

Côtes d'Armor

HORS-SÉRIE N° 4 • MAI 2005

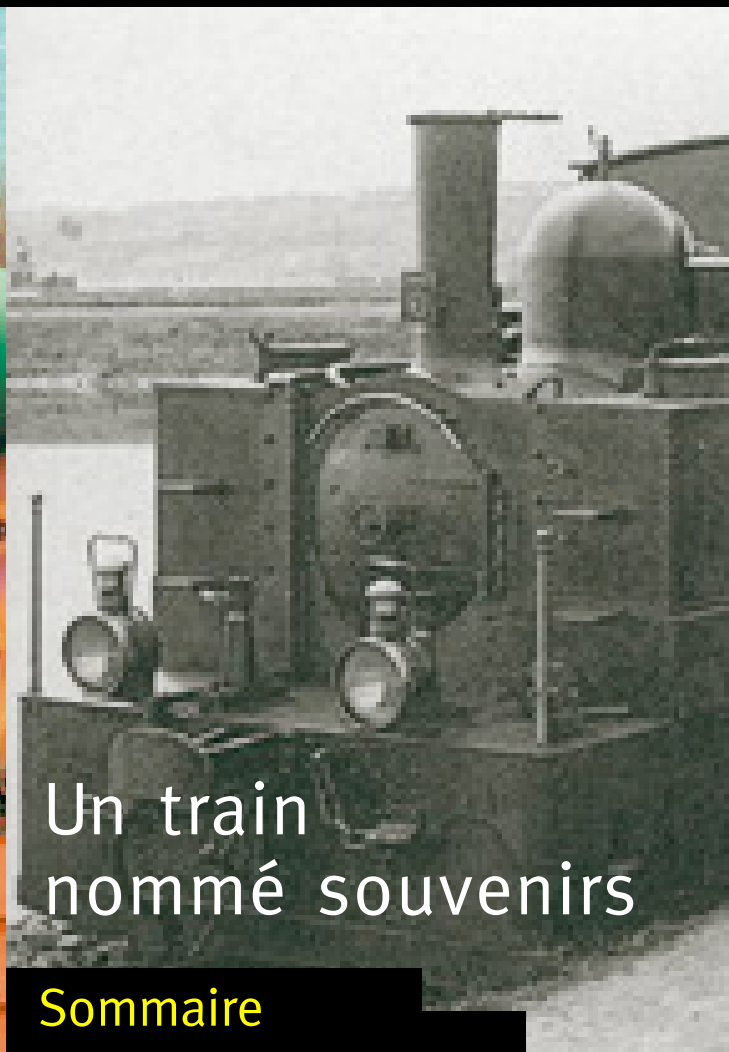
Un train
nommé
souvenirs...

www.cotesarmor.fr

Conseil
Général

Édité par le Conseil Général
des Côtes d'Armor





Un train nommé souvenirs

Sommaire

HORS SÉRIE N° 4

Côtes d'Armor Magazine - MAI 2005
 Édité par le Conseil Général des Côtes d'Armor
 Direction de l'Information, de la Communication
 et de la Promotion.
 9, place du Général de Gaulle
 BP 2371 - 22000 Saint-Brieuc
 Tél. : 02 96 62 62 16
 Fax : 02 96 62 63 85
 www.cotesdarmor.fr

Directeur de la publication : Claudy Lebreton
Rédacteur en chef : Gil Pellan
Rédacteurs en chef adjoints : Mathilde Chauvin,
 Bruno Hindahl
Journaliste : Véronique Rolland
Secrétariat de rédaction : Michèle Boucheron

Comité éditorial

Laurent Goulhen, Alain Lozac'h, Maëlle Quéré, Yvon Pellerin, Henri Le Pesq.

Remerciements

Merci à l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord, à l'Association pour la Mémoire et la Notoriété de Louis-Auguste Harel de la Noë, à Philippe Clairay, à Laurent Goulhen pour leurs conseils et leur soutien ainsi qu'à toutes les personnes nous ayant apporté leurs témoignages

Photo de couverture : Yvon Royer (royer.yvon@wanadoo.fr)

Crédits photos : Max Grammare - Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) ; Conseil général des Côtes d'Armor - DICP - Thierry Jeandot (TJ), Véronique Rolland (VR), Louis Herbinère (LH), Yvon Royer (YR).

Collections Alain Cornu (AC) ; Yves Coudray (YC) ; Laurent Goulhen (LG) ; François Thomas (FT) ; Philippe Clairay (PC) ; ACFcdN, Archives Départementales (AD) ; Collection CDDP - © Documentation aérienne Lapie ; Banana Stock ; Photodisc ; © Cléry Voltz.

Création et réalisation :
 www.pcv.fr

Tirage : 20 000 exemplaires



> PAGES 4-8 • HISTOIRE

Les chemins d'un p'tit train

> PAGES 9-12 • ECONOMIE

Le Petit Train ouvre la voie

> PAGES 13-18 • SOUVENIR

Les Costarmoricains et leur train

> PAGES 19-24 • PATRIMOINE

Les ouvrages en héritage

> PAGES 25-30 • ANNIVERSAIRE

Le Petit Train a 100 ans !



Edito

Gare de Perros-Guirec

Un patrimoine cher à nos cœurs

Le Petit Train des Côtes-du-Nord est l'un des héritages d'un passé pas si lointain. Sifflant le long de plusieurs centaines de kilomètres de voies, il résonne encore dans les têtes de nombreux d'entre vous qui l'ont connu, utilisé ou simplement admiré... Monument de notre histoire départementale, parcelle de nos souvenirs personnels, il reste avant tout l'icône d'un temps il y a peu révolu, un temps où les longs voyages étaient rares, un temps où les pensionnaires ne rentraient que pour les vacances, un temps où l'on a découvert les bains de mer en même temps que les congés payés, un temps où le département commençait à se moderniser et entreprenait de grands travaux, un temps difficile aussi, qui connût la « drôle de guerre »... un temps où les Côtes d'Armor s'appelaient encore Côtes-du-Nord... C'est tout cela et plus encore qui rejaille de nos mémoires au vu de ces viaducs et ponts bâtis sous l'égide d'Harel de la Noë et devenus aujourd'hui des patrimoines précieux, de ces vieux clichés, de ces locomotives à vapeur qui, à leur époque, avançaient, fières ou poussives, c'est selon... Autant de souvenirs partagés, tels ceux de Louis Guilloux* : « En ces temps là (...), existait un petit chemin de fer d'intérêt local (...), un petit « tortillard » célèbre par sa lenteur et la fréquence de ses arrêts qui lui donnaient à mes yeux un bien grand charme. (...) Quelle admirable occasion de rêver sans fin tout en s'abandonnant à la contemplation tantôt des vallées que nous franchissions sur des petits ponts légers, (...), tantôt le regard perdu sur la mer (...). » C'est tout cela que nous vous proposons de vous remémorer en feuilletant ces quelques pages.

Claudy Lebreton
Président du Conseil général des Côtes d'Armor



* *Ma Bretagne*, Louis Guilloux,
éd. Folle Avoine



Sabotage

« Vers la fin de la guerre, avec des compagnons du réseau de Tonton Pierre, nous avons saboté la ligne au niveau de la côte de Plérin. Un convoi allemand devait aller à Paimpol, pour fuir ensuite vers Lorient. Nous avons desserré les boulons qui maintiennent le rail aux traverses et creusé un trou pour que le rail, en s'affaissant au passage du train, fasse contact avec le déclencheur. Cela a parfaitement fonctionné et le train a déraillé. »

Jean Roland



Fanfare à Perros-Guirec

Les chemins D'UN P'TIT TRAIN

Il y a cent ans, le Petit Train des Côtes-du-Nord a commencé de sillonner le département, laissant derrière lui, même après sa disparition, de nombreuses traces de son passage. Ceux qui ont eu la chance de faire une partie du chemin avec lui se souviennent encore de son bruit caractéristique, lorsque, dévalant les côtes, son sifflet le précédait.

Né au début du siècle, il représente alors un moyen de locomotion moderne, outil de « civilisation », de désenclavement des campagnes, de développement économique et, pour beaucoup, moyen de découvrir la mer pour la première fois...

Il a fallu de nombreuses discussions au sein du Conseil général, mais aussi entre les élus locaux, et de nombreuses batailles pour faire accepter son passage...

A bien des égards, le petit train a accompagné, pendant 50 ans, la vie de nombre de Costarmoricains, traversant le département... et son histoire.



Gare de St-Quay Portrieux

Cinquante ans sur les rails

Histoire

Déclaré d'utilité publique le 21 mars 1900, le premier réseau est confié à l'ingénieur Louis-Auguste Harel de la Noë. Exploité par la Compagnie des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord, il s'ouvre aux voyageurs et aux marchandises de manière échelonnée, entre 1905 et 1907. Bientôt, la construction d'un second réseau est envisagée, afin de compléter celui existant et relier les lignes entre elles.

De rails en rails

Dès 1912, les travaux du second réseau sont entamés pour une ouverture prévue en 1915. La première guerre mondiale perturbe l'avancée des travaux, qui ne reprendront réellement qu'en 1919. Or, après guerre, le prix des matériaux est multiplié par trois, voire plus, de même pour le coût de la main d'œuvre ! Ainsi, seules aboutiront les lignes dont les travaux avaient démarré avant guerre : 250 km sur les 360 km prévus. Confié à un second concessionnaire (Société Favre-Robinet, Le Hoc et Nanquette), le second réseau ouvre progressivement de 1916 à 1926. A cette date, le Petit Train des Côtes-du-Nord représente 452 km de voies pour 19 lignes. En 1921, le Conseil général devient lui-même exploitant de la totalité du réseau, créant la Régie Départementale des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord. Mais, dès les années 20, la menace d'un nouveau concurrent commence à poindre : l'automobile. Au fil des années, son utilisation se généralise ; le trafic de voyageurs entame alors une baisse inexorable et conduit à une réorganisation du réseau en 1932.

Dès la fin du 19^e siècle, le Conseil général des Côtes-du-Nord envisage la réalisation d'un réseau de chemin de fer d'intérêt local à voie métrique*. L'objectif : désenclaver le département, permettre les échanges commerciaux entre la côte et l'intérieur des terres, encourager le développement touristique et améliorer le transport des voyageurs.

Victime des aléas ?

Devant le déficit d'exploitation qui ne cesse de se creuser, la moitié du réseau est remplacée, dès 1934, par des autocars... C'est le début de la fin, chacun est conscient, qu'à moyen terme, toutes les lignes seront fermées. En 1937, les premières fermetures sont engagées pour aboutir à 192 km de voies en 1939. Paradoxalement, la seconde guerre mondiale offre un nouveau souffle à la Régie car le Petit Train est alors l'un des seuls moyens de locomotion. Mais, dès la fin de la guerre, le déficit reprend avec la pénurie généralisée, la hausse des prix des matériaux et du charbon qui s'ensuit et la fin des chantiers pour le Mur de l'Atlantique. Or, bien que le nombre de passagers augmente (750 000 passagers en 1938, 1 402 569 en 1946), la régie n'arrive pas à combler son déficit et le prix du billet, alors à son maximum, ne suffit pas à rentabiliser le réseau. Plus il y a de voyageurs, plus le coût d'exploitation s'enfonce dans un abîme vertigineux ! En 1948, le déficit est de 40 millions (francs de l'époque). Les lignes ferment les unes après les autres. A partir de 1950, seule subsiste la ligne Saint-Brieuc/Paimpol. Le 31 décembre 1956, le Petit Train y effectue son dernier voyage...



Gare de St-Nicolas du-Pélem



« Amis c'est par millions qu'il faut compter mes voyageurs et par milliers de tonnes les marchandises que ma vapeur m'a permis de tracter en soufflant, en peinant sur cette voie métrique qui vécut trente-quatre ans. »

Extrait d'un texte de Louis Le Floch

*1 mètre entre les rails contre 1,435 m pour les voies normales

Chronique d'une métamorphose

Zoom

Les travaux ferroviaires ont métamorphosé de nombreux lieux du département au fil des années... En image, l'exemple de la Vallée de Gouédic, à Saint-Brieuc, et le gigantesque chantier du viaduc de Toupin.



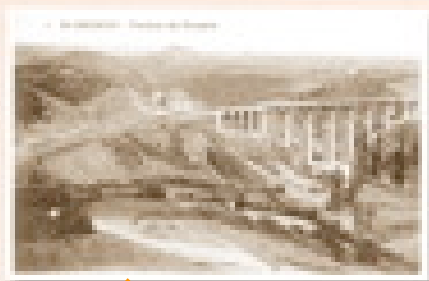
1• La vallée de Gouédic avant les travaux (vers 1900).



2• Les travaux de soutènement du nouveau boulevard débutent, ainsi que la construction du viaduc de Toupin, dont les piles sont construites. L'éperon rocheux, au premier plan à droite, a été largement entamé pour fournir les matériaux nécessaires à cette construction.



3• Etat des travaux quelques semaines plus tard. Les arcs reliant les piles du viaduc de Toupin sont en place.



4• Le tablier du viaduc de Toupin est posé. On a commencé à construire les rambarde sur les encoffrements mais les terrassements du boulevard ne sont pas achevés et les voies non encore posées.



5• Détail des travaux de construction... On distingue les arches supérieures des piles de soutènement du futur boulevard qui accueillera deux voies ferrées et une voie charretière.



6• Au niveau de la partie supérieure du boulevard, à proximité du Palais de Justice, les travaux sont achevés pour les ouvrages d'art, mais la pose de la voie n'a pas encore débuté.



7• La pose des deux voies est effective. Elle est récente au vu de l'état du terrain autour des rails. La partie qui doit recevoir la voie charretière, côté vallée, doit encore être aplanie.



10• En 1905, le train peut s'élancer sur ses nouvelles voies, ici en direction de Moncontour. Les ouvrages d'art ont profondément marqué le visage de la vallée de Gouédic. Ils ont permis à Saint-Brieuc de se doter d'une nouvelle artère qui n'a jamais perdu de son importance. En 2005, c'est toujours sur ce boulevard que les automobilistes venant de l'ouest de Saint-Brieuc pénètrent dans le centre-ville.



8• Une équipe termine la pose de voie en égalisant le terrain.



9• Le pont de Toupin est terminé.

Un nouveau visage pour les Côtes-du-Nord

Alors que des lignes de chemin de fer nationales et régionales existent sur le département dès 1863, le Conseil général des Côtes-du-Nord étudie déjà les possibilités pour construire un réseau local. Après la loi de 1865, et en complément du « Plan Freycinet », les collectivités départementales acquièrent, en 1880, la possibilité de mettre en œuvre leur propre réseau ferroviaire ; le Département décide de se lancer dans l'aventure...

Histoire

De 1892 à 1896, d'études en avant-projets, l'élaboration du réseau de chemin de fer d'intérêt local est menée dans le souci permanent d'aménager le territoire de manière harmonieuse.

Les objectifs :

« 1°- Mettre en relation les régions du centre du département, d'une part avec la grande ligne Paris-Brest, qui emportera vers la capitale et l'intérieur les bestiaux, le beurre, les œufs, le cidre, les grains, légumes, etc., et, de l'autre, avec un port qui servira de débouché vers l'étranger à ces mêmes produits.

2°- Arriver à atteindre ce double but par la voie la plus courte et aboutissant à des nœuds de chemin de fer.

3°- Combler les lacunes existantes, tout

en se maintenant à distance suffisamment grande des voies ferrées actuelles.

4°- Passer, autant que possible, par tous les chefs-lieux de canton non desservis actuellement par une voie ferrée. »*
L'ambition est bien d'irriguer, d'une manière cohérente et judicieuse, l'ensemble du territoire et ce, afin de favoriser les échanges économiques et les déplacements des personnes, costamoricaines ou de passage. Bien que ce texte ne l'évoque pas, les élus noteront également rapidement l'intérêt de créer une ligne littorale allant de Plestin, à l'ouest, à Lancieux, à l'est, élément moteur du développement touristique.

Le viaduc de Toupin à Saint-Brieuc

* Avant-projet de 1892, présenté par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Thiébault, dans « Petit Train des Côtes-du-Nord, le siècle des petits trains » Alain Cornu, éd. Cenomane.



Les transports au début du 20^e siècle

- **Les voitures :** 8 voitures, 3 motocycles et une bicyclette en 1900 ; 469 automobiles en 1910 et près de 2 000 en 1920. 3 700 km de routes départementales et de 482 km de routes nationales en 1914 (mais leur goudronnage ne démarre que dans les années 20).
- **Les transports collectifs :** diligences et messageries rallient les grandes villes. Charrettes et carrioles sont principalement l'apanage des commerçants, des agriculteurs ou des éleveurs de bétail.
- **Les ports :** expédition et réception des marchandises par cabotage**. Mais avec l'arrivée du Petit Train, une partie du trafic local va progressivement échapper au cabotage (pommes à cidre, vins, charbon, bois).
- **Les autres réseaux ferrés :**
 - Le réseau de l'Ouest, à vocation nationale qui comprend la ligne Paris-Brest (terminée 1865) et six autres lignes, construites plus tard (Saint-Brieuc/Pontivy, Lamballe/Lison, Plouaret/Lannion, Dinan/Dinard, Dinan-La Brohinière et Saint-Brieuc/LeLégué).
 - Le réseau Breton avec trois lignes (Carhaix/Guingamp, Guingamp/Paimpol et Carhaix/Loudéac et La Brohinière).

** Navigation à distance limitée des côtes, souvent de ports en ports voisins.

Témoignage

L'homme du « Grand train »

« On doit la ligne Paris-Rennes-Brest à un enfant du pays : Alexandre Glais-Bizoin. C'était un homme d'envergure qui, pendant un demi siècle, a occupé la scène politique du département et du pays. En 1842, il est l'un des rares élus à s'intéresser aux chemins de fer. Il y voyait un immense progrès sur le plan économique et social, ainsi qu'une garantie pour l'unité du territoire. Dès cette date, il réclame une ligne vers la Bretagne. Or, l'idée de faire venir le train dans cette région « arriérée » n'était absolument pas envisagée, la ligne devant s'arrêter à la capitale de la Bretagne, Nantes ! Mais l'homme est tenace et obtient des crédits. Un premier tracé, étudié en 1846, passe par Loudéac, Carhaix et

Châteaulin. Il disait : « Ce sera comme un grand fleuve vers lequel se dirigeront de nombreux affluents venant du nord et du sud ». Un second tracé est admis en 1855. Il passe par Moncontour et Quintin, vers Morlaix. Quand Napoléon III vient en Bretagne en 1858, il se laisse convaincre de la nécessité du passage par Saint-Brieuc, chef-lieu du département. Ce nouveau tracé est voté en 1859. Déjà, Alexandre Glais-Bizoin déplore l'absence de ligne littorale mais constate qu'elle nécessiterait un travail gigantesque, en raison des paysages accidentés et des dénivellations. Avant son arrivée, il fallait près d'une semaine pour aller de Saint-Brieuc à Paris. Avec le train, 12 heures suffisent ».

René Huguen, Président d'honneur du Club Philatélique Briochin.



ACTCGN © Abdé Michel

« Cheffesses » de gare

Si elles n'étaient pas employées sur le matériel roulant, de nombreuses femmes étaient responsables de gare.

En 1926, elles représentent 50 % de l'effectif.

La majorité d'entre elles travaillait dans les gares à service discontinu ; leur présence n'étant nécessaire qu'une demi-heure avant et après l'arrivée d'un train.

Leur rémunération était plus faible que celle des hommes : environ 30 % de moins !

Receveur et tricheur

Les receveurs étaient chargés de vendre les billets aux arrêts facultatifs. Armés d'une sacoche pour l'encaissement, d'un carnet à feuilles de carbone et d'un crayon indélébile, ils rédigeaient eux-mêmes les billets. Il arrivait parfois que certains petits malins insèrent un carton entre les deux feuilles. Il suffisait alors de noter un billet « Paimpol-Saint-Brieuc » et, sur la feuille du dessous, « Paimpol-Plouézec ».

La différence du prix du trajet allait dans leur poche, puisqu'à l'époque, tout était payé en liquide... Ces infractions étaient rapidement repérées et sanctionnées par un renvoi.

A la naissance des deux réseaux, les compagnies de chemin de fer adoptent des statuts parallèles à ceux du « grand train ». Néanmoins, les conditions sont moins avantageuses. La vie professionnelle des cheminots s'exerce dans un cadre strict et très hiérarchisé.

Les petits cheminots

Première classe, seconde classe, troisième classe ou hors classe... La hiérarchie du personnel est définie selon des grades parfaitement cadrés, et la solde reste maigre.

A l'époque, les journées de travail sont longues (jusqu'à 15 heures par jour) et difficiles. Les erreurs n'étant pas permises, le moindre écart est immédiatement sanctionné. Pas question de livrer le courrier en retard, de consommer de l'alcool ou de faire grève, sous peine de mutation, de rétrogradation, voire de renvoi.

En 1920, malgré les risques de répression, le Syndicat des Travailleurs des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord lance un mouvement de grève, pour une réévaluation des salaires et indemnités, alors très bas. Devant le refus des compagnies, c'est le Conseil général qui prendra à sa charge les augmentations de salaires.

Lorsqu'il reprend, par l'intermédiaire d'une régie, la gestion du réseau en 1921, l'amélioration des conditions sociales des employés demeure un objectif important. En 1923,

le Département adopte un nouveau statut du personnel de la Régie. Il sera désormais affilié à une caisse de retraite et bénéficiera de toutes les avancées et lois sociales qui apparaîtront dans les années suivantes. Ces lois augmenteront les charges de personnel de plus de 50 % ! Cela aura des conséquences importantes dans l'exploitation de la Régie, d'autant que l'effectif est particulièrement élevé : 673 employés pour 452 km de lignes en 1926.

Au-delà des cheminots à proprement parler, la mise en place et le fonctionnement du Petit Train a impliqué de nombreux Costarmoricains. Pour la construction des réseaux et des ouvrages d'art d'abord, puis pour l'exploitation du réseau, l'entretien des voies et des bâtiments mais aussi pour la maintenance du matériel... employés communaux ou départementaux, employés des compagnies concessionnaires à leur époque également, beaucoup de personnes ont travaillé pour le Petit Train. ■

Témoignage

Un métier, chef de gare

« Mon père a été nommé chef de la gare de Pleumeur-Gauthier en 1927. A cette époque, le plus valorisant c'était le travail où on ne se salissait pas les mains. Etre chef de gare, c'était le summum, avec les contrôleurs. Il avait une casquette, un bel uniforme... Dans le bourg, c'était un personnage aussi important que l'instituteur.

Il organisait le trafic, régulait les arrivées et les départs des trains de voyageurs ou de marchandises car il n'y avait qu'une seule voie : il fallait faire la place sur les voies de garage quand un train arrivait. Lorsqu'un

train partait de chez nous, il fallait prévenir les gares suivantes (Pleubian et Trédarzec) pour signaler son départ, afin qu'il n'y en ait pas un autre qui vienne dans l'autre sens. Nous le regardions faire avec son appareil pour poinçonner les billets, remplir les papiers pour en registrer les colis des voyageurs, s'occuper du courrier... » ■

Yves Callec



ACTCGN



ArFDN © Abbé Michel

LE PETIT TRAIN ouvre la voie

Avec une population essentiellement rurale, l'économie des Côtes-du-Nord est fortement marquée par l'agriculture : les légumes et les céréales, les pommes de terre dans la zone littorale ; le seigle, l'avoine, le blé noir, la betterave dans les terres ; la pomme à cidre dans la partie est du département... Les échanges extérieurs se font essentiellement par cabotage, d'un port à l'autre, ou par la ligne Paris-Brest. Quelques industries commencent à émerger, notamment dans la métallurgie et la mécanique. Par ailleurs, si la mode des bains de mer est déjà lancée, le tourisme demeure réservé à l'élite. Nombreux sont les habitants des Côtes-du-Nord qui n'ont jamais vu la mer ! L'arrivée du Petit Train bouleverse ces habitudes, tant sur le plan des échanges intérieurs qu'extérieurs.



Chapardages

« Je prenais le train à la gare de Tréguier pour aller à la plage de Port-Blanc. Arrivé vers Plouguivel, le train ralentissait à cause de la montée.

Avec des camarades, nous nous amusions à sauter du train pour aller chaparder des pommes dans les vergers. Et pendant la guerre, comme le charbon manquait, j'allais discrètement sur les quais de la gare pour en récupérer.

J'avais fait la connaissance d'un Allémand qui faisait la garde et m'aidait à remplir mon sac. Aussitôt fait, je filais en vitesse à la maison. Je faisais cela deux à trois fois par semaine et je n'étais pas le seul. Les plus âgés, ceux qui avaient une vingtaine d'années, remplissaient carrément des sacs de 50 kg ! »

Jean-François Le Pichouron



Chargement de marchandises à Tréguier

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.

Economie

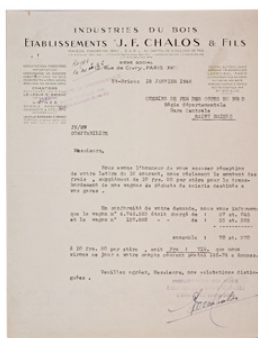
Un outil pour l'agriculture

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

Témoignage

« 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 ».

Laurent Goulhen, membre de l'ACFCdN



Au début du siècle, l'Argoat souffre de 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

taif si bas que les coûts de transports les rendent, en proportion, prohibitifs à l'arrivée. Le Département intervient donc pour favoriser leur transport par train, en proposant un coût très faible. Il gagne en partie son pari même si, très rapidement, les engrais chimiques prendront le pas sur les engrais marins.

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

est désormais ouvert sur un marché national. L'intérêt du chemin de fer départemental réside alors dans sa proximité. On apporte les denrées en charrette jusqu'à la gare la plus proche, on les charge sur des wagons mis à disposition sur une voie de garage, elles sont ensuite acheminées sur la grande ligne desservant Paris.

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. ■

Le Petit Train et le tourisme

Société

Si, en 1865, l'ouverture de la ligne Paris-Rennes-Brest a très largement contribué au développement du tourisme, le Petit Train a eu un impact considérable sur le tourisme local.

C'est la pleine époque des bains de mer, les offices de tourisme et les syndicats d'initiatives s'organisent... Le Petit Train draine alors des milliers d'habitants des Côtes-du-Nord vers les plages, dans un enthousiasme général.

Le « train de plaisirs », pour la ligne ralliant Saint-Brieuc au phare du Légué, les « trains du dimanche » qui permettent de passer la journée à la mer...

De nombreux noms donnés au train sont liés au fait qu'il permettait à chacun d'aller enfin goûter régulièrement aux joies de la grande bleue.

La réalisation du second réseau a, de ce point de vue, un effet notable. En reliant les lignes du premier réseau entre elles, il permet de créer une ligne littorale, d'est en ouest. Or, si le train ne crée pas, à proprement parler, le développement touristique, il contribue à l'amplifier. Durant l'été et les dimanches, de nombreux

trains supplémentaires sont ajoutés au service régulier, les wagons sont bondés, des billets « bain de mer » sont créés... Les lignes littorales seront les toutes dernières à fermer.

A de nombreuses reprises, le « Journal de Lannion » relève l'intérêt des touristes pour le Petit Train. Extrait...

« Chaque dimanche, de quelque côté qu'on aille, vers Perros-Guirec ou Plestin-les-Grèves, les petits trains sont remplis de voyageurs et il faut arriver à l'avance si l'on veut trouver de la place. Il est vrai qu'à la fin de la semaine, ceux qui travaillent ont besoin de repos et une journée à la grève est un délassément à la portée de chacun, avec les moyens de locomotion qui ne feront que s'accroître dorénavant. Pour celui qui n'a pas encore suivi le parcours jusqu'à Plestin, quel paysage merveilleux ! A l'arrivée à Saint-Michel, le petit clocheton à jour



de l'antique église se profile sur l'immensité. Puis, le train continuant son trajet, en surplombant les villas et le bourg, quel coup d'œil féérique que cette Lieue de grève que l'on contourne dans toutes ses sinuosités et dont les teintes estompées semblent un pastel délicieux ! Quand la mer est haute, l'illusion est complète ; on se croirait en bateau, bercé mollement par les flots. Les touristes de Saint-Efflam, toujours nombreux, qui veulent se rendre à la grand'messe de Plestin, apprécient largement l'avantage de ne plus avoir à faire à pied cette montée si fatigante, dont la descente n'est qu'une agréable promenade. Plestin étant le pivot entre les deux têtes de ligne Lannion-Morlaix, son trafic s'en ressent et augmente. Les commerçants y gagnent et les pâtisseries, notamment, ne désespèrent pas.»*

* Journal de Lannion
26 août 1916 dans « Petits Trains du Trégor, ligne Lannion-Plestin », Laurent Goulhen



1 • Binic gare et plage
2 • Gare de Plestin-les-Grèves
3 • Arrivée des touristes à Saint-Cast

Témoignages

« J'habitais Saint-Brieuc et nous allions régulièrement à la plage de Saint-Laurent. Le train était bondé ; nous étions si nombreux que certains restaient sur les plates-formes où ils recevaient les escarilles et la fumée de la locomotive. Pour l'aller, pas de problème : nous passions par le pont de Souzain, la voie descendait. Mais pour revenir, c'était la croix et la bannière : arrivés au pont de pierre du Légué, il fallait remonter, le train s'essouffait, il n'en pouvait plus et on savait ce qu'il nous restait à faire... on descendait et on poussait, dans la joie et la bonne humeur. Une fois en haut de la côte, tout le monde remontait et c'était reparti ! »

Marie-Anni de Levêque

« Nous habitons Paris et mon père avait un terrain à Plouha. A partir de 1936, nous venions tous les ans dans les Côtes-du-Nord. Arrivés à Saint-Brieuc, c'était une joie pour nous, enfants, de prendre le Petit Train. Cela voulait dire que nous étions presque arrivés, on ne se lassait pas de regarder la mer à travers les vitres... »

Mi rei l'e Gall eron

Sables d'Or-les-Pins, une station balnéaire naît avec le train

Epopée

Agent immobilier originaire de la Manche, Roland Brouard découvre les dunes encore vierges de Plurien et Pléhérel lors d'une simple promenade, en 1921. Devant cette anse magnifique dotée d'une plage que surplombe une dune de 25 mètres de haut, il entrevoit le lieu idéal d'implantation d'une station balnéaire. Aussitôt, il convainc des investisseurs de le suivre dans cette aventure et achète tous les terrains. Les travaux commencent en 1922. Il arase la grande dune à l'aide des premières autochenilles. La première saison commence ce même été 1924.

Roland Brouard, en véritable stratège, mène d'emblée une réflexion approfondie sur l'urbanisme. Il fait installer le téléphone le plus vite possible, établit un bureau de poste, construit des voies larges en prévision du développement de l'automobile et bâtit, à ses frais, deux gares destinées au Petit Train

Lorsqu'il crée la station des Sables d'Or en 1921, Roland Brouard pense déjà y installer une gare. Visionnaire, il inclut dans sa réflexion une politique des transports, nécessaire au développement de la station.

des Côtes-du-Nord : une gare marchandises et bagages, une gare voyageurs, située au pied de l'hôtel des Arcades. Le 3 février 1924, l'arrivée de la ligne Erquy-Matignon est inaugurée en présence d'Yves Le Trocquer, Ministre des Travaux Publics

Sables d'Or-les-Pins se veut une station très haut de gamme et mondaine. Les premières saisons sont prometteuses, notamment grâce à la clientèle britannique, au pouvoir d'achat conséquent. Or, lorsque les effets de la crise de 1929 se font sentir en France, les financiers de la station la subissent de plein fouet. En 1931, chacun se désengage : le déclin de la station est enclenchée.

Et le Petit Train ? L'impact qu'il a eu sur la station reste modéré, faute de relais populaire. En effet, les structures hôtelières ne sont pas adaptées à un public plus modeste. Par ailleurs, Roland Brouard a eu beau faire des efforts extra-

ordinaires en matière de transports, il a mésestimé l'isolement de sa station, déjà fortement concurrencée par des sites plus proches de Saint-Brieuc, comme Pléneuf ou Erquy. De fait, l'ouverture populaire n'a jamais eu lieu et peu de Costarmoricains se rendaient dans cette station.

Roland Brouard meurt en 1934, en même temps que sa station... En 1949, le service du train permettant d'accéder aux Sables d'Or est supprimé, alors que les travaux de la route côtière n'ont pas encore débuté. La station est désormais complètement isolée.

Elle reprend vie depuis quelques années et est redevenue une station balnéaire prisée après avoir été un lieu insolite de promenade, avec ses grandes avenues désertes la faisant vaguement ressembler à une ville fantôme de l'Ouest américain.

Personnage

Un homme en avance sur son temps

À la veille de sa mort, Roland Brouard explique l'esprit dans lequel il a créé la station des Sables

d'Or : « Je voulais harmoniser la vie et l'architecture des dunes en en faisant, par un aplanissement savant, le socle accueillant et définitif d'une ville où seraient à jamais bannis les taudis. J'ai voulu faire là aussi un centre de méditation, de repos et de bains fortifiants, dans des sites où seraient respectés la nature sauvage et le caractère pittoresque du pays, sans oublier le confort d'une civilisation qui peut s'harmoniser avec cette nature, loin du bruit, du désordre des cités industrielles, des agglomérations urbaines sabotées par la négligence, la veulerie des administrations ou des spéculateurs sans foi ni loi ».

Dans Eric Rondel : « Sables d'Or-les-Pins, la grande aventure du 20^e siècle »
Ed. Club 35, 1997.

L'évolution de la station

► 1926

20 magasins, 250 chambres réparties dans 6 hôtels, dont 100 chambres pour le seul hôtel des Arcades.

► 1927

4 hôtels supplémentaires.

► 1929

10 hôtels, 60 villas, 30 magasins et un établissement de bains.



Remerciements à Philippe Clairay, auteur d'une thèse d'histoire à l'université Rennes II, soutenue en 2003 : « Les stations balnéaires de Bretagne : des premiers bains... à l'explosion touristique des années 1960 ».



Gare de Collinée AC



Voyage

« En 1944, je vivais à Matignon et j'étais pensionnaire à Lamballe. Je ne rentrais qu'aux vacances scolaires, par le train. Pour tous les collégiens qui l'empruntaient, c'était un voyage mémorable qui durait une bonne matinée. Que de rires, de joies et d'amusements ! »

Paul Quintin

Les Costarmoricains ET LEUR TRAIN

Tous les Costarmoricains qui ont utilisé le Petit Train ou vécu à ses côtés se rappellent avec nostalgie les pérégrinations, les voyages chaotiques et entendent encore résonner son sifflet dans la campagne. Comparé aux transports d'aujourd'hui, il n'allait pas bien vite, c'est vrai, mais quelle aventure à l'époque ! Avec lui, il était possible d'aller à la mer, de visiter la famille, d'aller à l'école ou au travail sans user ses chausses... Souvent lié à des souvenirs d'enfant, il reste le symbole d'une époque révolue et c'est sans doute ce qui le rend si cher au cœur de beaucoup.

Tranches de vies, tranches de train

Témoignages

Si l'arrivée du Petit Train facilite les déplacements, il est peu utilisé au quotidien et reste réservé, pour la grande majorité des voyageurs, à des occasions ponctuelles. Prendre le Petit Train, c'était partir en voyage, même s'il ne s'agissait que de quelques kilomètres ! Pour aller au marché local ou passer un dimanche à la mer, il devient le moyen de locomotion idéal. Mais on affrète également des convois spéciaux lors d'événements particuliers, comme la Saint-Yves à Tréguier, les grandes fêtes locales ou les courses de Corlay. Dorénavant, tout le monde se croise : marins revenant du Havre ou de Marseille, touristes découvrant la région, fermiers se rendant au marché ou simples voyageurs allant visiter leur famille...



Binic



Plouha



Collinée



ALÉGIN © ABDE MICHEL



St-Nicolas-du-Pélem



Etables-sur-Mer

A TOUTE VAPEUR

« Mon grand-père avait dit à une tante âgée : « je vais te payer un voyage ». Il s'agissait d'aller du Questel à Plouézec, 2 km ! Les voilà assis tous les deux. Le train démarre et la vieille Tatie Jannie met son mouchoir sur les yeux :

- Qu'est-ce qu'il t'arrive ma Jannie ?

- Mon pauvre Jean, je vais perdre connaissance, ici, avec la vitesse ».

[de 25 à 50 km/heure ! NDLR]

Louis le Floc'h

AU FAR-WEST

« Ce train, a posteriori, je le vois comme un train de western américain. Suant, soufflant, peinant pour grimper... Je n'ai pas oublié son poêle, ses voyageurs, ses bancs en bois, ses bretonnes en costume régional, avec leur coiffe de Carhaix ou du Trégor... On y voyait des femmes réservées, étonnées, serrant contre elles des gosses ébahis par le voyage ; des habitués bombant le torse, maquignons ou autres... ».

Odette Huon

A L'ÉCOLE

« Pendant un an, j'ai pris le train quotidiennement pour aller à l'école. Agée de 11 ans, j'habitais Plouézec et j'allais à l'école à Plouha. Le soir nous restions à l'étude ; nous entendions le train corner de loin et nous avions le temps de descendre à la gare tranquillement. Un jour, alors que la ligne longeait une route faisant une courbe, le dernier wagon a dérapé et s'est retrouvé sur la route. Il n'y a pas eu de blessés, mais comme on ne pouvait pas attendre que ce soit réparé, on a poursuivi notre chemin à pieds... »

Hélène Caous

EN COLONIE

« Après la guerre, il existait une colonie de vacances à Guingamp : « Les p'tits gars ». En 1946, nous sommes partis à Bréhec. Nous étions 300 dans un train spécialement mis à la disposition de la colonie. Cela représentait de nombreux wagons, sans compter les bagages. Arrivés en bas de la côte de Plouézec, le train a calé, nous étions trop lourds pour remonter... Le mécanicien a détaché les wagons, en a remonté trois ou quatre une première fois jusqu'à la voie de garage de Plouézec. Et, pendant qu'on attendait là, il est allé chercher le reste du convoi ».

Albert Le Moal

C'EST LA FÊTE

« Il fallait voir les jours de marché à Paimpol et Tréguier, les mardis et mercredis, le monde fou qu'il y avait dans les trains, avec les poulets, les lapins... A la Saint-Yves, le 19 mai, il y avait quasiment un train toutes les heures. Les trains étaient archi bondés, avec des gens jusque sur les marchepieds... »

Yves Callec

LE SPECTACLE AVANT TOUT !

« En 1944, un B 29 a été mitraillé au-dessus de Lannion. Les deux pilotes ont sauté en parachute, après avoir dirigé leur avion sur Bréhec. Au lieu de tomber en mer, il a heurté un arbre et est tombé à 150 m de la voie ferrée. A chacun de ses passages ou presque, le train s'arrêtait à la hauteur de l'avion pour que les gens puissent voir le spectacle. Cela a dû arriver aux oreilles de Saint-Brieuc qui a demandé aux mécaniciens de ne plus s'arrêter et de se contenter de ralentir... Il y avait des horaires mais ce n'était pas si important ».

Louis le Floc'h



Gare de Pleubian

Expérience

► 2 janvier 1931, 18h à Saint-Brieuc

Après un long trajet de Paris à Saint-Brieuc, le voyageur se rend à la Gare Centrale où le Petit Train des Côtes-du-Nord s'appête à partir. Une fois ses bagages enregistrés auprès du receveur qui se charge de les faire porter dans le wagon de marchandises, le voyageur s'installe dans son wagon. Rapidement, il oublie la dureté des bancs de bois pour observer l'animation qui règne autour de lui : le personnel terminant la provision de charbon et d'eau, le chauffeur noir de suie des pieds à la casquette, le mécanicien graissant les têtes de bielles avec sa burette à huile, les passagers où se mêlent jeunes lycéens, ménagères aux paniers remplis de provisions et quelques militaires rentrant en permission... Sur le côté, il remarque une inscription : « Par mesure d'hygiène et de propreté, prière de s'abstenir de cracher sur le parquet »... Soudain, le sifflet retentit, les employés crient aux passagers de monter en voiture, le train s'ébranle, quelques retardataires sautent juste à temps sur la plateforme. Émerveillé, le voyageur admire les nouveaux boulevards longeant le Palais de Justice et la vallée de Gouédic qui s'offrent à sa vue.

► 19h30, près de Plouha

De haltes en gares, le Petit Train poursuit sa route au rythme des coups de sifflets à l'approche d'un passage à niveau, ou simplement pour saluer un ami. Parfois, il s'arrête même en rase campagne pour permettre à un voyageur de monter. La nuit tombée, le chef de train a allumé les lampes à pétrole. Pour autant, notre voyageur se rend vite compte que c'est insuffisant pour permettre à celui-ci de vérifier convenablement les billets

des nouveaux arrivants. Armé de son carnet, de sa feuille de carbone et de son crayon à encre, il peste, car il s'est déjà retrouvé avec des tickets du métro parisien ! A cette heure, quelques passagers, tranquillement installés une serviette sur les genoux, entament leur casse-croûte. Dommage qu'il fasse si sombre, impossible d'apercevoir la côte, pourtant magnifique.

► 20h, arrivée à Plouézec

Notre voyageur a bien cru que le train n'y arriverait jamais ! En montant la côte de Bréhec, il entendait l'affolement des gueules maîtresses, le manque d'entraînement des roues. Pour rien arranger, la voie était couverte de verglas. Mais le mécanicien est descendu de sa locomotive et, après avoir étendu du sable sur les rails, le train a pu repartir péniblement. De nouveaux passagers s'appêtent à investir les wagons. Rapidement, ils s'approchent des bouillottes mises à disposition par la régie en hiver. Profitant de cet arrêt, le personnel se rend au café tout proche pour une bolée de cidre. Quand le mécanicien fera siffler la locomotive, il sera bien temps de retourner au train...

► 20h40, Paimpol

C'est ici que descend notre voyageur. Déjà, le train ralentit. Au loin, il aperçoit la lanterne-tempête balancée par le chef de gare, signalant au chauffeur que la voie est libre. Dans quelques minutes, il quittera cette odeur de fumée et de charbon pour retrouver les siens. A l'approche du quai, il aperçoit sa mère et la broquette dans laquelle il chargera sa valise. Après avoir troqué ses souliers contre des sabots, ils s'enfonceront dans le chemin creux qui conduit à la maison familiale... ■

LES TARIFS

Première ou seconde classe, les tarifs étaient accessibles à tous. Il existait même des formules d'abonnement et des réductions.

- Saint-Brieuc / Saint-Quay :
0,60F en seconde classe ; 0,90F en première.
- Saint-Brieuc / Plouha :
0,75F en seconde classe ; 1,55F en première.



Un autre regard... prendre de la hauteur

Environnement



Viaduc de Bréhec à Plouha-Plouézec

CDUP © Documentation aérienne Laplante

Au début du 20^e siècle, les paysages du département diffèrent totalement de ceux que l'on voit aujourd'hui : de grandes grèves désertes, une campagne beaucoup plus cultivée et moins boisée, de nombreux vergers, des champs de blé noir ou de maraîchage, une structure bocagère beaucoup plus dense... Le promeneur d'alors arpente des chemins creux cachant le paysage. Avec l'arrivée du train et de ses viaducs, les habitants des Côtes-du-Nord découvrent un nouveau spectacle...

Ce n'était sans doute pas sa préoccupation première mais, par le tracé qu'il a conçu, Louis-Auguste Harel de la Noë permet aux voyageurs de profiter d'une vision nouvelle des paysages. La plupart des ouvrages d'art ouvrent de larges perspectives et permettent à chacun, depuis le train, de dominer les côtes et les vallées... une situation tout à fait nouvelle à l'époque.

Mais son impact ne se limite pas à la traversée des vallées et des campagnes. Dans les villes, l'urbanisme s'en trouve complètement modifié. Saint-Brieuc en est un exemple caractéristique :

boulevards suspendus et viaducs franchissant les vallées offrent aux Briochins une nouvelle façon d'aborder leur ville (voir p. 6).

A cette époque, Saint-Brieuc est une ville relativement ouverte. Louis Harel de la Noë fait le choix de lui marquer des limites : ses ouvrages signeront la frontière entre l'urbain et les vallées. A l'exemple du pont de Gouédic qui, de toute évidence, était pensé comme étant l'une des portes d'entrée de la ville. Autre exemple significatif, le viaduc de Douvenant, au-dessus de la Grève des Courses. A cet endroit, une courbe

suivie d'une forte montée forçait le train à ralentir... S'il est impossible d'affirmer qu'il s'agissait d'un acte délibéré de Louis Harel de la Noë, son tracé offrait un point de vue magnifique, de la baie de Saint-Brieuc à la pointe d'Erquy. La majorité des parcours permettaient aux voyageurs de découvrir le paysage comme un travelling cinématographique. Mais un autre spectacle intéressant était aussi celui du passage du train, à l'intérieur des terres, pour les nombreux riverains qui ne manquaient pas de contempler son passage ; une véritable attraction lors de l'ouverture des lignes. ■

Témoignages

« Quand le train arrivait en gare le soir, au Questel, il faisait nuit noire. Nous attendions son arrivée. On regardait cette locomotive, avec son fer chaud qui faisait vibrer le sol, les chiens qui s'enfuyaient terrorisés, les lampes à pétrole qui dessinaient de grands carrés jaunes sur les talus et les ombres qui paraissaient gigantesques... c'était formidable ! »



Louis le Floch

« Le voyage de Pleumeur à Saint-Brieuc



Yves Callec

était vraiment beau. Nous avions une vue magnifique sur le pont de Lézardrieux ! A Paimpol, nous longions l'abbaye de Beauport ; quand nous arrivions à Bréhec, il y avait une sacrée vue aussi. Sur tout le parcours c'était splendide, que ce soit en arrivant sur Saint-Quay, Etables ou Bnic... On ne trouvait pas le trajet long, c'était tellement joli ! »

« C'est grâce au Petit Train que beaucoup d'entre nous ont appris à connaître, à aimer le cadre de vie qui était le nôtre. (...) Pour nous, Briochins, c'était essentiellement le Petit Train du Phare qui nous offrait, dans le halètement de sa marche, les retombées des suies de la machine, la brutalité des coups de freins, grâce aux fenêtres ouvertes sur le parcours, la beauté de nos vallées, la joie toujours renouvelée de la descente vers Le Légué et l'arrivée au Phare. Un émerveillement (...). Dans la lenteur d'un parcours, la joie d'avoir le temps : de regarder, d'enregistrer, d'admirer, de sourire aux autres, le temps d'aimer en somme. »

Extrait d'un texte de Jeanne Mazier (1989)

Point de vue

Le Petit Train en arts

De tous temps, les trains ont inspiré de nombreux artistes. Le Petit Train des Côtes-du-Nord ne fait pas exception. Qu'il s'agisse de poèmes, de photographies, de jouets, voire de films, il est l'objet de nombreuses créations, dont beaucoup pourront être admirées lors du Centenaire.

En juin 1995, lorsque le pont de Souzain a été détruit, Rolland Savidan a débuté le tournage d'un film sur les ouvrages d'art de Louis Harel de la Noë et la vie du Petit Train. Aujourd'hui, après de nombreuses recherches, ce film invite le spectateur à suivre une aventure épique, où les hommes ont toute leur place.

« Nous avons eu la chance de pouvoir filmer tout le déroulement des opérations qui ont précédé la destruction du pont de Souzain, avec les démineurs. A ce moment là, nous avons pu recueillir le témoignage de Renée Le Goïc, la fille de M. le Tacon, ancien directeur

d'exploitation du réseau. Par la suite, nous avons rencontré de nombreux témoins, chercheurs, membres d'associations et historiens qui nous ont permis de partir sur les traces de Louis Harel de la Noë : à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées à Paris, aux Archives Départementales, dans la Sarthe...

« Les grands ponts du Petit Train » est une invitation au voyage à travers les Côtes d'Armor, de collines en vallées et de côtes en plaines, au fil des vestiges que le Petit Train nous a légués.

Diffusions sur grand écran lors des différents événements du Centenaire. Edition cassette et DVD RS Productions 02 96 61 16 53



Le film
d'une épopée

Photographe amateur, Yvon Royer s'est intéressé au site de Boutdeville à Languieux, lieu de l'activité de l'Association du Chemin de Fer des Côtes-du-Nord (ACFCdN).

« Il s'agit pour moi de témoigner de l'activité humaine autour du projet du Petit Train, présentée de façon actuelle et intemporelle. Pendant plusieurs jours, j'ai suivi les bénévoles qui s'activaient à la restauration des machines. Les images vont à l'essentiel des

formes, des lignes, des ombres et des lumières, car je souhaite donner une vision dépouillée, voire mystérieuse de ce site. C'est également pour moi l'occasion de défendre la photo noir et blanc, aujourd'hui en péril, à travers des clichés parfois retravaillés, donnant l'impression de se trouver dans les années 1950. Je présente une cinquantaine de photos, privilégiant des angles inhabituels et surprenants de Boutdeville ».

Exposition à Boutdeville du 26 au 30 mai royer.yvon@wanadoo.fr



L'œil
du photographe

Passionné de jouets anciens, Dominique Bébin anime depuis plusieurs années des ateliers de fabrication de jouets en bois au sein de l'association Juno Bravo. Entre chevaux de bois, puzzles et animaux, il se passionne également pour les trains...

« Nous avons réalisé plusieurs expositions sur le thème du jouet en bois, grâce à notre collection de plus de 450 jouets, de 1900 à nos jours. Le train y tient une bonne place, avec des pièces étonnantes que nous avons récupérées au cours de plusieurs années de recherches. Elles seront prochainement exposées dans

notre musée-atelier, un ancien bateau de la Royale Air Force, basé sur le port du Légué.

A l'occasion du Centenaire, ces jouets seront exposés sur le site de Boutdeville, où nous animerons également des ateliers, permettant à chacun de réaliser son Petit Train. Scies à chantourner, perceuses, ponceuses... Tout le matériel nécessaire sera mis à disposition des plus jeunes aux plus âgés, qui réaliseront un train à partir d'un gabarit ».

**Ateliers ouverts les 27, 28 et 29 mai de 14h à 18h
Démonstrations du 26 au 30 mai
Juno Bravo 02 96 60 83 50**



Les jouets
aussi

Et j'entends siffler le train...

« Sans nous en rendre compte, nous vivons au rythme des trains. La maison est réveillée à sept heures et quart par le sifflet de la locomotive qui annonce le premier convoi de Saint-Brieuc, traversant la route pour arriver sur la Banche. C'est le signal du petit-déjeuner et tout le monde s'y conforme. Les autres convois de la journée ont aussi une influence sur notre emploi du temps mais il y a parfois des retards, des trains supplémentaires ou de marchandises, qui nous égarent ».

Let tre datée de 1907, d'une jeune vacancière logeant face à la gare de Binic ; re-co n s t i t u é e par Pierre Sarazin

« Quand nous étions aux champs, nous n'avions pas de montre, c'était le passage du train qui indiquait l'heure ».

Enfance

« Nous faisons souvent des bêtises avec le petit train : le prendre en marche, monter sans payer... Dans ces cas là, lorsqu'on apercevait le chef de train, on sautait en marche et on attendait le suivant... ou on rentrait à pieds ! »

Olivier Bau

Sportif...

« Lorsque j'étais adolescent, avec des copains, nous faisons la course à vélo contre le Petit Train entre Saint-Brieuc et Binic. Parfois il allait plus vite que nous, d'autres fois, c'était le contraire. Sur le trajet, il y avait 6 ou 7 passages à niveau et nous l'y attentions pour faire signe aux voyageurs. Lorsque nous le prenions, nous étions pressés d'arriver à la plage ; il y avait tellement d'arrêts, parfois tous les kilomètres, que cela nous impatientait ».

Bernard Grimault

Au feu !

« Je l'avais baptisé le premier pyromane du département car, en période estivale les escarilles s'envolaient, et on intervenait quasiment tous les jours sur des feux de broussailles provoqués par son passage. C'était la grosse activité des sapeurs pompiers à l'époque. C'était pour nous un souci constant ; il nous donnait du fil à retordre. Car les moyens d'accès étaient difficiles, les moyens en matériel et personnels limités, il n'y avait pas de camion-citerne. On y allait à la pelle, à la batte à feu. On ne pouvait pas débroussailler toutes les voies ! ».

Pierre Rouvrais, a n c i e n s a p e u r p o m p i e r

Regards

Paroles et souvenirs

Le vieil homme, sa vache et le train

(...)

« Ecoute ce bruit sourd, le train est à Bréhec, Il passe sur le pont, on entend tek, tek, tek. Encore quelques minutes, bientôt il sera là Et rien que pour nous deux, ma Belle, il sifflera. »
« Merci bien ! dit la vache, rien qu'entendre la machine, Tout le poil se hérissé, au long de mon échine ! Ça hurle et ça pue, ça jette une fumée Qui s'en vient irriter jusqu'au fond de mon nez !

Comment diable ce brave homme si tranquille et si bon, Continue d'adorer ce monstre, ce démon ? »
Le chauffeur de là-haut fait un signe du bras Le vieux est tout heureux, il regarde béat.
« Voilà ma douce vache, la famille « cheminot » Je suis à la retraite, mais c'est comme au boulot Et si je revenais par ici tous les jours, Chaque homme sur la loco, me dirait un « bonjour ».

« Sitôt le train passé, il devient raisonnable... C'est donc sans se presser que l'on rentre à l'étable. Dans un beau seau d'émail, il vient traire mon lait Il étale la paille, c'est un patron parfait ! Me voilà bien tranquille, enfin pour quelques jours, Au village ou au bois nous ferons notre tour, Et puis sans prévenir, il refera sa crise... Ça vient toujours le soir, sans jamais de surprise »

Ce vieil homme, il est mort, et le p'tit train avec On a même démoli le beau pont de Bréhec, Les bêtes d'aujourd'hui portent un numéro, Ce ne sont plus des vaches, seulement un troupeau. Et si l'une d'elles, un jour, se mettait à parler, Pas un homme, c'est bien sûr, ne saurait écouter. C'est la vie du moment, il faut courir bien vite Si j'ai pris votre temps, je m'en vais tout de suite.

Extrait d'un conte d'Hélène Caous - Plouézec 2003



ACTCEN

(...)

« Gortoz c'hoazh ma loen, ha gortoz bepred. Me a glev an tren 'c'hwistelad 'raok Breheg. Mann met sevel ar c'hrao, ha ben pemp munuten, E tremeno aman, dirag ar wezen. »

Ne blij ket dezhi trouz braz 'mac'h-houarn. Ha war an dreñv lak 'vuoc'h he diskouarn. Diwar ar mogod, e skiz he vri, Zerr he daou lagad gant ar dispriz.

Paotr kozh ra salut da daou den du No zav war 'loco, bep hini e zu, Ken vil o bisaj, gant ho dent gwenn, Kab ober aon, da paokez Penn-Gwenn.

« Ma ! » lar ar vuo'h, « Biskoazh kement all Tabut, trouz, ha c'houez fall, Petra daoued, 'gar an den-man Klevo an diaoul-ze o tiouc'hall aman? »

« -Mat ! Tremenet eo ar marc'h-du. Breman distroomp da gêr diouzhtu. Te, barzh ta c'hraou, rohou ta laez, 'Vit ober pred d'ar buge kaez. »

Marv eo paotr kozh, m' mestra ' marc'h-du Tremenet 'n amzer, red eo bean ha du... Ha breman, ken prim a red an traou, Pe komz ar loen, den ne selaou.

Lena Kaous - Ploueg-ar-Mor - 2003





Construction de la Gare Centrale de Saint-Brieuc

LES OUVRAGES en héritage

Aménagements urbains, ouvrages d'art, infrastructures ferroviaires... Le Petit train a occasionné de nombreuses réalisations, laissant un patrimoine important aux Côtes d'Armor. En effet, une grande partie de ces ouvrages subsiste encore de nos jours. Quotidiennement, les Costarmoricains empruntent encore certains ponts ou passerelles, passent le long de murs de soutènement ou de boulevards, réalisés pour le passage du train. Ces œuvres, le département les doit à un enfant du pays, Louis-Auguste Harel de la Noë qui, pendant 16 ans, mit en œuvre de nombreux chantiers, changeant la physionomie des paysages.



Hommage

« Je réalise le génie dans la conception, la hardiesse dans l'innovation technique, l'obstination dans la réalisation qu'il a fallu à un homme comme Harel de la Noë et à ses collaborateurs pour faire admettre et exécuter ces « ouvrages d'art ». (...) Ce sont bien des ouvrages d'art en effet (...) et les préserver est aussi précieux pour la mémoire des hommes et pour le souvenir du passé d'une région que les monuments parisiens. »

Extrait d'un texte de Jeanne Mazier (1989)



Les Ponts-Neufs en construction

Un patrimoine à conserver

Ouvrages

Le service culturel du Conseil général a réalisé un inventaire patrimonial de l'œuvre de Louis-Auguste Harel de La Noë. Encore incomplet, il se poursuit actuellement et permettra de mettre en œuvre des actions de valorisation ciblées.

- 26 ponts et assimilés (ponceau, passage supérieur...),
- 17 viaducs,
- 13 passerelles et assimilées,
- 17 ouvrages urbains (murs de soutènement, arcades, boulevards, tunnels...),
- 6 ouvrages maritimes (phare, quai, pont déversoir...).

Si la majorité des ponts subsistants se trouvent sur la partie littorale du département, les viaducs, quant à eux, se concentrent essentiellement en Pays de Saint-Brieuc et sont pour la plupart issus du premier réseau ; quant aux passerelles, elles sont largement disséminées sur tout le département.

Du point de vue des ouvrages urbains, deux villes sont fortement marquées par l'œuvre d'Harel de la Noë : Saint-Brieuc et Perros-Guirec, notamment pour les boulevards et murs de soutènements. Néanmoins, d'autres

villes telles que Rostrenen, Saint-Quay-Portrieux ou Trédarzec ont également hérité des œuvres de l'ingénieur.

Dans le domaine portuaire, on relève principalement le second bassin à flot et le pont déversoir du port du Légué, ainsi que le Phare du plateau de Barnouic.

A l'issue d'un premier relevé, un premier programme d'entretien et de restauration a été proposé en 1999. Il concerne les viaducs des Ponts-Neufs, de Caroual et, éventuellement du Parfond de Gouët. En 2002, le Conseil général a autorisé un programme de 750 000 euros, le choix des opérations de restauration restant à finaliser.

L'Association pour la Sauvegarde des Ouvrages d'Art de Louis-Auguste Harel de la Noë

Après la destruction du pont de Souzain, en juin 1995, Pierre Goréguès et quelques amis ont lancé l'Association pour la Sauvegarde des Ouvrages d'Art de Louis-Auguste Harel de la Noë. Composée de 200 adhérents, elle agit en collaboration avec divers partenaires comme



Entre les infrastructures ferroviaires, les aménagements maritimes, routiers et urbains, on recense initialement 121 ouvrages de Louis-Auguste Harel de la Noë, sans compter les châteaux d'eau, abris, etc.* Désormais, 79 de ces réalisations subsistent. Aujourd'hui, les associations et le Conseil général se mobilisent afin de préserver et de valoriser ce patrimoine.

*Voir carte p.23



l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord, l'Office de tourisme de la Baie et en lien étroit avec le Conseil général et les communes.

« Pour nous, il s'agit de préserver et de faire connaître cette œuvre en la mettant en valeur, faire des choix entre ceux qui sont utiles ou pas, ceux qui ont plus de valeur que d'autres », explique Pierre Goréguès. En effet, plusieurs de ces ouvrages ont la particularité d'être représentatifs d'une période charnière de l'évolution des techniques de construction et sont parfois d'un grand intérêt touristique. « Les ouvrages d'Harel de la Noë sont uniques dans leur conception et leur réalisation. S'il excelle dans les ouvrages métalliques, ses ouvrages en maçonnerie sont tout aussi édifians. Conçus essentiellement pour le premier réseau, ils prennent pour modèle le viaduc de Grognet, le premier viaduc

construit à Plérin. Il s'agit d'ouvrages en briques jointoyées en ciment armé, de petites portées, multipliant les supports et les voûtes en arceaux ». Cette conception se retrouve dans de nombreux viaducs, tels que le Parfond de Gouët, Douvenant, Tosse-Montagne ou Vau Hervé.

Cependant, il est important pour l'association de distinguer ces ouvrages de ceux du second réseau, pour lesquels Louis-Auguste Harel de la Noë a essentiellement fait usage du béton armé. « Cette partie nous intéresse tout particulièrement, car c'est dans la mise en œuvre du béton armé que l'ingénieur a fait preuve de grande novation. Il initie la préfabrication de ses ouvrages avec un véritable sens de l'économie. Nous nous sommes orientés en priorité vers la sauvegarde des viaducs des Ponts-Neufs et de Caroual, dont la sauvegarde nécessite les travaux les plus urgents. Le premier,

situé sur le Gouessant, long de 237 m, présente une superbe courbe, sur huit travées de 12 m. Caroual, situé à Pléneuf-Val-André, est doté d'un arc central de 45 m. Ils sont tous deux très intéressants d'un point de vue technique.

D'autres présentent également un intérêt architectural et pourront être dotés de protections afin d'aménager des sentiers de randonnées », poursuit Pierre Goréguès. Pour parvenir à ses objectifs, l'association initie différentes actions : « Nous faisons un gros effort de sensibilisation auprès des communes pour les encourager à préserver leur patrimoine, mais nous réalisons également des visites guidées sur les ouvrages de la vallée de Gouédic ». En parallèle, les adhérents accomplissent des recherches documentaires dont les fruits sont diffusés aussi largement que possible. ■



CAJUE



CAJUE



CAJUE

Association pour la Sauvegarde des Ouvrages d'Art de Louis-Auguste Harel de la Noë : 02 96 72 63 41

- 1• Viaduc de Douvenant - Saint-Briac/Languueux
- 2• Pont du Marais - La Côtière/Plurien
- 3• Mur de soutènement - St-Briec

Initiative

Une école sous le signe de Louis-Auguste Harel de la Noë

En 2005, les 300 élèves des douze classes de l'école primaire des Prés Josse à Plérin vivent à l'heure du Petit Train. En effet, la commune a la chance de compter six ponts conçus par Harel de la Noë. Pour son directeur, Claude Goubin, l'occasion du Centenaire était trop belle : « Depuis plusieurs mois, les enfants travaillent sur les œuvres de cet ingénieur, chacun en fonction de sa classe d'âge. Analyse des constructions, réalisation de dessins, recherche documentaire, recueil de témoignages... Tous sont impliqués dans le projet, du CP au CM2 ! » Guidés par les membres de l'Association pour la Mémoire et la Notoriété de

Louis-Auguste Harel de la Noë (AMENO), les élèves sont allés sur les sites afin de comprendre les méthodes de construction de l'ingénieur.

L'objectif : réaliser un site internet qui sera la « Maison de Louis-Auguste Harel de La Noë ». Ce site, ouvert à l'occasion du Centenaire, recueillera les réalisations des élèves, mais également un fonds documentaire sur les ouvrages de Plérin. « Mais notre action va plus loin, souligne Claude Goubin. Il s'agit de sensibiliser les élèves à l'histoire locale et les encourager à s'impliquer dans des actions de sauvegarde du patrimoine. » ■





AC

Harel de la Noë le père du Petit Train

Rencontre

Le Petit Train, c'est lui ! Premier prix dans toutes les matières au lycée de Saint-Brieuc, il entre à Polytechnique parmi les premiers et termine son parcours à l'école des Ponts et Chaussées. Il prend son poste dans les Côtes-du-Nord le 1^{er} décembre 1901. Novateur au caractère bien trempé, cet érudit se battra pendant 17 ans pour faire aboutir son œuvre et la défendre, le cas échéant...

Imaginons un entretien avec lui...*

Lorsqu'ils ont fait appel à vous, les élus du Conseil général se sont entièrement fiés à vos compétences. Aviez-vous conscience de cette responsabilité ?

« J'ai pris l'engagement d'assumer seul la responsabilité de cette construction et de ne jamais incriminer un inférieur, car j'estime que, quand un homme a le pouvoir, il doit avoir la responsabilité des fautes qui se commettent sous ses ordres. C'était l'honneur de ma vie d'avoir été le collaborateur d'hommes aussi dévoués au bien public. »

* Etabli à partir de déclarations de l'époque

A la construction du premier réseau, vous avez réalisé d'importantes économies à la surprise générale ?

« Quand un ingénieur a l'expérience de longs travaux sur le terrain pour faire une évaluation exacte. Et quand il a affaire à un personnel chez qui la notion du devoir est toute puissante, il en obtient tout ce qu'il veut par des preuves de sympathie et de solidarité. »

La solidité et la pérennité de certains de vos ouvrages ont pourtant été remis en question ?

« Il est heureux pour le département d'avoir en gagé un homme qui ne ménage ni son temps, ni ses peines et qui sait endosser ses responsabilités. Ma tranquillité voudrait que je me contente de chausser tout simplement les vieilles bottes des ingénieurs et que je suive les anciennes méthodes. J'ai eu un labeur considérable qu'aucun terrassier n'aurait voulu assumer ; mais je m'y suis livré avec amour de la science et aussi pour attacher mon nom à une belle œuvre. »

Outre le métal, vous avez exploré et utilisé de nouveaux procédés, tels que le béton armé. N'était-ce pas risqué ?

« Ces procédés ont reçu la sanction définitive de l'expérience. La science des chemins de fer mérite bien ce nom de science que nous lui attribuons. J'ai réalisé des ponts de tous les modèles, de toutes les techniques de l'époque quand je ne les inventais pas ! Dès que j'ai su que l'on critiquait certains de mes ouvrages, j'ai réalisé des tests qui ont démontré leur résistance, et d'aucuns ont déclaré qu'ils étaient construits à la perfection. »

Vous avez envisagé de démissionner à plusieurs reprises. Pour quelles raisons ?

« Les cabales n'ont pas cessé. Une fois, on cherchait à affoler le public dans sa sécurité en contestant la bonne exécution des ouvrages d'art ; une autre on cherchait à l'inquiéter dans ses intérêts, en le menaçant de charges fiscales nouvelles... J'étais épuisé par les efforts successifs qu'exigeait un service trop lourd. En outre, j'étais extrêmement peiné de l'ingratitude que me témoignait un département pour lequel je faisais tant. »



VR

Point de vue

Portrait d'un homme haut en couleurs

« Tous les ingénieurs des Ponts et Chaussées, dont je suis, sont sûrs d'eux, assez fiers... Louis Harel de la Noë n'était pas un homme modeste. C'était un homme qui avait une très grande imagination créatrice, audacieux, au caractère bien trempé ; il était atteint d'une surdité quasi-totale, qui peut expliquer son caractère ombrageux. Il s'est toujours battu. Il aimait cela. Il avait annoncé qu'il ferait 40 % d'économies sur les prévisions de ses prédécesseurs, c'est ce qui lui a permis de gagner son poste. Il était tout le temps sur les chantiers. Il savait que les détails comptent beaucoup et était très rigoureux sur les coffrages, l'aspect des pierres, les parements... C'était un homme très exigeant. La majorité de ses ouvrages du premier réseau est en maçonnerie.

François Lépine, ancien ingénieur des Ponts et Chaussées, Président de l'Association pour la Mémoire et la Notoriété de Louis-Auguste Harel de la Noë (AMENO)

Il a réalisé des structures merveilleuses dont Douvenant est le plus bel exemple. Il a employé le béton armé dès 1903, alors que le Ministère des Travaux Publics ne le codifie qu'en 1906 ; il l'utilisera en préfabriqué pour le second réseau. Tous les précurseurs prennent des risques... Sa fin de carrière fut difficile : il perd son fils à la guerre, il est amer de ne pas être inspecteur général. Il aurait mérité de l'être dès 1906 mais, du fait de son caractère, de sa surdité et de son refus de travailler avec l'administration centrale pour les Voies Ferrées d'Intérêt Local, il est contraint de demander sa retraite sur plainte de son personnel et suite à une enquête, en 1918.

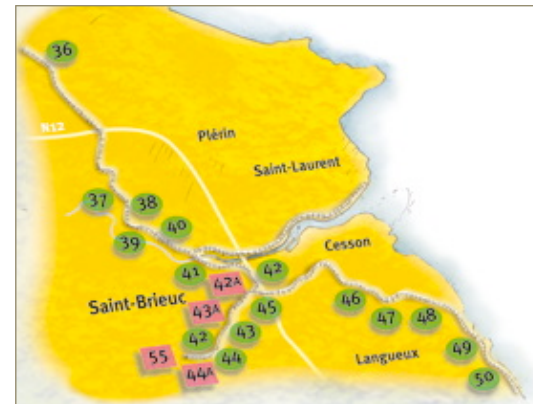
Nous aimons et défendons son œuvre, tout n'est pas d'égale qualité sur le plan technique mais chacun des ouvrages présente un grand intérêt historique. »



Les ouvrages

conçus et réalisés par Louis-Auguste Harel de la Noë

Repères



Carte élaborée par l'Association pour la Mémoire et la Notoriété d'Harel de la Noë

OUVRAGES LIÉS AUX VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT LOCAL

- | | |
|---|---|
| 1 Passerelle de Saint-Efflam (Plestin-les-Grèves) | 24 Viaduc de Préto (Pléneuf) |
| 2 Pont sur le Léguer (Lannion) | 25 Viaduc de Caroual (Erquy) |
| 3 Viaduc du Jaudy (La Roche Derrien) | 26 Passerelle de la Côtière (Erquy) |
| 4 Viaduc de Loquelo (Mihiv-Tréguier) | 27 Pont du Marais (La Côtière - Plurien) |
| 5 Viaduc de Kerdéozier (Plouguiel) | 28 Viaduc de Port-Nieux (Fréhel) |
| 6 Pont Noir (Tréguier - Plouguiel) | 29 Pont du Guildo (Créhen - Saint Cast) |
| 7 Pont sur le Jaudy (Trédarzec - Tréguier) | 30 Passerelle de l'Aublette (Quévert) |
| 8 Pont du Chef du Bois (Pommerit-Jaudy) | 31 Passerelle de Jugon (Jugon-les-Lacs) |
| 9 Pont de Lézardrieux (Paimpol - Lézardrieux) | 32 Passerelle du Bourg (Le Gouray) |
| 10 Passerelle de Beauport (Paimpol) | 33 Passerelle du Pont des Planchettes (Le Gouray) |
| 11 Passerelle de Kermanac'h (Plouézec) | 34 Pont de Plouguenast (Plouguenast) |
| 12 Viaduc de Bréhec (Plouha - Plouézec) | 35 Pont de Moncontour (Plémy) |
| 13 Passerelles de Bréhec (6) (Plouha - Plouézec) | 36 Viaduc du Parfond de Gouët (Plérin - Pordic) |
| 14 Viaduc de Blanchardeau (Tressignaux - Goudelin) | 37 Viaduc de Colvé (Plérin) |
| 15 Viaduc de Cadolan (Guingamp) | 38 Viaduc de Grognet (Plérin) |
| 16 Viaduc de Kerlosquer (Ploumagoar - Saint-Adrien) | 39 Viaduc de la Horvaie (Plérin) |
| 17 Passerelle de Quintin (Quintin) | 40 Viaduc de Tosse-Montagne (Plérin) |
| 18 Viaduc des Pourrhis (ou de Scieurmes) (Etables) | 41 Viaduc de Souzain (Saint-Brieuc - Plérin) |
| 19 Viaduc de Ponto (Etables) | 42 Pont de Rohannec'h (Saint-Brieuc) |
| 20 Pont biais sur l'Ic (Binic) | 43 Pont sur la rue de Gouédic (Saint-Brieuc) |
| 21 Viaduc du Chien Noir (Binic) | 44 Passerelle de la Côte Vendel (Saint-Brieuc) |
| 22 Viaduc de Beaufeuillage (Binic) | 45 Viaduc de Toupin (Saint-Brieuc) |
| 23 Viaduc des Ponts-Neufs (Hillion - Morieux) | 46 Pont des Courses (Saint-Brieuc) |

- 47 Viaduc de Douvenant (Saint-Brieuc - Languieux)
- 48 Viaduc du Vau Hervé (Languieux)
- 49 Pont de la Cage (Languieux)
- 50 Ponceau de Saint-Ilan (Languieux)

OUVRAGES ROUTIERS OU AUTRES

- 2A Passerelle sur le Min Ran (Lannion)
- 2B Passerelle de Saint-Efflam (Lannion)
- 5A Passerelles (2) (Plouguiel)
- 6A Murs de soutènement après le Pont Noir (Tréguier - Plouguiel)
- 9A Murs de Ropers (Lézardrieux)
- 9B Passerelle de Carnennec (Lézardrieux)
- 17A Pont de Picardie (Saint-Nicolas-du-Pélem)
- 23A Pont de Beauregard (Lamballe)
- 42A Boulevards extérieurs sur 1 300 m (Saint-Brieuc)
- 43A Gare centrale (Saint-Brieuc)
- 44A Mur de soutènement de Charner (Saint-Brieuc)
- 51 Pare lames (Saint-Michel en Grèves)
- 52 Pont de Traouïero (Ploumanach)
- 53 Arcades de la Corniche (Perros-Guirec)
- 54 Murs de soutènement (Saint-Quay-Portrieux)
- 55 Passerelle piétons au dessus de la gare (Saint-Brieuc)

DES VIADUCS EN HAUT ET EN LARGE

• Viaduc de Beaufeuillage 10,8 m de haut sur 64,2 m de long • Viaduc de Blanchardeau 14 m de haut sur 149,2 m de long • Viaduc du Chien Noir 15,4 m de haut sur 94,4 m de long • Viaduc de Colvé 16,7 m de haut sur 86,6 m de long • Viaduc de Douvenant 22,8 m de haut sur 130,8 m de long • Viaduc de Grognet 26,2 m de haut sur 94,4 m de long • Viaduc de la Horvaie 16,4 m de haut sur 60,6 m de long • Viaduc de Kerdéozier 17,8 m de haut sur 84 m de long • Viaduc du Parfond de Gouët 33,9 m de haut sur 124,1 m de long • Viaduc de Ponto 13,4 m de haut sur 91 m de long • Viaduc des Pourrhis 16,9 m de haut sur 91,8 m de long • Viaduc de Souzain 33 m de haut sur 259 m de long • Viaduc de Tosse-Montagne 13,6 m de haut sur 68,4 m de long • Viaduc de Toupin 35,4 m de haut sur 179,1 m de long • Viaduc de Vau Hervé 13 m de haut sur 58,2 m de long.

Des machines et des hommes

Technique



Les locomotives

Fonctionnant à la vapeur, les premières locomotives du réseau étaient des Blanc-Misseron de 13 tonnes, achetées aux Ateliers du Nord de la France. De faible puissance, elles furent rapidement complétées par des machines de 15 tonnes de même type, permettant de tracter un plus grand nombre de wagons et mieux adaptées aux parcours difficiles. Puis, vinrent les Corpet-Louvet de 18 tonnes et de 20 tonnes.

Les automotrices

En 1923, le réseau des Côtes-du-Nord est l'un des premiers réseaux secondaires à faire usage d'automotrices. Jugées plus confortables, plus rapides et plus économiques que les locomotives, elles complètent le matériel roulant alors insuffisant. Ces automotrices De Dion-Bouton, légères, permettent de transporter 26 voyageurs. Divers types d'automotrices compléteront le réseau au fil des années, tels les autorails Renault. Certaines d'entre elles ont leur petit nom, comme Titine et Nénette, encore dans les mémoires de certains voyageurs.

Les wagons

Plusieurs types de wagons sont présents sur le réseau suivant l'usage qui leur est destiné.

- Les wagons tombereaux sont des wagons ouverts destinés à transporter les marchandises : pommes, graviers, bois...
- Les wagons couverts sont également destinés au transport des marchandises.
- Les fourgons, pour le transport des colis et des bagages, ainsi que du courrier.
- Les voitures à voyageurs.



Règlement des signaux

PAR	POUR DIRE	SIGNAL
La 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 ou de sifflet roulant
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

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

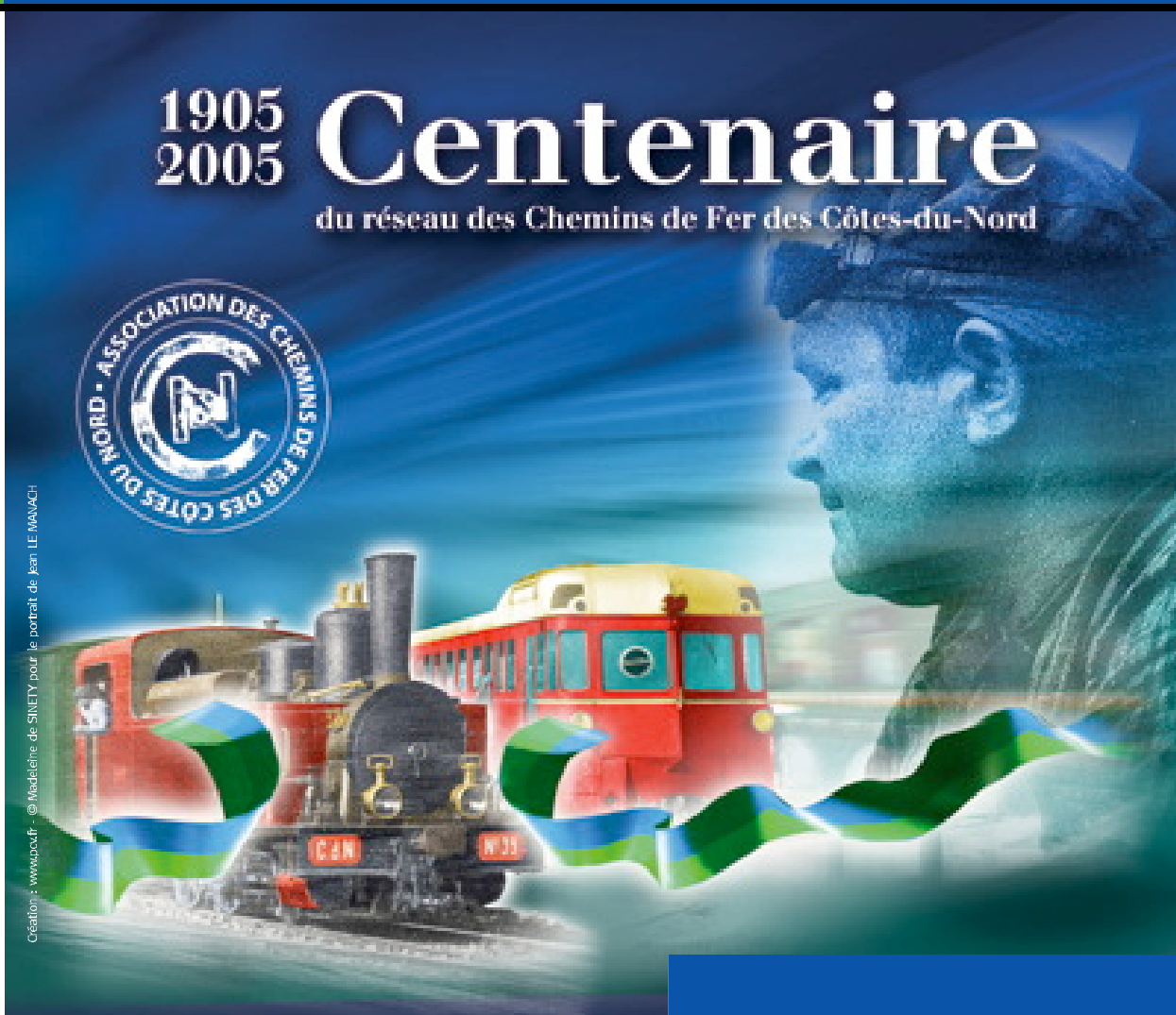
1905
2005

Centenaire

du réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord



Création : www.pcf.fr - © Medéline de SINEY pour le portrait de Jean LE MAVACH



LE PETIT TRAIN A

100 ans !

Le 9 mars 1905, la première ligne du Petit Train s'ouvrait entre Plouëc et Tréguier. Cent ans plus tard, les Costarmoricains se rassemblent autour de l'événement, conscients de son rôle majeur dans le département, tant du point de vue technique, touristique et économique, que dans son aspect historique et patrimonial.

Associations, communes, Conseil général et particuliers œuvrent pour préserver la mémoire de ce Petit Train qui n'a pas fini de siffler dans les têtes. Plouëc et Tréguier ont ouvert le bal en mars dernier avec des conférences et une commémoration festive, digne de ce Centenaire pas comme les autres.



Le dernier voyage du Petit Train...



L'exposition sera visible dans de nombreux lieux du département (mairies, écoles...) pendant toutes l'année 2005/2006. Elle est accompagnée d'animations pédagogiques (dossier d'explication, parcours ludique...).

Renseignements
Conseil général - Service culture / patrimoine
02 96 62 27 82

A l'occasion du Centenaire, le Conseil général a conçu une exposition ludique autour du Petit Train.

A vocation itinérante, « Trains de vies » est une animation grand public qui privilégie l'aspect humain de cette aventure ferroviaire, sur la base de nombreux témoignages. Rencontre avec Maëlle Quéré, commissaire de l'exposition.

Trains de vies

Exposition

Dans quel esprit avez-vous réalisé cette exposition ?

En faisant mes recherches, j'ai réalisé que des choses avaient été dites et redites, mais d'autres étaient moins fouillées. Il était donc intéressant de faire ressortir des éléments moins courants, comme l'histoire des cheminots. Il s'agit de proposer des thèmes nouveaux et accessibles à tous les publics, sachant que l'exposition est appelée à circuler dans le département pendant plusieurs années.

Quels sont les thèmes abordés ?

Nous avons retenu trois thèmes. Un regard historique, très simple et très concis, qui donne une bonne base, avec des repères géographiques ; l'impact du Petit Train dans le département, tant économique que paysager ; et une dernière partie, conçue comme une promenade, « le Petit Train et les hommes » : les cheminots, les voyageurs, les souvenirs...

Comment se présente cette exposition ?

J'ai travaillé avec un scénographe, Pierre Prat, de l'agence Musenscene. Il s'est penché sur une esthétique très industrielle, avec des supports de panneaux métalliques, rappelant l'univers des chemins de fer. Il a réalisé un vrai travail esthétique, y compris sur des bornes audiovisuelles qu'il a dessinées dans le même esprit.

Vous utilisez différents supports ?

En effet, nous avons travaillé à partir de textes, de photos, d'illustrations, de cartes postales anciennes et de documents d'archives départementales ou de collectionneurs privés... Les bornes audiovisuelles contiennent des témoignages de personnes qui ont travaillé ou voyagé dans ce train. Les films ont été réalisés par Rolland Savidan, après des recherches qui ont duré plusieurs années. Nous avons un comité de pilotage composé des Archives Départementales et de trois associations « spécialistes » (ACFCdN, AMENO et l'Association de sauvegarde des Ouvrages d'Art de Louis-Auguste Harel de la Noë) qui ont servi de relais pour rassembler des documents essentiels.

Que souhaitez-vous transmettre aux visiteurs de cette exposition ?

En dehors de l'aspect historique et du souvenir, je pense qu'une exposition doit également permettre de se poser des questions. Il s'agit d'engager les visiteurs à réfléchir à la notion de transports en commun, aux enjeux de la desserte des campagnes ; mais également de faire comprendre qu'il y a un décalage entre la nostalgie qu'on en garde et la véritable histoire du Petit Train. Et c'est sans doute l'aspect le plus difficile à faire apparaître dans une exposition. ■

Le Centenaire à l'école

Challenge

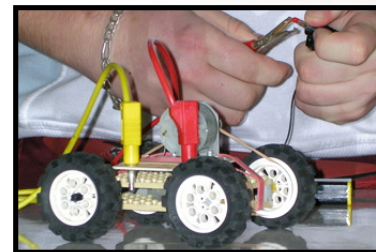
Cette année, les écoliers, lycéens et collégiens du département se rassemblent autour d'un Défi Scientifique consacré au Petit Train des Côtes-du-Nord. Tous ont pour mission de réaliser une locomotive, si possible avec des éléments de récupération, capable de tracter un wagonnet. En fonction du niveau de classe, la locomotive devra pouvoir descendre sur un rail d'un mètre et s'arrêter en bas de la pente, ou monter le même rail et s'arrêter également en haut de la montée, le tout sans aucune aide manuelle. Autant dire que les cerveaux sont en ébullition...

La seconde 5 du lycée Henri-Avril de Lamballe

C'est avec leur professeur de MPI (Mesures Physiques et Informatique), Pierre Guerrier, que les élèves de seconde cogitent sur le problème qui leur est posé. Pour ce groupe de 18 élèves, le projet est déjà bien avancé... Après avoir testé un premier prototype, on sait quel type de roues on va employer, de quelle manière régler leur écartement et quel type de mécanisme permettra à l'engin d'avancer. Mais pas question d'en dire plus, la concurrence est rude... Pour l'heure, il s'agit d'expérimenter ce nouveau modèle et de s'assurer qu'il sera assez puissant pour tracter le wagonnet. Quant à savoir comment l'arrêter en haut de son rail, la question reste posée, en attendant de travailler l'aspect esthétique de la locomotive. Pour autant, quel que soit le résultat, « leur motivation et la qualité du travail de groupe qu'ils réalisent autour de ce projet », satisfait pleinement Pierre Guerrier. Tous en effet alignent propositions et suggestions, leur permettant de progresser vers une solution et, cela, règlement du défi oblige, sans l'aide du professeur. « De toutes façons, souligne un élève, le prof est aussi perdu que nous » !

Les CE1-CE2 de l'école primaire de Saint-Glen

Ici, le travail a commencé par une étude sur le mode de fonctionnement d'une locomotive. Accompagnés par leur enseignante Martine Dagueuet, les enfants se posent de nombreuses questions : comment faire avancer le train, où placer les roues, quel mode de locomotion utiliser... la tâche est ardue. Pour trouver des solutions, Delphine explique que « les enfants ont ramené des trains de chez eux ». Trains électriques, mécaniques... Chacun a en effet ramené ses jouets pour envisager une solution. Utiliser une hélice ? Un ballon gonflable ? Les possibilités pour permettre à la locomotive d'avancer sont nombreuses et la tâche difficile. Pour l'enseignante, « il est difficile de savoir s'ils aboutiront. Mais l'essentiel est qu'ils puissent réfléchir. Par le biais du défi, ils abordent différentes notions importantes, des mathématiques à l'histoire, en passant par les sciences ». Pour autant, l'école s'enorgueillit déjà de plusieurs prix scientifiques. Gageons que le Petit Train des Côtes-du-Nord leur portera chance...



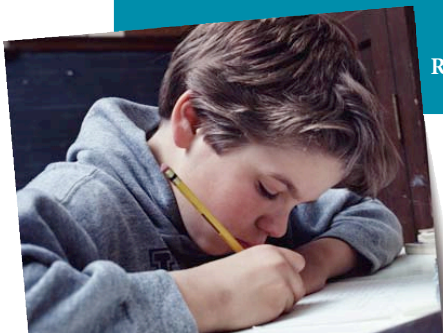
Concours

A vos plumes !

Dans le cadre du Centenaire du Petit Train, deux concours de nouvelles sont organisés dans le département. Le premier (Loco Mots), organisé par la Bibliothèque des Côtes d'Armor, est destiné aux personnes de plus de 16 ans. Le second, assuré par le Centre Départemental de Documentation Pédagogique et l'Inspection d'Académie (Loco Mots Junior) est destiné aux élèves de cycle III et de collèges. Un même principe : produire

une nouvelle de six pages maximum à partir de deux cartes postales représentant le Petit Train et ses voyageurs. Place à l'imagination et au verbe (français, breton ou gallo) ; l'histoire doit se dérouler le temps d'un voyage... en train bien sûr ! Résultats à Boutdeville où tous les participants seront réunis. Les textes primés seront publiés par la Maison Louis Guilloux.

Renseignements : <http://bca.cotesdarmor.fr> (Loco Mots) et <http://lamap22.fr> (Loco Mots Juniors)



Les férus du Petit Train

Interview

Créée en 1986, l'Association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord travaille en étroite collaboration avec le musée de la Briqueterie de Languieux. Présidée par Nicole Lozac'h depuis janvier 2003, elle s'est engagée sur un vaste projet de restauration et de mise en valeur du Petit Train.

Quels sont les objectifs de votre association ?

Il s'agit de collecter et de conserver tous les témoignages, documents et objets relatifs au réseau des chemins de fer des Côtes-du-Nord. Nous réalisons et participons à de nombreuses publications ; mais nous voulons également apporter notre contribution à la sauvegarde des installations fixes.

Quelle est votre contribution au musée de la Briqueterie ?

Nous avons prêté et donné de nombreux objets afin de réaliser l'espace consacré au réseau ferré départemental. Nous envisageons aussi de créer une « ligne-musée », sur laquelle nous ferons circuler une vraie locomotive.

De quelle façon comptez-vous faire revivre le chemin de fer ?

Il subsiste peu de matériel sauvegardé, mais nous voulons faire quelque chose grandeur réelle, avec la création d'un musée et d'une ligne touristique. Le 17 février, nous avons eu l'accord du Préfet pour poser 400 m de voies, en prolongement de ce qui existe déjà sur notre site. C'est la première section d'un projet plus ambitieux puisque nous voudrions remonter jusqu'à Cesson. Ces 400 m seront posés pour l'année du Centenaire. La reconstruction d'une ligne touristique en voie métrique ne s'est encore jamais faite en France. Il existe encore certains réseaux, ils continuent à vivre. Il s'agit de reprendre une partie du parcours de la ligne Saint-Brieuc/Moncontour qui existait à l'époque. ■

Les animations du Centenaire

Boutdeville, du 26 au 30 mai

> TOUS LES JOURS

- Présentation et circulation de matériel ferroviaire
- Exposition de véhicules anciens, contemporains du Petit Train : automobiles, camions, motos, autocars et un espace réservé aux productions De Dion Bouton.
- Animations pour enfants : atelier bois et atelier poterie, manège ancien, tramway de Boutdeville, ...
- Modélisme sur le thème de la voie étroite et industrielle. Avec le concours de la Fédération Française de Modélisme Ferroviaire.
- Visite du musée de la Briqueterie « Mémoire de la baie de Saint-Brieuc ». Entrée payante.
- Projection de films ferroviaires.
- Expositions : le Petit Train des Côtes-du-Nord, philatélie, cartophilie, photographies, jouets anciens.
- Reconstitution d'une salle de classe des années 30, par le Musée rural de l'Education de Bothoa.
- Restauration possible sur place.

> JEUDI 26 MAI 10h à 19h

- Inauguration officielle 11h
- Remise des prix des concours de nouvelles « Loco-mots » et « Loco-mots juniors ».
- Conférence de Annick Mévellec, Henri Le Pesq, François Lépine « Louis Harel de la Noë, une vie, une carrière, une œuvre ».

> VENDREDI 27 MAI 10h à 19h

- Présentation des travaux du « Défi Scientifique » salle des Grèves à Languieux.
- Visite des élèves sur le site de Boutdeville de 10h30 à 12h.

- Photo de « famille ». Les anciens du Petit Train des Côtes-du-Nord posent pour la photo souvenir devant la locomotive Corpet Louvet n° 36.
- Conférence de Louis Jourdan « Le Petit Train des Côtes-du-Nord, 100 ans après... » et Alain Lozac'h « Le Petit Train des Côtes-du-Nord (1939 -1945). Une entreprise dans la tourmente de la seconde guerre mondiale ».

> SAMEDI 28 MAI 10 à 19h30

- Ligne SNCF du Ligué à Saint-Brieuc. Entre Chaptal et le port, circulation des autorails X3890 et X2423 du Chemin de Fer du Centre Bretagne. Navettes pour rejoindre le site de Boutdeville.
- Bureau « Premier jour » avec la Poste
- Conférence de Clive Lamming « Le chemin de fer en Bretagne ».
- Soirée « moules-frites », sur réservation à 20h.

> DIMANCHE 29 MAI 10h à 19h30

- Ligne SNCF de Ligué à Saint-Brieuc. Entre Chaptal et le port, circulation des autorails X3890 et X2423 Chemin de Fer du Centre Bretagne. Navettes pour rejoindre le site de Boutdeville.
- Bureau « Premier jour » avec la Poste.
- Conférence de Laurent Goulhen « Le Petit Train de Saint-Brieuc au Phare du Ligué ».

> LUNDI 30 MAI 10h à 18h

- Présentation des travaux du « Défi Scientifique » salle omnisport à Languieux.
- Visite des élèves sur le site de Boutdeville de 10h à 11h45 et de 13h30 à 15h15.

Le train au musée



Visite

Responsable du musée de la Briqueterie, Barbara Belloeil s'attache à faire découvrir aux visiteurs les richesses historiques et culturelles du département. Ici, un espace conséquent est réservé à l'histoire du Petit Train. On s'y croirait presque...

« Le musée de la Briqueterie est le seul musée de France dédié à un réseau secondaire. L'espace exposition consacré à ce réseau propose une approche historique, sociale et technique par le biais de panneaux, maquettes, films, décors, modèles réduits et objets. Nous avons une superbe maquette animée qui reconstitue fidèlement un réseau ferroviaire et son matériel roulant. C'est un des points favoris des visiteurs et on réalise qu'il y a un regard très nostalgique et passionnel autour de ce chemin de fer.

Il faut savoir que le musée est situé sur le lieu d'une ancienne briqueterie dont nous avons conservé quelques éléments. Elle était en lien direct avec le Petit Train, car elle fournissait déjà les matériaux nécessaires à la construction des ponts du premier réseau. En 1920, un embranchement de la gare Saint-Ilan jusqu'à la briqueterie a été réalisé, avec ces fameuses voies Decauville de 40 cm d'écartement. Il permettait la circulation des wagonnets industriels qui transportaient les briques plus rapidement vers les chantiers du

réseau. En ce sens, le Petit Train a contribué à l'essor de la briqueterie. C'était une ouverture commerciale très importante. D'ailleurs, sur le tracé de la ligne, on retrouve de nombreuses maisons construites en pierres artificielles fabriquées ici.

Depuis l'ouverture du musée, nous avons mis en place une animation pédagogique sur le thème du Petit Train pour les classes de CE1 au CM2, à laquelle sont associés les bénévoles de l'ACFCdN. L'animation comprend un aspect théorique et géographique reposant sur des collections et des cartes postales. La partie pratique comporte des expérimentations, des manipulations et des rencontres avec des bénévoles de l'ACFCdN.

A l'occasion du Centenaire, nous allons mettre en place « un atelier terre », en direction des scolaires et des centres de loisirs. Les enfants réaliseront divers objets en argile, en rapport direct avec le train. Ces ateliers seront également disponibles pour les particuliers, pendant tout le mois de mai, avec des animations spécifiques le mercredi matin ».



Le Musée de la Briqueterie : 02 96 63 36 66



Sur les traces du Petit Train

Randonnées

Si les voies ferrées ont disparu, nombreuses sont celles qui bénéficient d'aménagements, permettant aux randonneurs de suivre les traces du Petit Train à pieds, à cheval ou à vélo.

De Lannion à Perros-Guirec

En partant du quartier du Stanco à Lannion, vous découvrirez un espace nature de neuf hectares agrémenté d'un parcours sportif et d'aires de jeux. C'est d'ici que démarre un chemin de randonnée de 12,5 km permettant de rejoindre Perros-Guirec sur l'ancienne voie du Petit Train, en 3 heures environ. Cette voie verte longe la vallée du Pen ar Biez où, à travers bois et chemins ruraux, on récupère le chemin de grande randonnée côtier (GR 34). Une façon agréable et sécurisée de rejoindre la côte.

De Lanvollon à Bréhec

Guidé par un animateur, un circuit de 4 km adapté à tous les publics, où l'on découvre l'histoire du réseau, ses ouvrages d'art et constructions. En préambule, une partie du documentaire de Rolland Savidan est diffusée. L'Association des Randonneurs du Languidoué propose également une journée complète de sortie au départ du viaduc de Blanchardeau. Une première partie suit les traces de la ligne Lanvollon/Plouha ; un second temps est consacré au patrimoine bâti et naturel pour terminer sur les traces du train Plouha/Bréhec.

Dans le cadre de la Magic Armor, Festival Sports Nature les 5, 6 et 7 mai et tout l'été.

Renseignements Communauté de Communes de Lanvollon-Plouha 02 96 70 17 04

Un Centenaire à toute vapeur

Le Centenaire, ce sont aussi de nombreuses animations et commémorations à découvrir sur tout le département. Voici quelques rendez-vous à ne pas manquer...

LA VAPEUR DU TRIEUX

Du 25 mai au 31 août

Ce n'est pas le Petit Train mais il tenait à s'associer au Centenaire. Le fameux train touristique du Trieux propose, sur plusieurs mois, un programme spécial pour marquer l'événement. Pour replonger les voyageurs dans l'ambiance de l'époque, les voitures de la Vapeur du Trieux sont rebaptisées du nom d'anciennes lignes et décorées de photos et de cartes postales sur le thème ; durant la balade, on pourra en apprendre plus sur ce "petit frère" centenaire.

Les gares de Paimpol et de Pontrieux sont elles aussi de la partie, décorées et aménagées en espaces d'exposition. Le 24 juillet, la Vapeur se rend tout spécialement à Brédily-Plouëc pour une visite de l'exposition du Centenaire.

Renseignements Chemin de Fer et Transports Automobiles
02 96 20 52 06 / 02 98 93 02 91
www.CFTA.fr - www.vapeurdutrieux.com

LAMBALLE - QUAI DES RÊVES

27 mai - 20h30

A l'heure où les Côtes d'Armor fêtent le Centenaire du Petit Train, le Quai des Rêves propose une soirée de rire à toute vapeur !

Buster Keaton, à la fois poète et acrobate est, avec Charlie Chaplin, le plus drôle des cinéastes et des acteurs muets. Dans *Le mécano de la « General »*, réalisé en 1926, il nous entraîne dans une folle course-poursuite de locomotives pendant la guerre de Sécession. La projection est accompagnée, en direct, par Christofer Bjurström, pianiste de talent ayant spécialement composé des musiques qui donnent une nouvelle couleur au cinéma muet !

Renseignements Quai des rêves - 02 96 50 94 80

ANIMATIONS D'ÉTÉ À PLOUËC-DU-TRIEUX ET PONTRIEUX

Du 14 juillet au 15 août
(vendredi-samedi-dimanche)

Exposition sur l'histoire du réseau de chemin de fer des Côtes-du-Nord dans le hall de marchandises de la gare. Promenades en draineuse sur un réseau à voies métriques de 150 mètres proposées par l'Association des Amis du Petit Anjou. Chantier de rénovation d'une ancienne draineuse.

Samedi 16 juillet, 15h à Plouëc du Trieux

Conférence « Chemin de Fer. Retour sur 100 ans d'histoire » par Louis Jourdan.

Vendredi 29 et samedi 30 juillet, 15h à Pontrieux

Projection du film de Rolland Savidan sur la mémoire des ouvrages de Louis-Auguste Harel de la Noë et du Petit Train des Côtes-du-Nord.

Dimanche 24 juillet

Vide grenier sur le thème du Petit Train.

En soirée, arrivée de la Vapeur du Trieux en provenance de Paimpol pour une soirée spéciale Centenaire (repas à la gare et présentation de danses traditionnelles bretonnes par l'Association Plijadur an Dans).

Sur la ligne de chemin de fer

Samedi 30 juillet après-midi

randonnée pédestre de Tréguier à Pommerit-Jaudy.

Samedi 6 août toute la journée

randonnée pédestre de Plouëc-du-Trieux à Tréguier.

Samedi 13 août après-midi

randonnée pédestre de Plouëc-du-Trieux à Pommerit-Jaudy.

Renseignements Comité des fêtes de Plouëc-du-Trieux

02 96 95 16 32

SAINT-BRIEUC - PORT DU LÉGUÉ

28 et 29 mai

Une découverte inédite : "Picasso" vous fait découvrir Saint-Brieuc sous un nouveau jour. Cet autorail X3890 datant de 1953, qui circule pour la première fois depuis 1982, a fait l'objet de huit années de rénovation par l'Association des Chemins de Fer du Centre Bretagne. Il vous emmène faire un tour, entre Chaptal et le nouveau port du Légué, avec une escale gourmande et curieuse au port (stands d'expositions). Départ toutes les heures de Chaptal et du Légué et navette régulière depuis Boutdeville.

Renseignements Chemin de Fer du Centre Bretagne

02 96 48 44 36

www.cfcba-asso.org

TOUTE L'ANNÉE - SUR LE DÉPARTEMENT

L'Association pour la Mémoire et la Notoriété de Louis-Auguste Marie Harel de la Noë organise de nombreux événements pour faire découvrir cet illustre personnage costarmoricain qui a marqué tout un pan de l'histoire du département. A l'occasion du Centenaire du Petit Train, elle a mis sur pieds un alléchant programme...

De février à juillet, visites guidées, expositions, conférences, présentations de livres sur Harel de la Noë et son œuvre à Uzel, Erquy, Saint-Brieuc, Pordic, Ploufragan, Plouha... Un travail de conseil régulier avec des écoles du département pour la mise en œuvre de projets de classe autour du train. Deux temps forts : le centenaire de l'ouverture de la ligne Saint-Brieuc-Plouha le 19 juin et un grand feu d'artifice sur le viaduc de Toupin le 14 juillet.

Renseignements Association pour la Mémoire

Et la Notoriété d'Harel de la Noë

02 96 61 12 37

Au fil des rails, au fil des pages...

Bibliographie

« L'album du Petit Train des Côtes-du-Nord », Laurent Goulhen, éd. ACFCdN 2005.

« Petits Trains des Côtes-du-Nord, que reste-t-il ? », Jean-Loïc Heurtier, éd. ACFCdN 2001.

« Le Petit Train, de Saint-Brieuc au Phare du Légué », Laurent Goulhen, éd. ACFCdN 1997

« Vingt promenades autour des ponts du Petit Train », Jean-Loïc Heurtier et Louis Jourdan, éd. ACFCdN 1999.

« Petits Trains des Côtes-du-Nord, le siècle des petits trains », Alain Cornu, éd. Cenomane 1988.

« Petits Trains du Trégor, ligne Lannion-Plestin », Laurent Goulhen, éd. Skol Vreizh 2004.

« Petits Trains du Trégor, ligne Morlaix-Primel-Plestin », Laurent Goulhen, éd. Skol Vreizh 2003.

« Les Ouvrages d'Art des chemins de fer de l'Ouest », Jean Saurel, éd. Du Randonneur 1988.

« Evolution et mémoire des paysages costarmoricains », CAUE, éd. Conseil général des Côtes d'Armor 2001.

« Voies ferrées d'intérêt local », DDE des Côtes d'Armor 1985.

« Le chemin de fer touristique de la baie de Saint-Brieuc », Jérôme Le Jeloux, éd. Centre d'études supérieures d'aménagement de Tours 2002.

Et aussi...

La revue de l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (ACFCdN) (19 numéros).

« Le Petit Train des Côtes-du-Nord, 1939-1945, une entreprise dans la tourmente de la seconde guerre mondiale », éd. ACFCdN 2005.

(...)

La revue de l'Association pour la Mémoire et la Notoriété de Louis Harel de la Noë (AMENO)

« Deux ingénieurs costarmoricains : Fulgence Bienvenüe, Louis Harel de la Noë », éd. AMENO 2005.

« Les 13 viaducs de type Grognet de Louis Harel de la Noë », éd. AMENO 2004.

« Le viaduc de Toupin », éd. AMENO 2004.

« La ligne de Saint-Brieuc à Plouha », éd. AMENO 2004.

« Regards briochins sur Harel de la Noë », éd. AMENO 2002.

« Louis Harel de la Noë, un grand ingénieur breton », éd. AMENO 2003.

(...)

Contacts utiles

Conseil général
des Côtes d'Armor
Direction de l'Information,
de la Communication
et de la Promotion.
9, place du Général de Gaulle
22000 Saint-Brieuc
02 96 62 62 16

Association des Chemins
de Fer des Côtes-du-Nord
(ACFCdN)
7, rue de la Briqueterie
22360 Langueux-les-Grèves
02 96 72 75 88

Association pour
la Mémoire et la Notoriété
de Louis Harel de la Noë
(AMENO)
19, place Duguesclin
22000 Saint-Brieuc
02 96 61 12 37

Association pour
la Sauvegarde des Ouvrages
d'Art de Louis-Auguste
Harel de la Noë
11, route des Grèves
22120 Hillion
02 96 72 63 41

Musée de la Briqueterie
Rue de la Briqueterie
22360 Langueux-les-Grèves
02 96 63 36 66

Loisirs

Prenez-vous au jeu du Petit Train

Avec un parcours chargé de découvertes et d'aventures,
le Jeu Officiel du Centenaire célèbre

« Les aventures de Pilo Pila et le P'tit train des Côtes-du-Nord ».

Un circuit de voie ferrée en 100 cases (Centenaire oblige)
permet de circuler sur les traces du Chemin de Fer des Côtes-du-Nord
et de vivre, au gré du parcours, les pittoresques aventures de cette épopée.

Collision, erreur d'aiguillage, visites historiques, déviation « Bains de mer »,

pénalités bronzette, ravitaillement, déraillement,
gages de toutes sortes et, bien sûr, l'inévitable contrôle des billets,
ponctuent ce jeu bien illustré et riche d'anecdotes truculentes.
Une nouvelle manière de (re)découvrir le Petit Train en famille.

Il sera vendu par l'Association du Chemin de Fer des Côtes-du-Nord
sur le stand Pilo Pila à Boutdeville du 26 au 30 mai.

"Les aventures de Pilo Pila et le P'tit Train des Côtes-du-Nord"

Conception-créditation : PCV S.A 22360 LANGUEUX

Pilo Pila © 2005 PCV S.A Marque et modèles déposés.

Fabriqué par KERLUDE S.A 22780 LOGUIVY-PLOUGRAS



1905-2005

Centenaire

du réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord



Création : www.pcf.fr - © Madolesse de SILEY pour le portrait de Jean LE MITTECH

www.cotesdarmor.fr - www.trains-fr.org/cdn/

Côtes d'Armor,
une année à toute vapeur

Conseil
Général

