rég.
	Dep.	9. 35	10. 50	21. 30	21. 30
43	Roemabangal	9. 43	10. 58	21. 39	21. 39
46	Bloumèvez	9. 56	11. 11	21. 51	21. 51
50	Les Boles	10. 6	11. 21	22. 1	22. 1
55	• Rostrenen Arr.	10. 15	11. 30	22. 10	22. 10

Jours de marchés et de foires à Guingamp.

Jours de marchés et de foires à Rostrenen.

Sauf 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 Dep.	6. 55		14. 20	15. 20
Les Boles	7. 2		14. 27	15. 27
Bloumèvez	7. 18		14. 41	15. 41
Roemabangal	7. 26		14. 47	15. 47
Arr.	7. 35		14. 58	15. 58
• St-Nicolas-du-Pélem	132 Rég.		136 Rég.	
Dep.	7. 10	9. 30	15. 6	
Sancivain	7. 55	9. 45	15. 19	
Beesport	8. 5	9. 55	15. 29	
Arr.	8. 15	10. 5	15. 39	
Bléion-Magoaz	8. 17	10. 6	15. 41	
Dep.	8. 36	10. 25	16. .	
Plisidy	8. 44	10. 35	16. 5	
Arr.	8. 56	10. 47	16. 17	
Bourbriac	9. 2	10. 52	16. 20	
Saint-Ordein	9. 11	11. 1	16. 31	
Bicatret	9. 16	11. 6	16. 36	
Saint-Herlin	9. 26	11. 16	16. 46	
La Chenaie	9. 32	11. 22	16. 52	
• Guingamp Arr.	9. 35	11. 25	16. 55	

Jours de marchés et de foires à Guingamp.

Jours de marchés et de foires à Rostrenen.

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

Le temps des souvenirs d'après Yannick Botrel

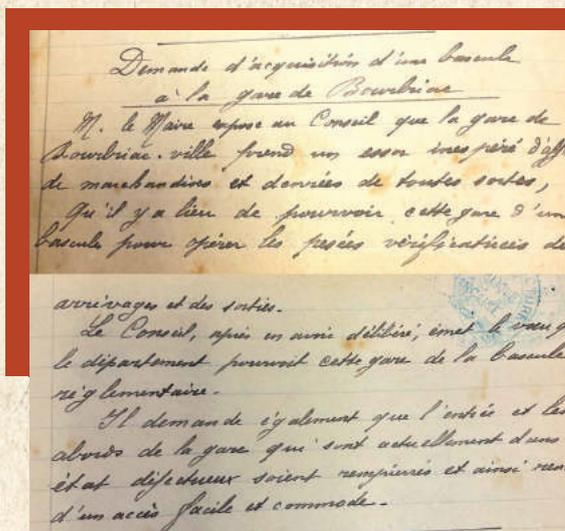
Le petit train s'est arrêté à la fin des années trente. Son arrivée à Bourbriac : c'était nouveau et agréable. Bien que lente, la locomotive prenait parfois de l'élan et pouvait aussi être dangereuse : beaucoup de Briacins ont encore en mémoire la mort accidentelle de l'abbé Connan, prêtre instituteur 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.

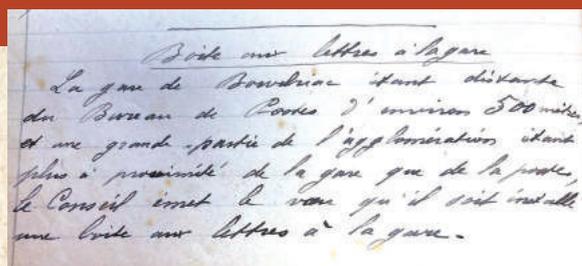
Le Conseil Général ordonna peu de temps après sa fermeture finale la déconstruction de cette ligne Guingamp / Saint-Nicolas-du-Pélem. Le dernier train circula le samedi 30 juillet 1938 ; pour l'anecdote, c'était le jour où le docteur Louis Lebreton pris possession de son cabinet médical. Il exerça son 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 maîtrisait très bien la trempe du fer, ce qui n'était pas toujours le cas à Bourbriac comme ailleurs dans le pays.



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.



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.

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**.



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 ...

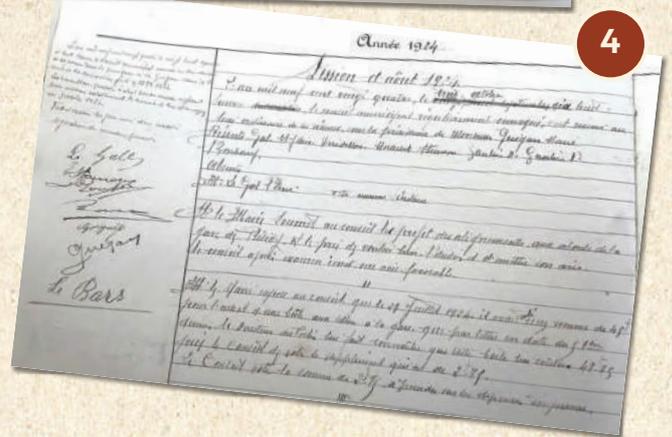
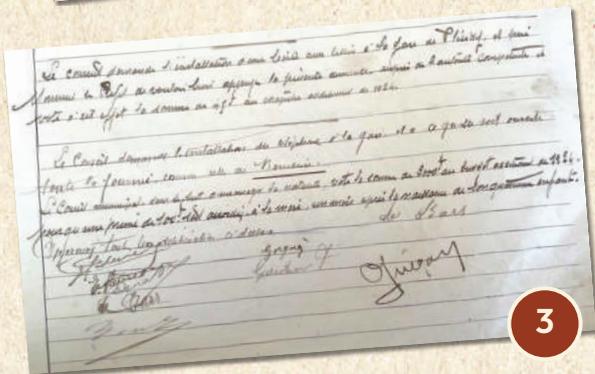
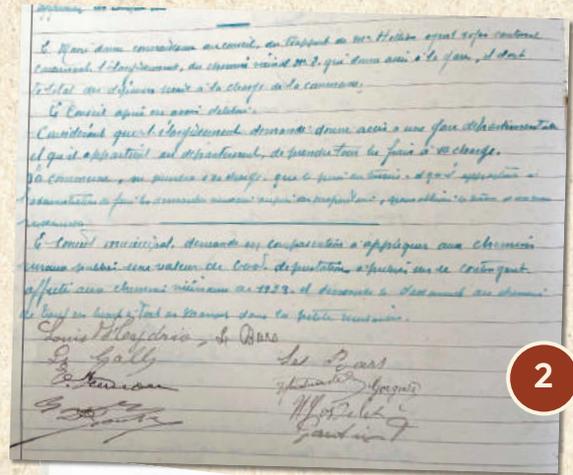
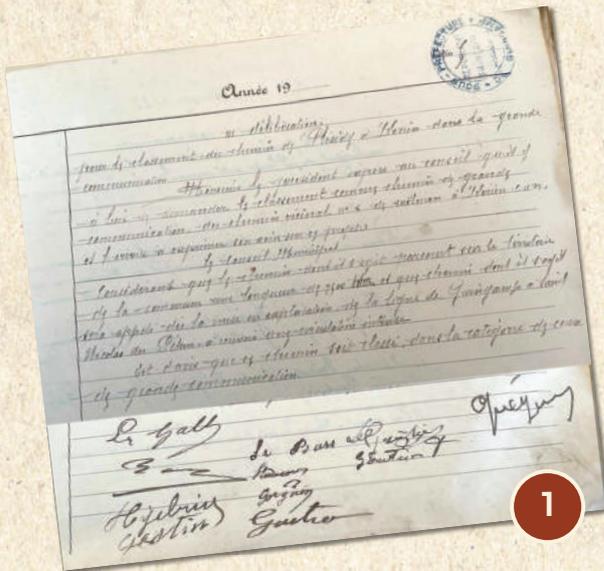
Cinq cents mètres après la gare, la voie délaissait la route et remontait un petit vallon à droite. La plate-forme a été transformée en route bitumée, permettant d'apprécier pleinement la rude dénivelée à laquelle le train s'attaquait encore une fois. Elle a réclamé l'édification d'un important remblai 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



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 Pléridy 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 boîte 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 boîte aux lettres, la commune doit payer le surplus de l'aide financière du Directeur des Postes.

5

Année 1939

Monsieur le Maire à notre connaissance des décisions de la Commission Départementale relative à la rétrocession des terrains et bâtiments des voies ferrées d'intérêt local réclassées. Le service d'intérêt local qui ne peut pas être communément d'utilité publique ne peut pas être utilisé en vue de construction de chemins ruraux.

Après avoir été avisé et exposé et en vertu de la décision du Conseil Municipal de Saint-Nicolas de la rétrocession :

- 1° Des sections situées de la voie Lorient-Pélem de
- 2° Des immeubles installés perpétuellement à la gare.
- 3° Du Palais

Demanda si la Commission Départementale se réserve les conditions de cet achat de réservations de ce fait dans la suite de la demande et si les conditions financières imposées ne lui paraissent pas satisfaisantes.

Le Préfet



6

Préfète des Côtes-du-Nord
2^e Division
1^{er} Bureau
Chemin de fer départementaux

REPUBLIQUE FRANÇAISE
- 2 NOV 1939
de GUINGAMP

Saint-Brieux, 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)

Section des Immeubles à provenir des voies déclassées.

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 déclassés :

- 1°- Les communes auront la priorité sur les particuliers pour la cession des immeubles (terrains, bâtiments de gares, abattoirs d'eau);
- 2°- Lorsque certains particuliers seront susceptibles d'acquiescer un droit de rétrocession, invitation leur sera faite de revendiquer ou d'abandonner formellement ce droit, notamment dans le cas où l'acquisition aurait été réalisée à titre gratuit en raison de l'affectation alors prévue et aujourd'hui disparue;
- 3°- Les communes devront prendre l'engagement de conserver les immeubles cédés dans leur domaine public;
- 4°- 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 rétrocession, soit adjugés comme il est prévu à l'alinéa suivant, lorsqu'aucun droit de ce genre ne les grèverait;
- 5°- 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 réalisées 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 Plésidy.

En ce qui concerne... le déclassement permet la cession de ces immeubles à titre gratuit et sans dépendance.

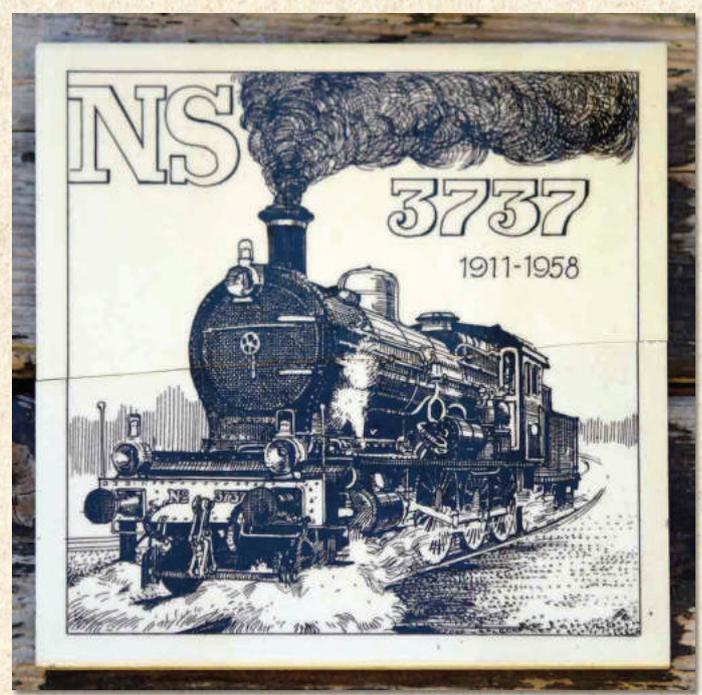
Je vous prie de vouloir bien saisir votre Conseil Municipal de la question, dans le plus bref délai, en l'invitant à délibérer sur l'acceptation ou le refus des avantages que la délibération précitée de la Commission Départementale offre aux communes.

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
Secrétaire Général
P. Luy

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 2^{ème} 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 2^{ème} réseau avec le bâtiment voyageur attenant au bâtiment marchandises avec le quai de débordement

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.

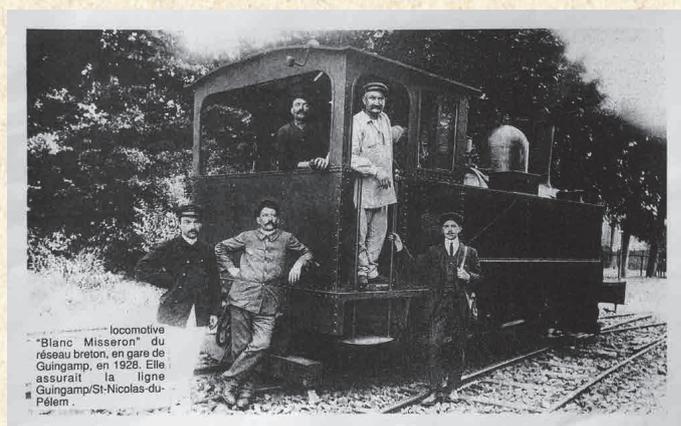
La grue à eau pivotante servait au remplissage par gravité des réservoirs de la locomotive.

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 Briec est inspecteur des Chemins de fer.

Son épouse Augustine Rosé née en 1891 à Bobital est percepteur des postes, employée de l'Etat.



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 ».

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.



Madame Le Tacon et ses filles Thérèse et Renée.

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 Célénie sont aubergistes près de la gare.

Jean Marie et Célénie ont une grande famille



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.

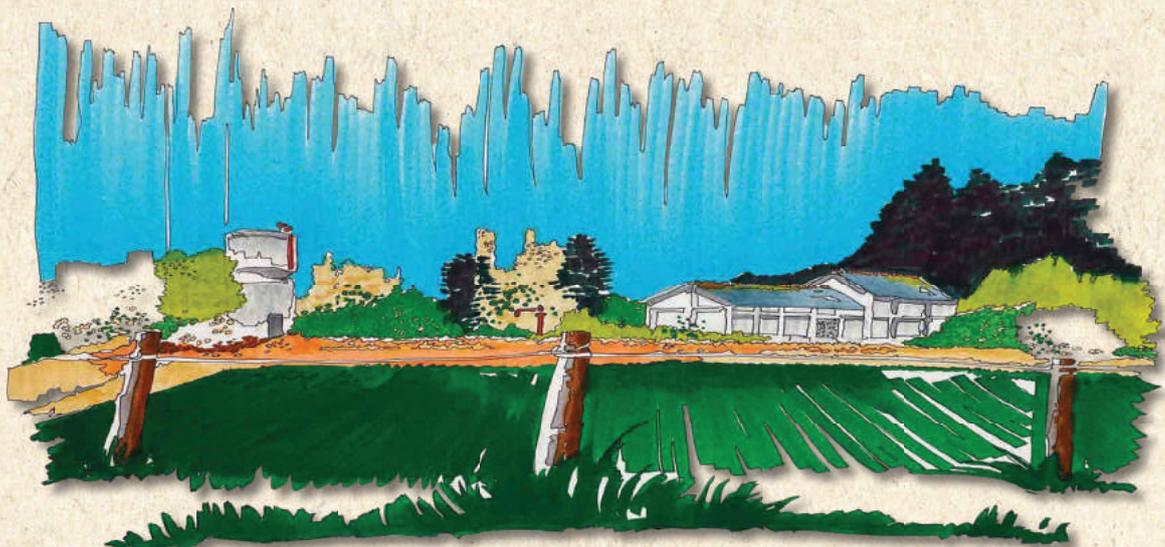
A l'hôtel de la gare du temps du petit train, Le bistrot est transformé par Célestin et Hélène en restaurant-dancing en août 1969 « la Licorne »



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.



PLÉSIDY LA GARE
JAN 95

La gare en 2022



LES LIGNES DE CHEMIN DE FER

De Magoar à Coz Salou

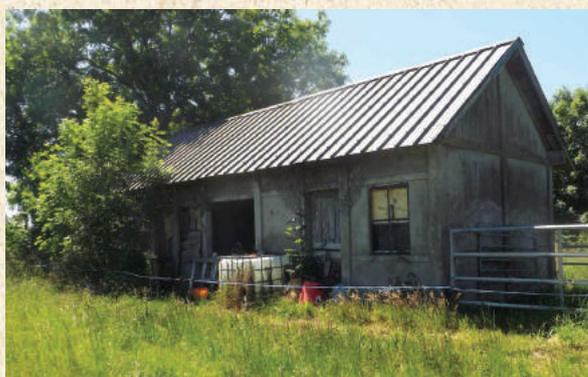
Historique du Petit train de trois heures

Le projet : difficultés à le mettre en place

Au début du XX^{ème} 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.

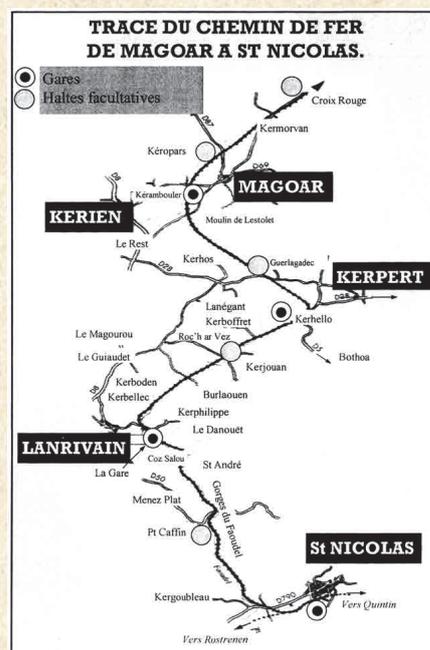


Gare de Kérien-Magoar. Etat actuel.

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.

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.

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.

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.

QUELQUES CHIFFRES

NOMBRE DE VOYAGEURS

- 1924 : 174000
- 1925 : 192000

MARCHANDISES

- 1924 : 75000 tonnes
- 1925 : 188000 tonnes

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 1^{er} 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 Kerhelleo 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 ».

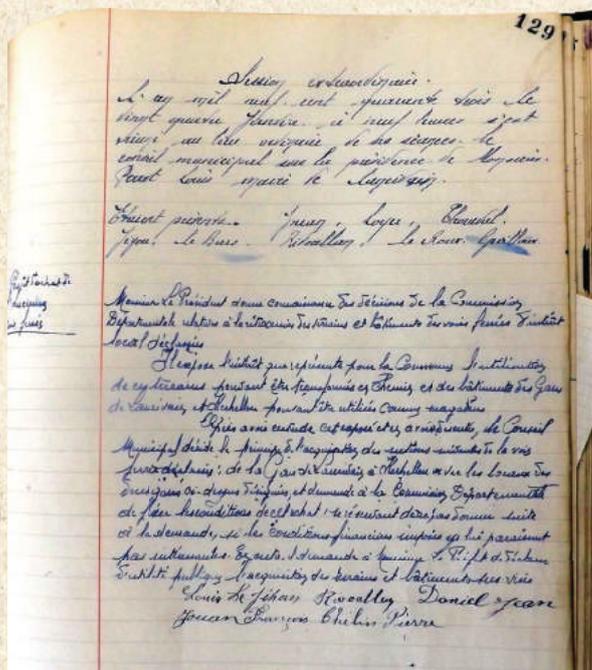
Propos de ceux qui ont utilisé le petit train

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 désœuvré, 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.



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 Kerhelleo.

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

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 ».

Al'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.



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.

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.

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. »



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



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

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.

Laisant 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.

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 d'un 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.



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.

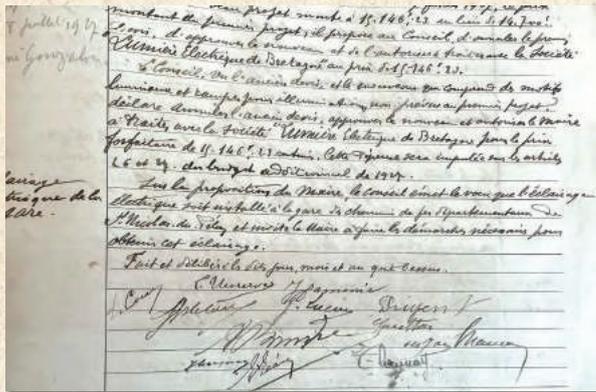
Élargie à cet endroit pour le besoin des riverains, la route laisse toutefois le chemin repartir, beaucoup plus rétréci, jusqu'à l'ancienne jonction avec la ligne Quintin-Rostrenen, aujourd'hui invisible. Le dernier tronçon était donc commun aux deux lignes qui remontaient côte à côte. Le parcours s'achève 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 fer 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 XX^{ème} siècle.

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

Cette ligne de Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem a été inaugurée le 12 Janvier 1924 et fermée le 1^{er} août 1938. Longue de 39.6 kms, elle a été déclassée le 27 avril 1939. La pose des rails débutant à partir de 1938.

Cette ligne complétait l'étoile ferroviaire de la gare de Guingamp avec la possibilité d'aller dans 4 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 1^{er} réseau. Elle constituait un « nœud ferroviaire », une « tête de ligne » et par conséquent une station à grande responsabilité. Reste les vestiges. La voie qui sillonnait autrefois le « petit train » à vapeur reliant Guingamp à Saint-Nicolas-du-Pélem desservait Stations : Guingamp, Saint-Herlin, Kerutret, Saint-Adrien, Bourbriac, Plesidy, Kerien-Magoar, Kerpet, Lanrivain, Saint-Nicolas-du-Pélem.

Anecdote

François ne voulait pas descendre !

Le 27 Janvier, vers 7h30, au moment du départ de Saint Nicolas du chemin de fer départemental de Guintrin à Rostrenen François 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 cria, gesticulait et opposait une grande résistance. Il fallut l'aide des gendarmes pour le retirer du train.

« L'Ouest-Eclair » du 30 Janvier 1910

À visiter également :

- La vallée du Faoudeil (ancienne ligne en direction Guingamp) Au départ de La Placine

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.

1 Demande
d'une installation
d'une boîte aux
lettres à la gare
le 9/9/28

M. le Maire fait connaître que plusieurs habitants de St Nicolas
ont manifesté le desir de voir placer une boîte aux lettres à la gare de
St Nicolas, et il invite le conseil à délibérer sur cette question.
Le conseil, après en avoir délibéré, et sans le but de donner
satisfait au public, donne mandat au Maire de s'entendre
avec l'administration des Postes pour l'installation d'une boîte aux
lettres à la gare de St Nicolas et pour assurer la levée de cette boîte.

2

Le Maire informe le conseil municipal que le 9 septembre 1928, Monsieur Bonnicie, maire de Saint-Nicolas-du-Pélem, a fait connaître que plusieurs habitants de cette commune ont manifesté le desir de voir placer une boîte aux lettres à la gare de Saint-Nicolas-du-Pélem. Le conseil municipal, après en avoir délibéré, a donné mandat au Maire de s'entendre avec l'administration des Postes et Télégraphes pour l'installation d'une boîte aux lettres à la gare de Saint-Nicolas-du-Pélem. Le Maire informe le conseil municipal que le 6 août 1938, Monsieur Bonnicie, maire de Saint-Nicolas-du-Pélem, a fait connaître que plusieurs habitants de cette commune ont manifesté le desir de voir placer une boîte aux lettres à la gare de Saint-Nicolas-du-Pélem. Le conseil municipal, après en avoir délibéré, a donné mandat au Maire de s'entendre avec l'administration des Postes et Télégraphes pour l'installation d'une boîte aux lettres à la gare de Saint-Nicolas-du-Pélem.

3

Le conseil municipal de Saint-Nicolas-du-Pélem a décidé le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

Le conseil municipal de Saint-Nicolas-du-Pélem a décidé le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

Le conseil municipal de Saint-Nicolas-du-Pélem a décidé le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

4

Le conseil municipal de Saint-Nicolas-du-Pélem a décidé le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

Le conseil municipal de Saint-Nicolas-du-Pélem a décidé le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

Le conseil municipal de Saint-Nicolas-du-Pélem a décidé le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

5

Le conseil municipal de Saint-Nicolas-du-Pélem a décidé le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

Le conseil municipal de Saint-Nicolas-du-Pélem a décidé le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

Le conseil municipal de Saint-Nicolas-du-Pélem a décidé le principe de l'acquisition de tout l'emplacement de la voie ferrée ainsi que de toutes ses dépendances.

1. Le 9 septembre 1928, les habitants de Saint-Nicolas-du-Pélem souhaitent l'installation d'une boîte aux lettres à la gare.
2. En novembre 1928, Monsieur Bonnicie 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 Bonnicie, 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'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 :

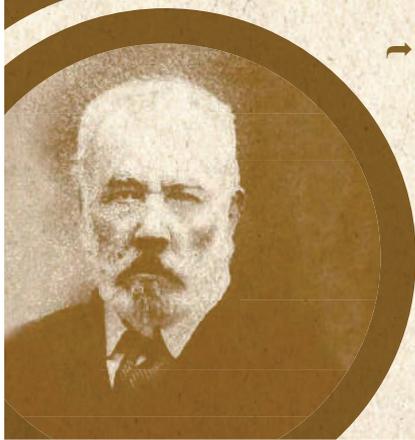
- ➔ Intérêt historique, technique et architectural.
- ➔ Intégration dans un projet touristique ou urbanistique.
- ➔ Fonction de leur état de conservation actuel.
- ➔ Opportunité d'un projet et intérêt du public.

Moyens et actions en quelques chiffres

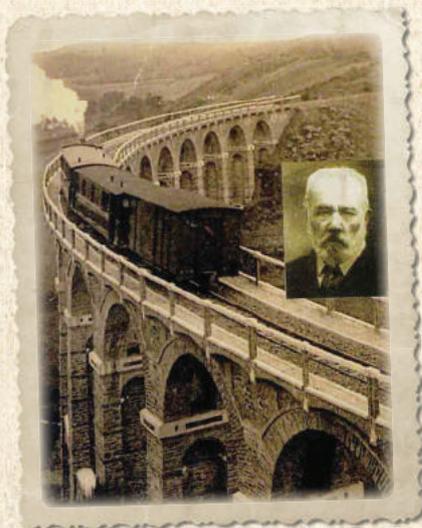
- ➔ **27 ans d'action bénévole** en défense du patrimoine.
- ➔ **3000 visiteurs accueillis en visites guidées gratuites** sur les ouvrages.
- ➔ **1000 visiteurs en expositions, conférences et projections de film.**
- ➔ **200 articles de presse.**
- ➔ **12 publications** dans des revues et livres.

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.



Biographie de Louis Harel de la Noë

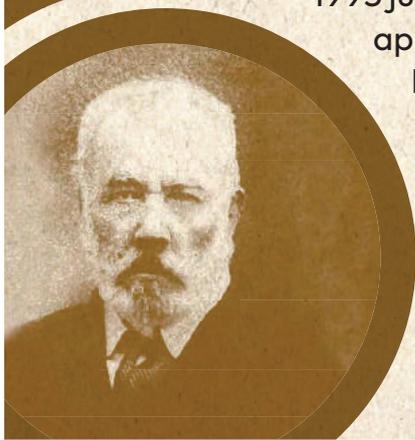


Il est né à Saint-Brieuc le 29 janvier 1852. Son nom est actuellement méconnu du grand public, contrairement à celui de ses illustres contemporains Gustave Eiffel (sa fameuse Tour, ses ponts métalliques) ou Fulgence Bienvenüe (Gare Montparnasse et 1^{ère} ligne du métro parisien) qui, lui, était son 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'Équipement qui souhaitait le faire démolir pour raison de sécurité.



Harel De La Noë à l'École des Ponts et Chaussées.

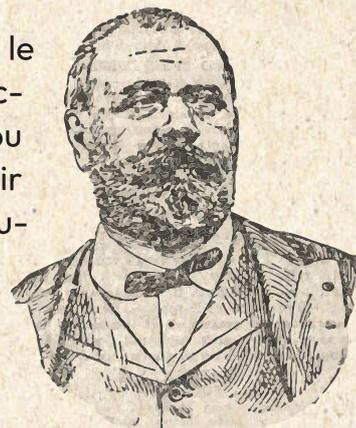


Harel De La Noë à l'Ecole Polytechnique.

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.



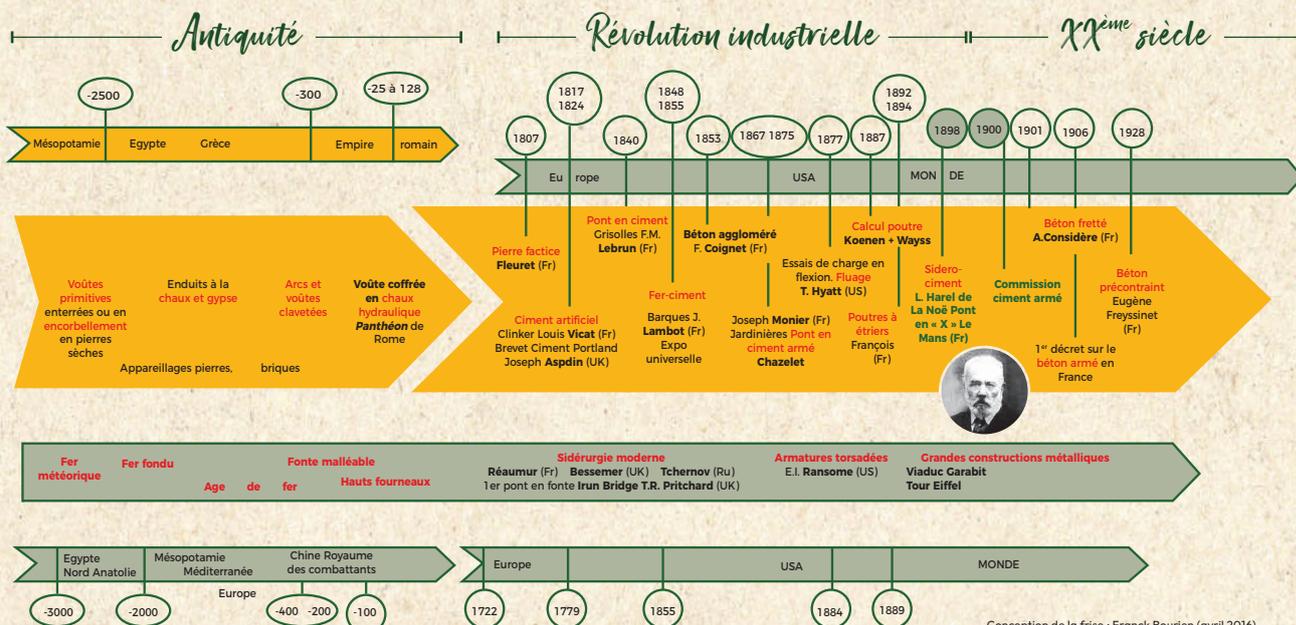
Dessin de presse d'Harel de La Noë âgé de 53 ans.



Photo : Franck Bourrien (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 Bourrien (avril 2016).

Le viaduc de Kerlosquer

Chef d'œuvre du béton armé et du patrimoine ferroviaire du début du XX^{ème} siècle.

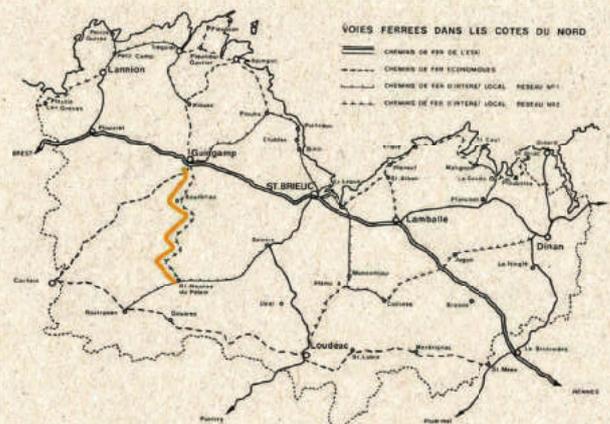
Situation du viaduc de Kerlosquer

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.



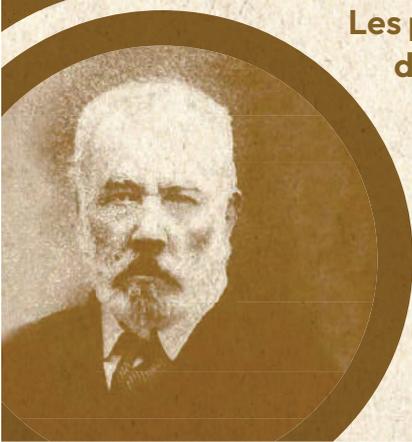
Source : DDE 22 - S.A.E et C.D.O.A. : « Anciennes voies ferrées d'intérêt local - Conservation et mise en valeur du patrimoine », novembre 1985 ; page 4.

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

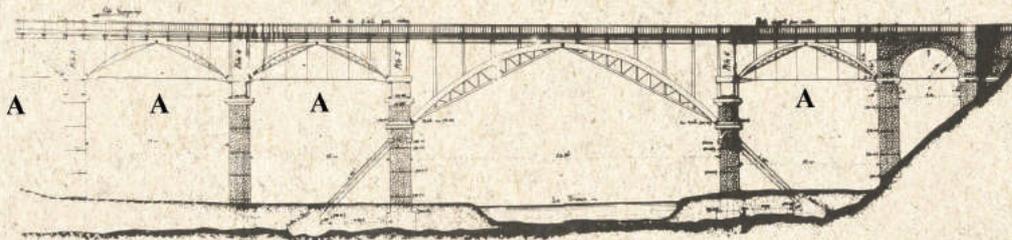
- ➔ Viaduc droit de Prêto (Pléneuf), détruit en 1968.
- ➔ Viaduc droit de Bréhec, détruit en 1972.
- ➔ Viaduc droit de Cadolan à Guingamp, détruit en 1978.
- ➔ Viaduc droit de Port Nieux (Fréhel), à l'abandon.
- ➔ **Viaduc courbe de Kerlosquer à Ploumagoar, à l'abandon.**



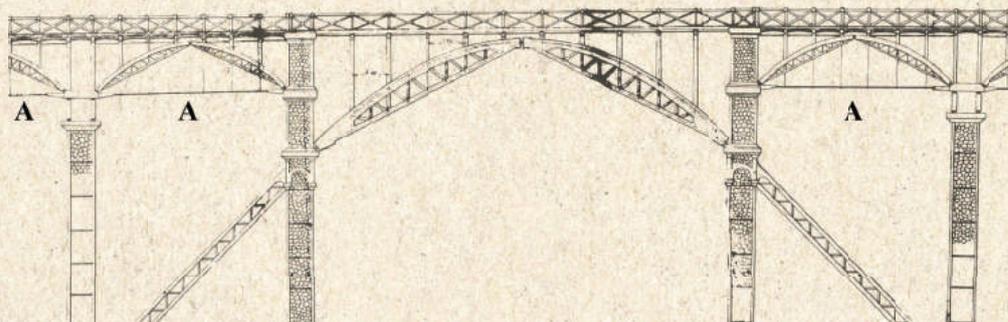
- ➔ Viaduc courbe des Ponts Neufs (Hillion), restauré en 2014.
- ➔ Viaduc droit de Caroual (Erquy), restauré en 2021.

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 patrimoine, novembre 1985 ; 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 XX^{ème} 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 broser 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 1^{er} 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 préfabriqués sur site. 4 des 5 arcs sont situés côté Ploumagoar, et le 5^{ème} 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.

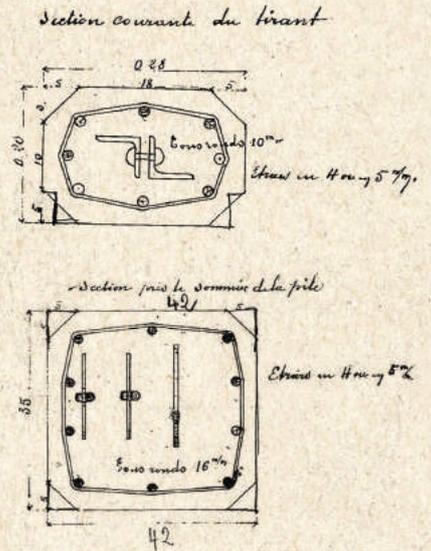
Tous les deux mètres de haut, viennent s'intercaler à la maçonnerie des chaînages de répartition des charges en béton armé. Malgré la hauteur, il n'y a pas de contreventement. Les échafaudages ayant servi lors de la construction du viaduc étaient constitués de planchers sommaires appuyés sur les piles 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.

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 dalles préfabriquées en béton armé.



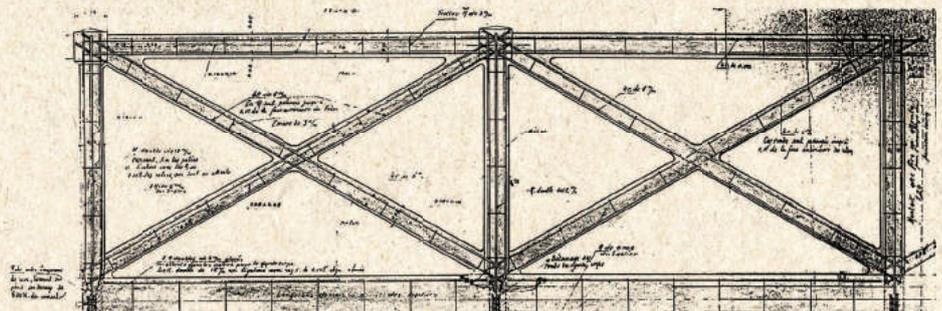
Viaduc courbe de Kerlosquer : altération des arcs en béton armé

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.