

4 km 297 m 45 cm ou la traversée de Plounez par la ligne Guingamp-Paimpol

Jacques Dervilly

Voici, ramené à quelques lignes, comment un ingénieur présentait en 1882 le projet de voie ferrée entre Guingamp et Paimpol :

L'axe de la ligne Guingamp Paimpol a son point d'origine au poteau 505 k. 800 de la ligne de Paris à Brest. Il s'en détache pour se diriger sur le plateau de la rive gauche du Trieux. Il descend ensuite vers ce fleuve qu'il traverse en amont du pont qui termine le port de Pontrieux

En quittant la gare de Pontrieux, le chemin de fer s'engage dans la vallée du Trieux en se maintenant au pied des plateaux abrupts qui limitent son cours sur la rive droite. Il atteint le confluent du Leff et du Trieux à Frinaudour, passe cette rivière sur un viaduc, et suit les méandres du Trieux jusqu'à l'anse maritime du Lédano, près de Toul an Houilet. La ligne remonte ensuite à l'ouest vers le col de Plounez pour descendre enfin dans les marais desséchés de Paimpol où la gare terminale est placée à environ 36 kilomètres de Guingamp.....

Les déclivités du profil en long ne dépassent pas 0m020.

De ce tracé qui n'est pas encore définitif, nous n'allons nous intéresser qu'à un très court segment, long de 4km 297m 45cm, soit exactement la traversée de Plounez.



Kerbiguet, Guerland, Poul Ranet, trois hameaux de Plounez traversés par la voie ferrée.

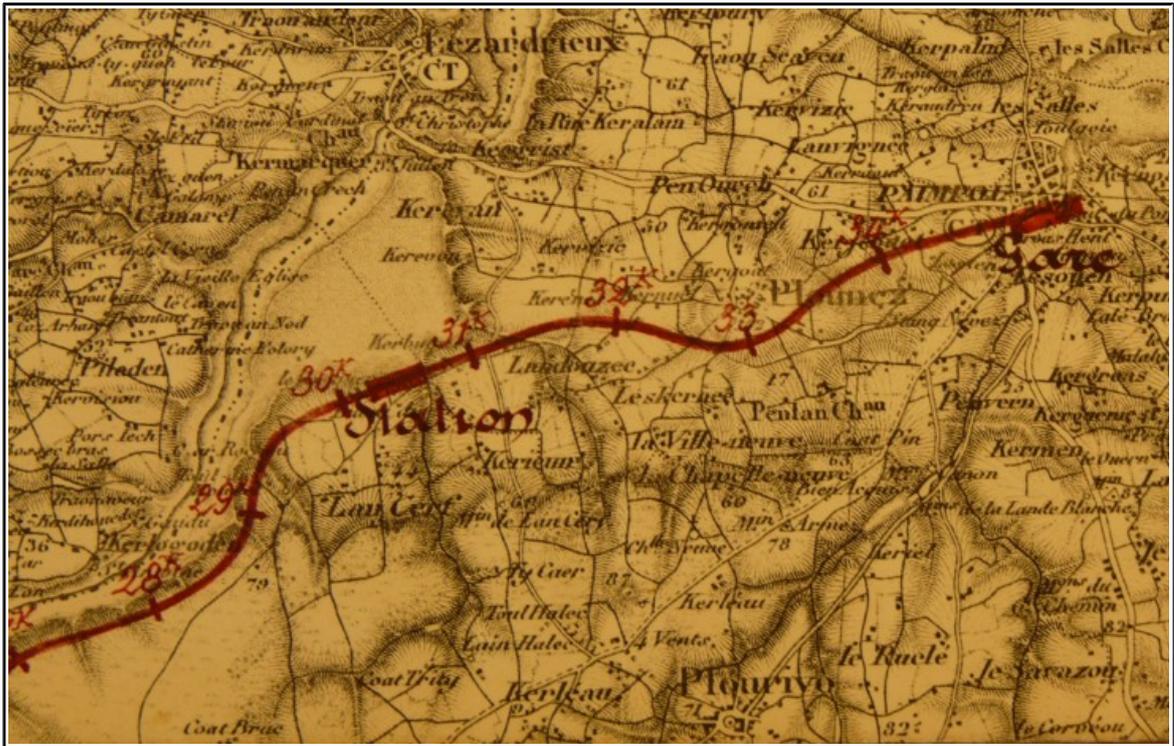
1) Une si longue attente

Août **1894** . Depuis le temps qu'ils en rêvaient, les Paimpolais !, ils l'ont enfin leur voie ferrée!

Avec l'ouverture de la ligne Paris-Brest **en 1865**, les Paimpolais s'étaient mis à rêver d'une voie ferrée rejoignant Guingamp à leur ville. « *Paimpol, tête de ligne ou terminus* », ces mots leur donnaient le vertige , car le train qui arrive à Paimpol, c'est, côté mer, l'ouverture sur les ports français et étrangers et, côté terre, c'est l'ouverture sur la Bretagne intérieure et la France....

Le rêve devient bientôt une « demande » officielle et les choses vont aller bon train : les premières études remontent à la fin de l'année **1878**, l'avant-projet est approuvé par décision ministérielle le 26 décembre **1879**, le chemin de fer de Guingamp à Paimpol (*la Compagnie de l'Ouest*) est reconnu d'utilité publique en janvier**1881** et le projet de tracé et de terrassement approuvé par décision ministérielle le 11 avril **1882**, suivi du projet d'exécution.

Mais, après des débuts prometteurs, le projet s'enlise. Les querelles et les modifications du tracé font perdre du temps.



Un des tout premiers projets, qui n'aboutira pas (plan AD22)

Après la gare (ici placée entièrement en Paimpol, très près du croisement du Haut de la Ville), la ligne évite le marais du Wern en longeant Kergicquel (kerjequet sur la carte), contourne le bourg par le sud, et remonte vers Kernuet pour passer au large de Leskernec et Landou(é)zec, avant de piquer sur Kerbiguet (kerbuguet) et la station prévue à Trou-Du, en Plourivo.. Rien ne sera retenu !

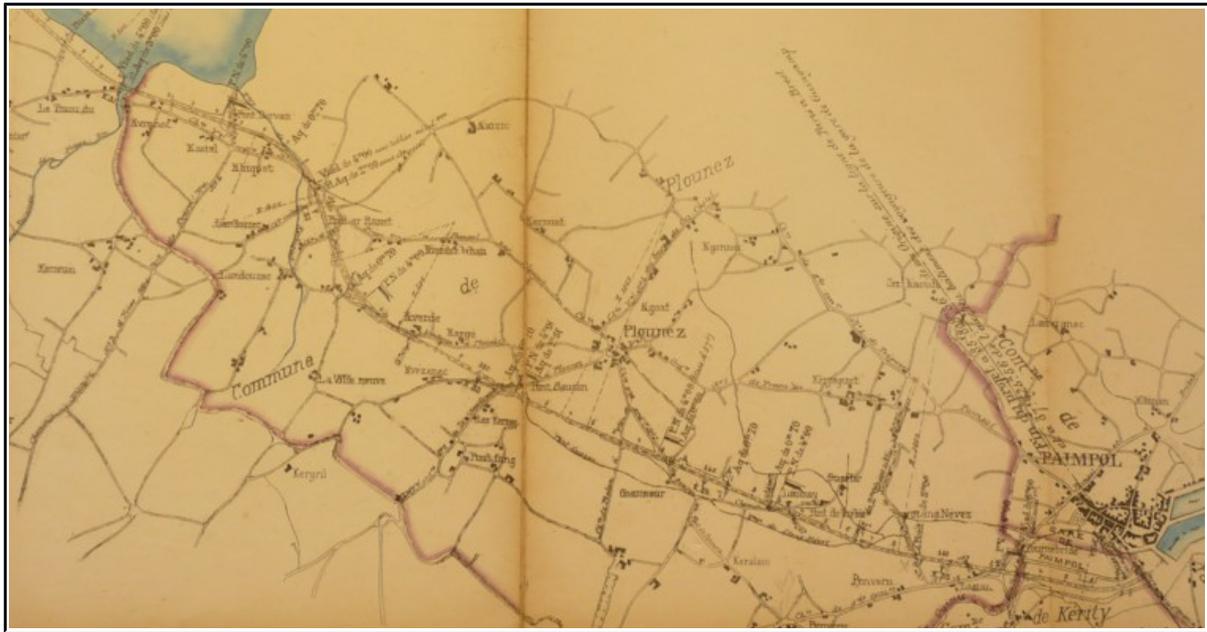
Un autre projet, en 1878, pour un parcours effectif de 36 km, comprend plus de 130 km d'études de variantes qu'il faut examiner une à une ! Il y a le choix difficile entre la voie normale et la voie étroite. Il y a les difficultés techniques à résoudre comme d'avoir à choisir entre un tunnel ou une courbe à Coat-Ermit. Six ans plus tard, en octobre 1884, on se plaint de ces lenteurs et hésitations administratives qui retardent le commencement des travaux, alors que la ligne doit être livrée en 1885. Il y a aussi les intentions malveillantes venant de particuliers (menaces de retrait des piquets, déplacement des bornes..) ainsi que des contestations et oppositions de toutes sortes.

Beaucoup de Paimpolais deviennent sceptiques. Le *Journal de Paimpol* les qualifie « d'incrédules ». Les « incroyables » auraient-ils raison ? On sent croître une certaine inquiétude.

Mars 1890 : l'horizon s'éclaircit. Les interventions du député Armez ont permis d'éviter un ajournement des travaux. On annonce officiellement que les travaux de la ligne nouvelle, longue de 37 km, vont être entrepris. La dépense approximative monte à 7,200,000 fr. et « le trafic probable par km est estimé à 9100 ».

En mai 1890, on parle des terrains à acquérir sur les territoires de Plourivo, Plounez, Kerity et Paimpol : « Nous aurons prochainement le plaisir de voir donner le premier coup de pioche » lit-on dans le *Journal de Paimpol*. Quant à la gare, elle sera dit le journaliste « dans son genre, un petit modèle d'élégance et de coquetterie »

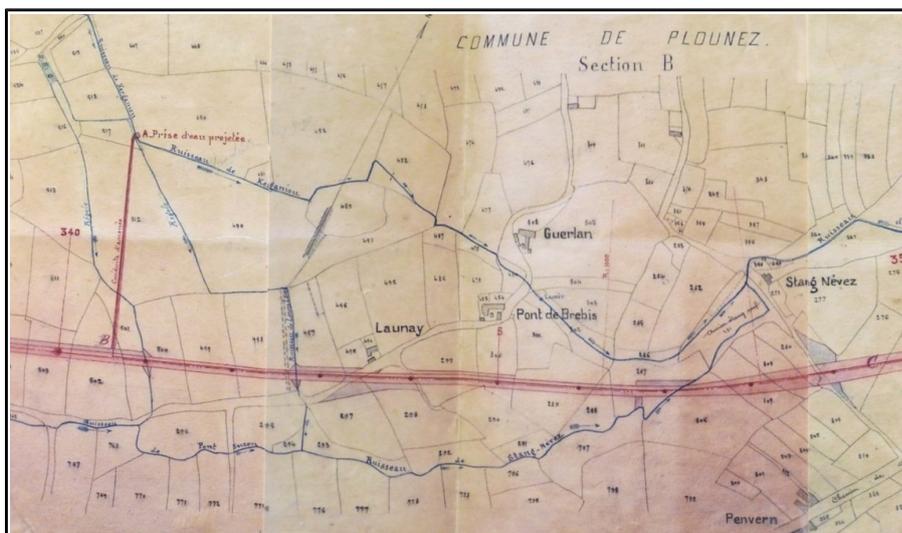
Mais cette gare rêvée est sur un terrain situé juste de l'autre côté du Quinic, c'est à dire en Kerity. Et les Keritiens ne veulent pas le donner comme ça !



Autre tracé daté de 1890, presque définitif : le passage à niveau de Pondervan (Pont Erwan) est déjà remplacé par un pont, et un viaduc à Kerbiguet sera remplacé par un passage à niveau – La station de Plourivo a été déplacée plus en amont vers Lancerf (plan AD22)

1891 Le premier coup de pioche si souvent annoncé et tant de fois reporté est prévu pour le tout début de l'année, faisant taire les sceptiques

1892 :Les ingénieurs sont à Plounez dans le marais du Wern pour étudier la possibilité d'établir sur le ruisseau venant de Kergoniou une prise d'eau qui alimenterait la station de Paimpol.

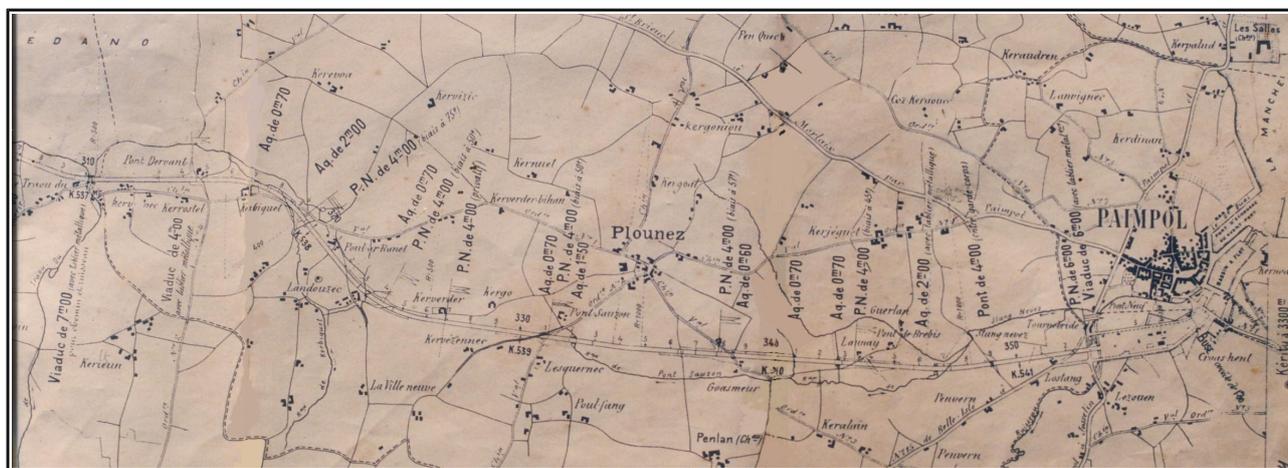


À gauche, détail du plan AD22 (1892) montrant en h. à g. le projet de prise d'eau. Ci-dessus, à droite, M André Henry montre que la prise est toujours en place dans les années 1990.

1894 « ENFIN ! », lance, en mars 1894, le journaliste local, qui, emporté par son élan, imagine déjà les foules descendant du train et affluant vers les plages. Mais l'arrivée du train va attendre quelques mois encore. Alors, pour tromper leur attente les Paimpolais viennent voir poser les

derniers hectomètres de la voie et les premiers convois transportant le matériel nécessaire à l'achèvement des travaux. Autre petite déception des Paimpolais, pour des raisons d'économie, la ligne de Guingamp à Paimpol est à voie métrique¹ et non pas à voie normale.

Le 4 août « Une foule immense » s'est portée à la gare pour voir, à l'occasion de la réception des travaux, le train arriver à 9 heures 30 et repartir à 10 heures 30. Mais ce n'est rien comparé à ce que sera la fête du lendemain, mardi 14 août, où le programme officiel de la journée s'annonce riche, avec à l'affiche : réception des Autorités, remises de décorations, concert, banquet, cérémonie d'inauguration, retraite aux flambeaux, illuminations et feu d'artifice.



Ce plan (AD22) montre le tracé définitif dans les derniers km.

Septembre 1894 : Le *Journal de Paimpol* attire l'attention de ses lecteurs sur la gravure que donne l'*Illustration* de la ligne de Guingamp à Paimpol : « Elle reproduit avec une fidélité scrupuleuse et une netteté parfaite les différentes étapes de la voie depuis Paimpol jusqu'à Pontrieux ».

2) Une si belle journée

L'INAUGURATION DE LA GARE DE PAIMPOL (14 août 1894)

Ce mardi 14 août 1894 ne va pas être un mardi comme les autres. D'abord, le marché hebdomadaire a été reporté à jeudi et l'évêque de Saint-Brieuc autorise ce même jour, exceptionnellement, les paroissiens de Paimpol et de Kerity à « faire gras », alors qu'en cette veille de grande fête religieuse l'abstinence est de rigueur. Il faut dire que ces décisions sont à la hauteur de l'événement du jour et à la mesure de l'attente des gens du pays car le préfet en personne va venir inaugurer la gare et l'évêque lui-même bénira la locomotive du premier convoi qui partira tout à l'heure.

Les rues suivies par le cortège officiel ont été pavisées et la musique, clairons en tête et tambours battants, a emmené les autorités civiles jusqu'au quai de la gare où elles ont été rejointes par l'évêque et le clergé local. Messieurs les ingénieurs ont accueilli les uns et les autres par des discours auxquels les invités ont répondu par d'autres discours.

Mais, alors que la présence du préfet « va de soi », celle de l'évêque de Saint-Brieuc tient à des raisons « diplomatiques » que tout le monde feint d'ignorer poliment car il s'agit de régler une question de préséance entre le curé de Paimpol et le recteur de Kerity

¹ La ligne sera mise en « voie normale » seulement en 1924 par la pose d'un 3ème rail..La voie métrique restera en service jusque 1952 lorsque devenue inutile, elle sera déposée.

En effet, l'inauguration d'une gare ne peut se dispenser d'une bénédiction. Mais à qui revient l'honneur d'y procéder ? Le curé de Paimpol dit que c'est à lui : c'est la gare de SA ville, ce que conteste le recteur de Kerity : cette gare est bâtie sur le territoire de SA paroisse !

LA GARE DE PAIMPOL N'EST PAS A PAIMPOL

C'est vrai : Paimpol, dont le territoire est minuscule, n'a pu construire sa gare que sur d'anciens marais convertis en prairie appartenant à Kerity. Cela fait maintenant presque 30 ans, depuis les premiers projets de relier Paimpol à la toute jeune ligne Paris-Brest, que les édiles de Paimpol cherchent en vain à acquérir ce terrain nécessaire à leur dessein. Mais les Keritiens demandent des compensations toujours plus grandes, exorbitantes, « inacceptables » disent les Paimpolais : il faudrait, par exemple que Paimpol renonce pour toujours à toute nouvelle annexion ! Finalement, alors que la gare est déjà achevée, un accord est trouvé *in extremis* qui met le terrain convoité en terre paimpolaise. Courroucé le recteur de Kerity ne mâche pas ses mots et du haut de la chaire, condamne les prétentions des Paimpolais à s'annexer une parcelle de son territoire. »

Le prélat mettra donc les plaideurs d'accord en procédant lui-même à la bénédiction.

L'INAUGURATION



L'ILLUSTRATION – septembre 1894 – détail d'une gravure pleine page -Collection particulière

Après le discours de Monsieur Le Rochais, maire de Paimpol, est venu celui du préfet qui a terminé en déclarant la ligne ouverte au nom du ministre des transports. Monseigneur Fallière, évêque de Saint-Brieuc mais aussi frère du futur président de la république, a parlé de Progrès, de bonheur, et de dessein divin. « *A ce moment, dit le chroniqueur de l'époque, la locomotive parée de drapeaux et couverte de fleurs glisse lentement sur les rails et comme une pieuse communiant qui se prosterne humblement devant le prêtre en surplis, elle semble solliciter docilement la bénédiction pastorale.*

Ce jour de gloire pour la locomotive l'est aussi pour Paimpol sur qui semblent pleuvoir les bénédictions : jamais en effet il n'y a eu autant de goélettes à partir vers l'Islande ni autant de commandes sur les chantiers navals ; le bassin à flot doit ouvrir l'année prochaine, on parle déjà d'un second bassin et la « fée électricité » est annoncée dans les mois à venir ! C'est la prospérité générale. Ah ! Merci, Monsieur Armez, notre député si dévoué dont le seul nom déclenche acclamations et tonnerres d'applaudissements.

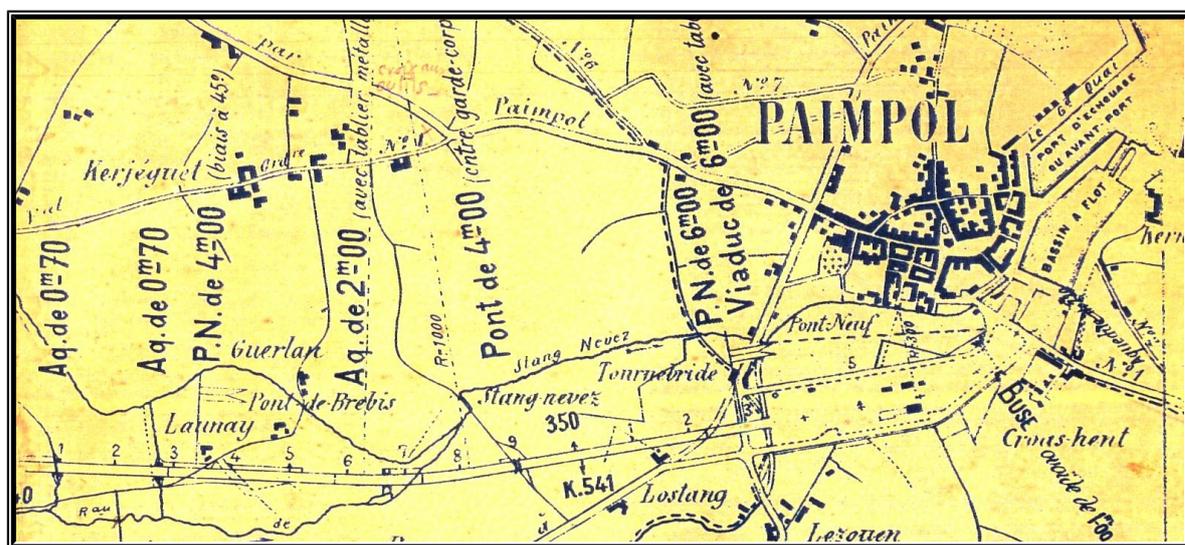
Grâce à cette liaison ferroviaire –et malgré la petite déception de n'avoir pas obtenu la « voie normale »- les Paimpolais croient au développement illimité de leur cité, et le sifflement du

train entendu par delà le beffroi de la mairie et les mâtures des navires à quai est bien le signe que des temps nouveaux sont arrivés.

ADIEU LA FRANCE

Il n'empêche que l'ouverture de la ligne va constituer –et pour longtemps- un étrange trait d'union entre les deux villes : Paimpol la Française, « l'évoluée », doit aller chercher « dans les terres » jusqu'à Guingamp ses correspondances pour la capitale ou le port de Brest. Sur le quai de la gare, cette blessure d'amour propre se réveille à chaque départ et arrache ce cri aux infortunés voyageurs : « *Adieu la France, je pars pour Guingamp .* »

Ah! Ces Paimpolais!



Plan montrant les derniers hectomètres avant Paimpol (détail)

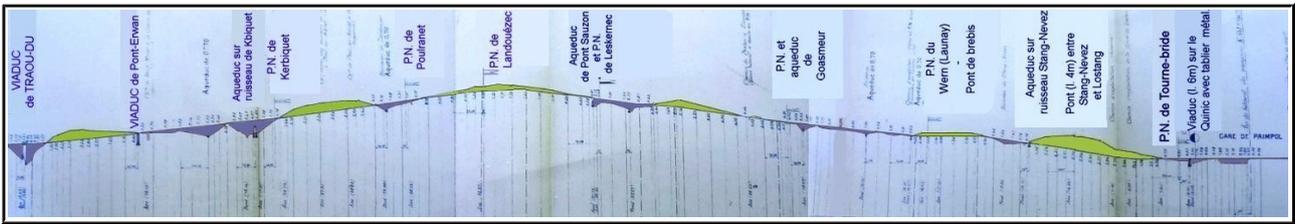
3) 4 km 297m 45 cm

Les Paimpolais l'ont donc enfin leur ligne, mais pour l'établir, il a fallu engager des travaux sur 14 communes, dont celle de Plounez.

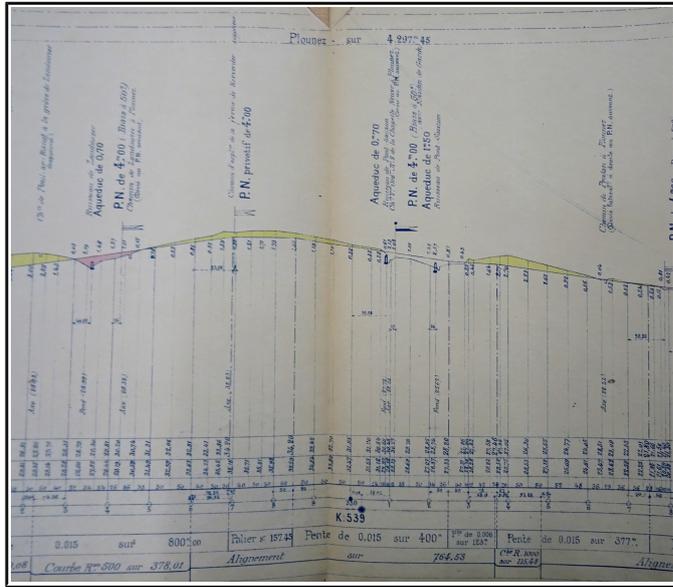
Pourvu désormais de toutes les garanties nécessaires, à la fois terrestres (la réception des travaux a eu lieu quelques jours auparavant) et célestes (la bénédiction de l'évêque), le train va pouvoir prendre son service régulier dès le lendemain et nous allons l'emprunter sur les 4km 297m 45cm du trajet qui traversent Plounez. Le convoi est tracté par une « *coureuse* » et notre chef de train n'est pas un inconnu puisqu'il s'agit d'un enfant du pays, Edouard Henry, de Landouézec.

Nous sommes montés à la gare de Paimpol (qui se trouve toujours en Kerity et le restera jusqu'à l'accord final entre les deux communes, le 31 décembre 1896) et attendons le départ.

Les informations et les plans laissés par les ingénieurs chargés de construire la voie, vont nous permettre de traverser Plounez en prenant conscience, parfois presque mètre par mètre, des contraintes imposées par le relief et des transformations apportées au paysage.

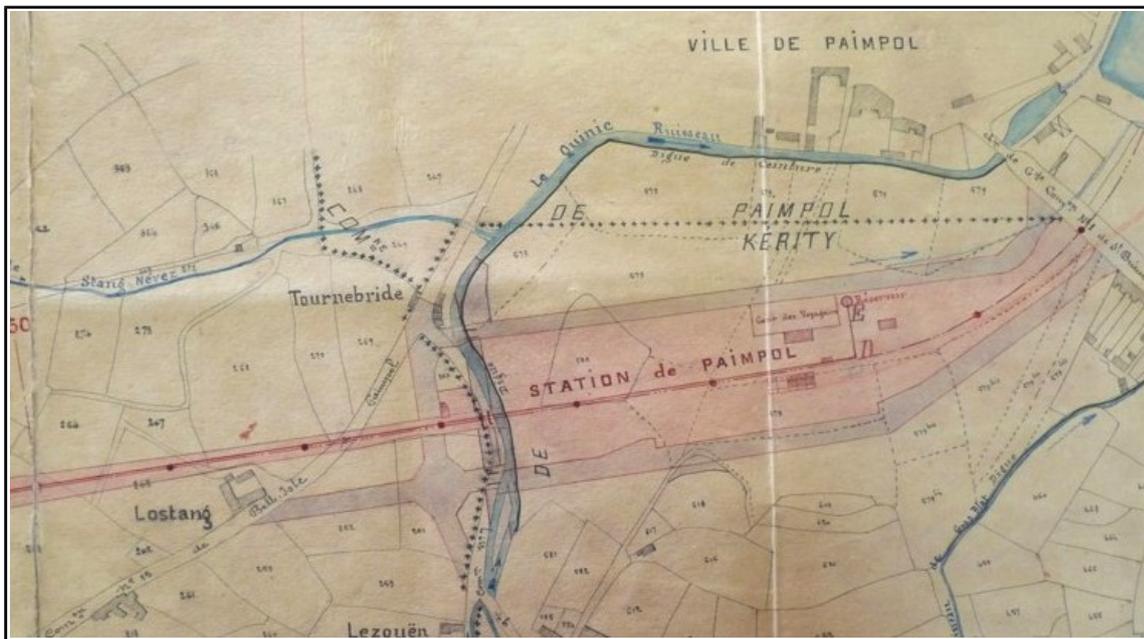


Ci-dessus : adapté d'un plan (AD 22), ce document montre le « profil » de la voie sur les 4km 297m 45 cm entre Traou-Du et la gare de Paimpol.



Ci-contre, un détail de ce plan : la teinte jaune montre où il a fallu « trancher » et en violet, là où il a fallu combler ou remblayer. Le « col de Plounez » se trouve légèrement à droite du passage à niveau de Landouézec

À peine a-t-on quitté la gare et franchi le Quinic que nous voici véritablement en Plounez et plus précisément dans le quartier de Tournebride. Quel bouleversement sur place ! Juste après le passage à niveau tout neuf, un grand croisement de routes nouvellement percées remplace des chemins étroits. Il a fallu aussi consolider le cours du Quinic qui sert en cet endroit de frontière entre Kerity et Plounez et, au niveau du manoir de Lostang, il a fallu dévier le « *Chemin de grande communication N°7 de Paimpol à Josselin* » jusqu'au passage à niveau.



Détail du plan (1892) montrant en gris foncé les transformations de voirie imposées par le passage de la ligne et la construction de la station de Paimpol (AD22)

Quelques mètres plus loin, de façon à garder à la ligne un tracé rectiligne, les ingénieurs ont dû éventrer un relief sur 600m. Le train semble alors progresser dans un défilé. Les enfants prendront l'habitude de se tenir sur le pont qui enjambe le cañon et de se laisser envelopper par la fumée de la locomotive. Grisant mais attention aux escarbilles !



À peine franchi le passage à niveau de Tournebride, la voie s'engage dans une tranchée qu'enjambe un petit pont (daté 1893), puis s'incurve légèrement à droite et reprend un tracé rectiligne à travers le Wern.

Une poignée de secondes plus tard, le train entame la traversée du Wern, *l'Aulnaie*, cuvette marécageuse inhospitalière, peu ou prou cultivée, et parcourue de chemins souvent impraticables. Le ballast est posé sur un talus remblayé qui crée d'est en ouest une assez longue rupture de pente qui amplifie les inondations : toute l'eau du marais évacuée du côté nord de la voie par des aqueducs vient s'accumuler dans le terrain en contre-bas du côté sud, amplifiant son caractère inondable.

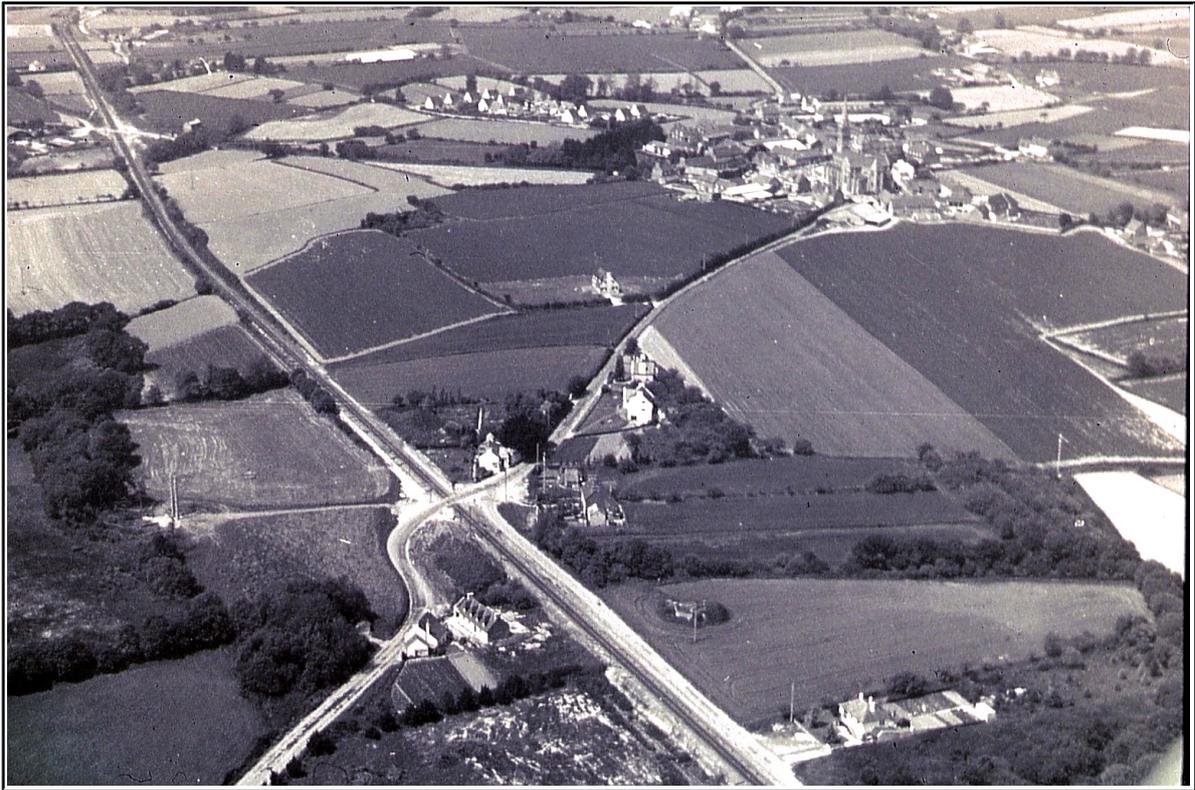


Le secteur du Wern à Goasmeur - Guerland. À gauche, on voit la ligne, surélevée, passer au dessus de la zone inondable. À droite, le même secteur, devenu zone artisanale (1981), restera fréquemment inondé. (photos : collections privées)

Surélevée et rectiligne, la voie présentera cependant à cet endroit l'immense avantage d'être un raccourci – précieux mais ô combien dangereux - pour tous les piétons entre Plounez et Paimpol.

Le passage à niveau de *Goasmeur* révèle cette rupture de pente en imposant une subite montée de la route aux véhicules se dirigeant vers le bourg.

Au loin sur la droite, notre chef de train nous fait remarquer la grande et toute neuve église de Plounez. La flèche, en cours de finition en ce mois d'août 1894, n'a pas encore son coq qui, perché à 40 mètres au dessus du bourg, dominera bientôt la campagne environnante.



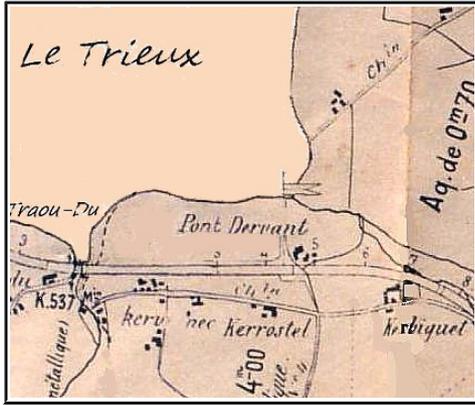
Cette vue aérienne (vers 1970) montre le tracé presque rectiligne de la voie entre le PN de Goasmeur en bas et celui de Leskernec. L'emprise de la ligne du petit train est encore visible. En haut à droite, le bourg de Plounez. (photo aérienne non datée, non signée)

Puis la ligne, qui garde un tracé rectiligne, se met à monter légèrement et croise un nouveau passage-à-niveau (*Leskernec*). De part et d'autre maintenant, s'étalent les riches terres de la commune. Encore quelques tours de roue et l'on atteint le « col de Plounez » (dixit l'ingénieur) juste entre la ferme de Kergo et celle de Kerverder. Ce col est le point culminant de notre court trajet. Après ce petit effort, et pour éviter une nouvelle montée, la ligne va dessiner une gracieuse courbe vers la droite (d'un rayon de 500m) et se faufiler entre les hameaux de *Poul ar Ranet* et *Landouézec*, en frôlant quelques jardins, courtils et vergers.

Juste une confidence d'Edouard, notre chef de train : c'est dans ce hameau de Landouézec où ses parents sont cultivateurs qu'il réside. Au retour de son temps de service effectué dans la marine de guerre, il a postulé, avec succès, pour l'emploi de chef de train et voici comment, tout nouvellement affecté, il se trouve sur la ligne qui traverse son village natal².

Ces quelques mots nous ont amenés au passage-à-niveau de *Kerbiquet* qui précède une courbe sur la gauche. La voie longe alors le vallon de *Landouoc-Kerbiquet*, si pittoresque autrefois ! C'était avant que les travaux n'obligent à détruire la chapelle du quartier, à déplacer des croix, à rectifier le cours du ruisseau, et à remblayer, puis à remblayer et remblayer encore pour asseoir le ballast. Les voyageurs ne se doutent pas que l'une des statues de la chapelle était invoquée sous le nom de N.D. de Bon Voyage !

2 Et où, dès l'année suivante, il reviendra s'installer comme cultivateur.



Ci-dessus : tracé (d'après un plan simplifié AD22) de la ligne entre Kerbiguet et Traou-Du ; à dr., la ligne longe le manoir de Kerbiguet et évite le vallon en contre-bas (photographié en 2001 et depuis transformé en dépôt de terre).

Posée sur un solide remblai, la voie descend ensuite en ligne droite les derniers hectomètres du tronçon plounézien. Un premier pont avec tablier métallique franchit le chemin rural de *Pont-Erwañ* et un second franchit le *Du*, petit fleuve côtier séparant Plounez de Plourivo. C'est de ce dernier pont-balcon que les voyageurs découvrent un paysage inattendu : la vallée du Trieux et plus précisément l'anse du Lédano qui est, à marée basse, la plus grande vasière maritime du département et, à marée haute, un immense plan d'eau à l'allure de lac.



Le pont de Traou-Du et le panorama que les voyageurs découvrent du train .



**Après le « col de Plounez », la voie descend vers Lancerf
(collect. Philippe Jeannin)**



Au pont de Traou-Du, nous ne sommes plus qu'à 537 km de Paris. Mais notre voyage s'arrête ici,. Cependant, pour ne pas sauter du train en marche, nous poursuivrons jusqu'à la jolie petite gare de Lancerf implantée à quelques mètres du rivage, presque à portée de son des cloches de Plounez.



L'église de Plounez (en h. à g.) et la gare de Lancerf-Plourivo

* *

*

4) TOUT NOUVEAU , TOUT BEAU ?

Les quatre derniers km de la voie Guingamp-Paimpol n'ont pas été - loin s'en faut - les plus difficiles à construire car le parcours a présenté ailleurs des obstacles autrement plus grands ! Mais l'impact de cette réalisation sur le paysage local et sur les comportements des gens a été important : comme partout, il a fallu trancher ici, combler ou remblayer là, percer des aqueducs, établir des ponts et aménager des passages à niveau. Pour les Plounéziens, cette longue lame métallique a coupé la commune en deux parties inégales : alors que rien n'a changé pour la plus grande partie du territoire située au nord de la voie, en revanche, la partie sud a été fortement perturbée, ce qui a provoqué, chez les habitants concernés, le sentiment d'être désormais physiquement du mauvais côté de la voie.

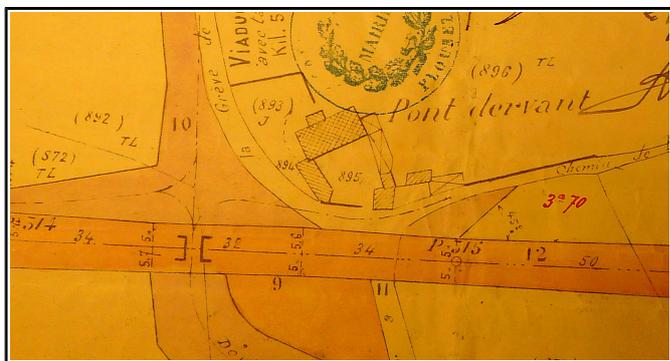
Une liste des expropriations établie en 1890 est révélatrice de cette nouvelle situation : une succession d'expropriations traverse la commune de part en part et couvre une superficie de **8 hectares 57 ares 64 centiares** composés en grande majorité de bonnes terres agricoles. En effet, 59 parcelles sont qualifiées de « terre labourable», 9 de pré, 5 de verger, 2 de jardin, une de courtil et seulement 2 de lande. A cela il faut ajouter 14 chemins et 10 ruisseaux appartenant au domaine public qu'il a fallu ou supprimer ou détourner.

Quant aux 31 propriétaires concernés, ce sont majoritairement des Plounéziens qui résident à proximité de la voie : on trouve les familles Renan (*Pont-Erwan*), Le Gonidec (*Landouézec*), Dauphin (?, *non précisé*), Le Bleiz (*Kerbiquet*), Le Coniat (*Kerbiquet*), Jacob (*Landouézec*), Le Bleiz (*Poul ar Ranet*), Mme veuve Féger (?), Rolland (*Kerguézennec*), Jacob (*Kernuet*), Le Grand (*Kerjézéquel*), Henry (*Kergoat*), de la Nouë (*Kerraoul*), Le Goaster (*Penvern*),

D'autres propriétaires habitent ailleurs : Goanvic (*Kerity*), Michel (*Ploubazlanec*), famille de Nantois (*Pleneuf*), de Kervenoual (*Pontivy*), Nouel de Leskernec (*Tréquier*), Veuve Polenska née Morand (*Kerity*), Tynevez (*Troguéri*), Veuve Lemoine (*Paimpol*), Guilcher-Fretté (*Paris*), Armez

(Plourivo), Blaise (armateur à Saint-Malo), Veuve Veillet (Tréguier). Dans ce cas, ce sont les fermiers locataires qui subissent les conséquences de cette voie ferrée.

Les parcelles sont presque toutes coupées en deux et là aussi, de façon très inégale : dans la plupart des cas, les terres du cultivateur sont d'un côté de la voie et le domicile de l'autre, ce qui complique les déplacements des chevaux, des machines, des troupeaux et du personnel. Parfois, il ne reste même qu'un petit bout de parcelle sans accès et inexploitable. Certaines pièces de terre ne dépassent pas quelques mètres carrés!



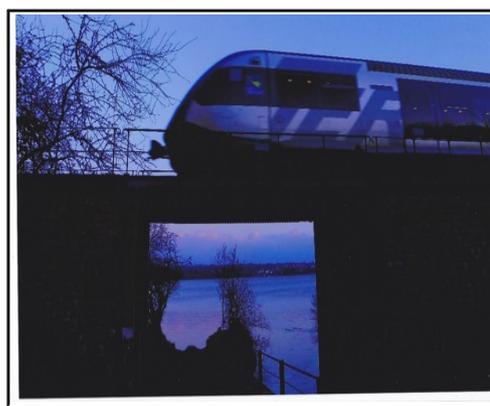
Un exemple parmi d'autres d'un « excédent de terrain » de 3a70 consécutif à l'établissement de la voie. Le petit chemin partant vers la droite (Hent Qrissot, ou Hent Griffot) sera supprimé. En rose, modification apportée à la voirie.

(AD22)

Des chemins publics et privés ont été coupés et finissent en impasses inutilisables. Il faut les dévier vers le passage à niveau le plus proche, qui peut être éloigné de quelques centaines de mètres, ce qui va imposer là aussi des détours et des pertes de temps (et des risques si on préfère couper par la voie).



À g., un aqueduc passant sous la voie ferrée .



La pont avec tablier métallique de Traou-Du (photo Philippe Jeannin)

Des cours d'eau ont dû être déviés vers les aqueducs passant sous le ballast. Des lavoirs ont disparu . Un exemple : le chemin menant aux rutoirs-lavoir-abreuvoir de Landouézec est ainsi coupé en deux segments devenus inutilisables.

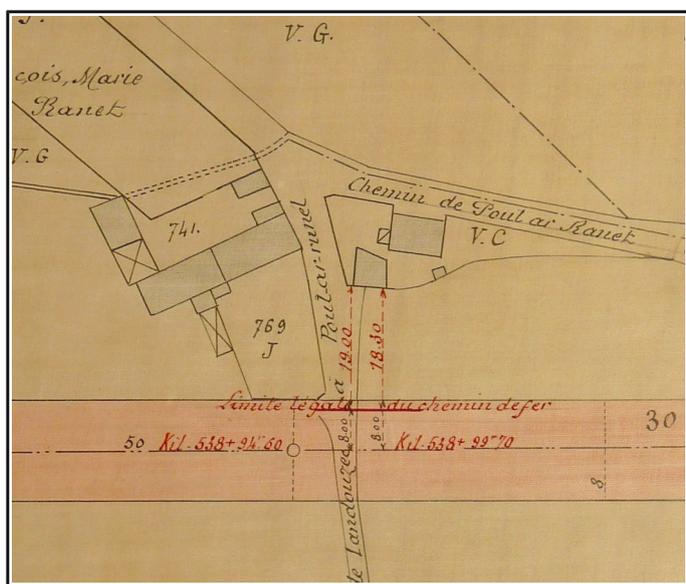
Tout cela va changer les habitudes des habitants : il y a le nord où la vie quotidienne n'est pas touchée et le sud qui, en contrebas du ballast, est encore plus inondable. On l'a déjà dit, les habitants se sentent isolés et comme mis à l'écart de la vie locale. Les déplacements vers le bourg ou de quartier à quartier, ou même entre anciens voisins, se trouvent perturbés et empêchés. La voie ferrée sépare plus qu'elle ne réunit. Les seuls avantages au quotidien sont que les passages réguliers des trains donnent l'heure aux riverains et que la ligne offre aux marcheurs un raccourci vers Paimpol (ou Pontrioux). Quant aux enfants, marcher sur les rails et traverses, passer sous les

aqueducs et sauter des ponts sur les charrettes remplies de foin ou de paille offrent de nouveaux divertissements (et dangers.)

* *
*

Pour les Plounéziens, la marche en avant du Progrès s'accompagne de son lot d'incertitudes et d'inquiétudes !

Le Progrès leur a déjà prélevé quelques unes de leurs meilleures terres (« *pour pas cher* » ajoutent-ils!), et morcelé la plupart des autres. Et maintenant, entend-t-on dire, voilà ce train qui file à travers la campagne en grondant, projetant des jets de vapeur, crachant de la fumée et qui, soudain, se met à siffler ! Il ne peut être qu'une source de dangers : les chevaux vont être effrayés, les vaches donner moins de lait, les animaux égarés risquer la collision. Ne parlons pas des enfants pour qui la voie est un terrain de jeu, et des personnes de tous âges (même impotentes et sourdes) pour qui la voie va servir de chemin ! Il paraît aussi que la locomotive peut allumer des incendies en projetant des escarbilles. D'ailleurs, les maisons couvertes en chaume, les meules de paille ou de foin doivent être à au moins 20 mètres de la voie, comme si c'étaient elles et non le train le danger ! Des dérogations sont possibles à condition que les propriétaires ne réclament rien en cas d'incendie si le train y met le feu ! Et, autre danger, il y a les passages à niveau : aucun n'est gardé ni surveillé. Il y aura des accidents, c'est sûr.



À dr., , extrait d'un document autorisant une propriétaire à réparer sa toiture couverte en chaume (bien que située à moins de 20m de la voie ferrée) (AD22)

Il est vrai qu'à l'ouverture de la ligne, aucun des passages à niveau n'est équipé de barrières ni surveillé. Le seul avertissement visuel est un panneau de 47cm x 23cm, avec l'inscription PRENEZ GARDE AUX TRAINS, écrite bien trop petit, placée trop en avant du passage à niveau et souvent masquée par de la végétation. Les coups de sifflet du mécanicien ne sont pas suffisants non plus.

En partant de Paimpol, le premier passage à niveau est **Tournebride (PN 55)**. C'est le plus près de la ville, la circulation y est intense et on évalue la circulation de 5 à 600 colliers par jour, moyenne qui est dépassée lors des jours de foire et de marché à Paimpol. Aussi, le député Armez réclame-t-il des aménagements pour ce passage à niveau. Ils seront mis en place qu'en 1901 avec la construction d'une maisonnette pour la garde, l'installation de barrières et d'un appareil phonoporique relié à la gare voisine en cas de retard de train. On envisage aussi, exceptionnellement, un éclairage pour la nuit.

Les passages à niveau suivants sont : (voir [ANNEXE 2 -les passages à niveau](#))

* **Guerlan³ (PN 54)**

3 PN supprimé de même que celui de Pont-Erwan

* **Goasmeur(PN 53)**

* **Leskernec (ou Pont-Sauzon) (PN 52)** ce passage à niveau sera plus tard et pendant plusieurs années doté d'une maisonnette, mais dépourvu de barrières.

* **Kerverder (PN 51)** passage à niveau privatif pour un chemin de desserte

* **Landouézec (PN 50)**

* **Kerbiguet (PN 49)**

Un passage à niveau avait primitivement été prévu à **Pont-Erwan** mais, dès 1891, il fut remplacé à la demande du conseil municipal de Plounez par un pont à tablier métallique.

Toutes les craintes (à part peut-être la perte de lait) relatives à l'établissement de la voie étaient fondées (voir **ANNEXE 1 accidents**)

- les accidents de personne et d'animaux le long de la voie
- les accidents d'attelage (préfigurant ceux de voitures) aux passages à niveau
- les incendies

* *
*

Il y a cependant quelques compensations : Pour tous, venir voir passer les trains aux passages à niveau est devenu un passe-temps dominical. Certains enfants prennent aussi plaisir à faire les équilibristes sur les rails, d'autres à aplatir une pièce de monnaie sous les roues du train, d'autres encore à coller leur oreille contre un rail pour entendre arriver le train, sans parler de ceux qui vont verser un peu d'huile sur les rails pour faire patiner les locomotives (On a des noms....).

À nouvelle ère, nouveaux jeux interdits

* *
*

5) ET DEPUIS....

Qu'en est-il aujourd'hui à Plounez, 129 ans après l'inauguration de la ligne ?

Eh bien, le trajet, qui fait toujours 4 km 297m 45 cm⁴, traverse non plus la commune mais le quartier de Plounez et ce depuis 1961, date de la fusion avec Paimpol.

Pour le conducteur et les passagers, rien n'a fondamentalement changé : la voie traverse une « campagne » au sens propre du terme : des champs défilent de part et d'autre, seulement rendus plus visibles depuis le remembrement et la disparition de haies et talus ; il y a juste quelques maisons neuves ici et là ; le *Wern*, ancien marais devenu une zone artisanale, se devine derrière un rideau d'arbres ; plus loin, côté nord, près du bourg, on aperçoit un lotissement ; peu après, la ligne passe sous l'élégant pont de la rocade (1990). Ce sont là, avec les poteaux électriques alignés le long de la voie, les seules touches modernes bien visibles dans le paysage. Bien sûr, les routes sont plus larges et bien dégagées, mais elles sont à la même place. Les grands changements, il faut les chercher dans les moyens de transport sur les routes (voitures et camions de toutes tailles, caravanes, camping-cars, motos, scooters etc.) et dans les champs (tracteurs, remorques, outils et imposantes machines agricoles aux couleurs vives).

En revanche, peu de gens et d'animaux dans le paysage, aussi bien sur les routes que dans les champs. Où sont les bandes d'écoliers sur le chemin de l'école, les ménagères allant au bourg, les lavandières autour des douets ou poussant leurs brouettes, les travailleurs dans les champs, les charretiers sur les routes ? Tout le monde est motorisé et presque tout le travail est mécanisé ! Et tous les pilotes de deux roues portent casques et combinaisons qui les rendent méconnaissables. Disparus les piétons, finis les attelages, et il faut regarder attentivement pour apercevoir de loin en loin un troupeau de vaches.

4 Sur les 36 que compte le trajet Paimpol- Guingamp

Pendant une quarantaine d'années, il y a eu une halte uniquement pour voyageurs située 200 mètres environ après *Pont-Sauzon* entre les passages à niveau de Leskernec et de Landouézec. Ce n'était qu'un quai de 80m de long par 2m 40 de large, sans aucun aménagement. Considéré comme trop proche de Paimpol, cet arrêt fut supprimé et il ne reste plus de cette époque que le nom d'un lieu-dit « la Halte ».

Chemins de fer de l'Etat (1879-1938) et Société Générale des Chemins de fer Économiques
RÉSEAU BRETON
 Exploité par la Société Générale des Chemins de fer Économiques
Ligne de GUINGAMP à PAIMPOL
ARRÊT de PLOUNEZ

La Direction des Chemins de fer de l'Etat et la Société Générale des Chemins de fer Économiques ont l'honneur d'informer le Public qu'elles viennent de soumettre à l'homologation ministérielle la proposition de Exer, comme suit, les conditions de fonctionnement de l'Arrêt de PLOUNEZ, situé sur la ligne de GUINGAMP à PAIMPOL, entre les gares de Lancoeur et de Paimpol.
 L'Arrêt de PLOUNEZ ne fonctionnera que pour le service des Voyageurs sans bagages et des Chiens accompagnés, en provenance ou à destination des gares, haltes et arrêts de la ligne de Guingamp à Paimpol.
 Les trains indiqués ci-après ne s'arrêteront audit arrêt que lorsqu'il y aura des voyageurs à prendre ou à laisser.

SENS IMPAIR				SENS PAIR			
Train n°	11	22	33	24	15	6	
11	11	11	11	24	24	24	
22	22	22	22	15	15	15	
33	33	33	33	6	6	6	
24	24	24	24	11	11	11	
15	15	15	15	22	22	22	
6	6	6	6	33	33	33	

TARIFS A APPLIQUER
 Par application des TARIFS SPÉCIAUX G.V. N° 1 et 2 (ancien réseau de l'Ouest - Grands Lignes) Chapitre II, les prix à percevoir de ou pour l'Arrêt de PLOUNEZ seront les suivants :

De l'Arrêt de PLOUNEZ	MONTANT	PLACES EXTÉRIEURES		DÉMI-PLACES		MILITAIRES A MARCHE		ALLER & RETOUR		CARRÉS			
		1 ^{re}	2 ^e	1 ^{re}	2 ^e	1 ^{re}	2 ^e	1 ^{re}	2 ^e				
Guingamp	3 90	2 65	1 70	1 88	1 30	0 86	1	0 75	0 55	0 80	4 25	2 75	0 70
Tréguier	2 80	1 95	1 25	1 40	1 05	0 80	0 70	0 55	0 40	0 35	3	1 85	0 50
Paimpol	2 15	1 45	0 95	1 05	0 70	0 45	0 45	0 35	0 25	0 20	2 30	1 55	0 45
Plouha	1 65	1 05	0 70	0 80	0 55	0 35	0 35	0 25	0 20	0 15	1 70	1 10	0 40
Plouha - P. X.	1 45	0 95	0 65	0 75	0 50	0 30	0 35	0 25	0 20	0 15	1 55	1 05	0 40
Lancoeur	1 05	0 70	0 45	0 55	0 35	0 25	0 25	0 15	0 10	0 05	1 35	0 95	0 35
Lancoeur - Arrêt	4	0 45	0 35	0 25	0 35	0 25	0 18	0 15	0 10	0 05	0 80	0 70	0 45
Plounez	7	0 35	0 25	0 20	0 30	0 25	0 18	0 15	0 10	0 05	0 70	0 50	0 40

(AD22)

Le plus grand changement sur la voie elle-même a eu lieu en 1924 avec le passage de la voie étroite (dite « métrique ») à la voie normale par la pose d'un 3ème rail. Ce dispositif permit à la voie métrique de garder une certaine activité, jusqu'à ce que devenue inutile en 1952, on la dépose.

Ce qui a changé aussi sur la voie, c'est le matériel roulant de plus en plus performant : quelle évolution au cours des décennies depuis les premières locomotives jusqu'aux derniers autorails, les voitures (à voyageurs) et les wagons (à marchandises), dans la vitesse, le confort etc. Les spécialistes, au 1^{er} coup d'oeil, savent identifier telle ou telle locomotive, tel ou tel autorail et dater avec certitude le cliché, la photo ou la carte postale qu' on leur présente. Les écouter, c'est faire un autre voyage.... dans le temps.

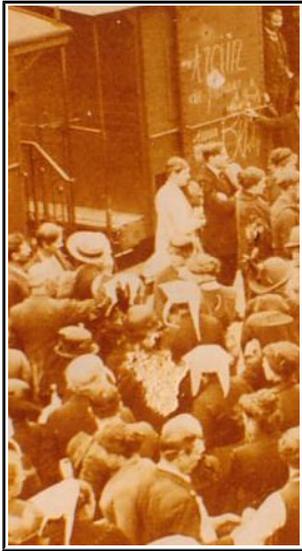
Ce voyage dans le temps invite justement à imaginer des situations et des rencontres plus qu'improbables : comment réagirait notre chef de train de 1894 subitement transplanté dans une voiture d'aujourd'hui ? ou inversement, comment se « débrouillerait » un contrôleur d'aujourd'hui mis en présence de voyageurs dans une voiture de 1894 ? Il y aurait chez tous ces employés plus que du dépaysement, il y aurait de l'étonnement, de l'incompréhension, voire du désarroi, peut-être même de l'épouvante!

CONCLUSION

La voie que nous n'avons suivie que sur un très court segment a traversé l'histoire ; elle a connu les convois militaires de la première guerre mondiale (avec « *train de plaisir pour Berlin* », écrit sur les wagons), puis les réquisitions nazies et les sabotages patriotiques de la seconde guerre; elle a vécu le temps où la vapeur était reine, jusqu'en 1971 et s'en souvient encore parfois ; elle a entendu les éclats de rire de *vrais* « trains de plaisirs »⁵ et les slogans de grévistes interrompant le service⁶.

5 Comme en 1930 à l'occasion du 15 août entre Guingamp et Paimpol à prix réduit pour permettre d'aller à la mer et à l'île de Bréhat -

6 Pendant 25 jours en 1919



Gare de Paimpol 1914
« train de plaisir pour Berlin »



1942-1944 : la voie ferrée traversait le camp allemand
(archives Brest)

Elle en a transporté des foules, cette ligne, des permissionnaires bruyants et tapageurs, des marins de commerce ou de l'état, en civil ou en uniforme, des scolaires de tous niveaux, des étudiants, des employés, des saisonniers, des « congés payés » d'hier et des vacanciers d'aujourd'hui, des voyageurs seuls ou des familles nombreuses, des fidèles de pardons et des chalands de foires, sans oublier l'immense cohorte des usagers voyageant pour des raisons connues d'eux seuls. Les ethnologues, sociologues auraient là un beau champ d'études !

Elle se souvient aussi d'avoir été parcourue aussi longtemps qu'elle l'a pu, jusqu'en 1992, par des trains de marchandises (pommes de terre , choux-fleurs, huîtres etc.) avant d'être supplantée par la route.

De 1924 à 1950, cette ligne Paimpol-Guingamp (*Réseau Breton*) a connu, courant à son côté sur quelques km du tronçon plounezien, la ligne du « petit train » d'intérêt général. Les deux voies bifurquaient alors près de la croix de Landouézec, la voie normale filant plein sud vers Guingamp et l'autre se dirigeant vers le pont de Lézardrieux . (voir [ANNEXE 4 « le Petit train »](#))

Parfois elle-même menacée de fermeture (pour manque de rentabilité), la voie semble désormais assurée de son avenir après l'énorme chantier de rénovation entrepris en 2017.



2017 – chantier de
rénovation de la voie



Espérons que longtemps encore cette chaîne longue de 37 km entre Paimpol et Guingamp⁷, dont Plounez n'est qu'un petit mais essentiel maillon d'un peu plus de 4 km, continuera de remplir son rôle vital et touristique entre la côte et l'intérieur.

* *
 *

⁷ Cette ligne ferroviaire est actuellement exploitée par la Transdev pour le compte de la SNCF.

ANNEXES

ANNEXE 1 - ACCIDENTS LE LONG DE LA VOIE

À peine ouverte, la ligne a été impliquée dans divers accidents ou incidents plus ou moins graves. En voici quelques uns :

Dans le *Journal de Paimpol* daté du **25 septembre 1898**, on lit que des étincelles lancées par la locomotive du train ont provoqué des incendies : 45 ares couverts de bruyère et de petits pins à Coat Ermit (180fr de pertes) puis 2 jours plus tard, 2 ha de landes à Traou Nod (300 fr de pertes). Les incendies le long de la ligne seront fréquents, et pas toujours accidentels, paraît-il.

Le premier grave accident signalé a lieu en **novembre 1899**.

Deux cultivateurs de Plounez, MM Ernot Joseph et Le Gonidec Guillaume quittaient le bourg de Plounez en voiture, vers 7 heures 1/2 du soir pour se rendre au village de Kerloury où habite M. Le Gonidec. Trompés sans doute par l'obscurité qu'augmentait encore l'épaisseur du brouillard, ils firent fausse route et prirent un chemin qui aboutit à la ligne de chemin de fer, en contre-bas de celle-ci d'un mètre trente. Arrivés à l'extrémité de la route, ils furent précipités sur la voie. Malheureusement arrivait à ce moment le train 26 qui part de Paimpol à 7 heures 52, et qui, lancé à une grande vitesse, tamponna la charrette par derrière et la projeta, avec le cheval qui fut tué sur le coup, à une distance de trente mètres environ.

Le malheureux Le Gonidec, qui n'était âgé que de 28 ans, tombé en travers des rails, a eu la boîte crânienne écrasée et les deux jambes coupées... Quant à Ernot, il n'a eu aucune blessure, mais le choc lui a fait éprouver une telle commotion qu'il ne peut encore articuler aucune parole.

(Journal de Paimpol)

A la suite de ce accident, le maire de Paimpol demanda de mettre des barrières aux principaux passages à niveau et le conseil municipal pria le préfet de rappeler aux conducteurs de train qu'ils ont l'obligation de siffler avant d'arriver à tous les passages à niveau de nuit comme de jour.

Il fallut que le député Armez intervienne pour obtenir la garantie que des barrières seraient installées au Passage à niveau de Tourne-bridge qui est particulièrement dangereux.

Marcher le long de la ligne est dangereux aussi : **Le vendredi 10 février 1905** à 4 heures du soir, une pauvre vieille femme âgée de 72 ans, Mme veuve Perrot, demeurant à la Chapelle Neuve suivait la ligne de chemin de fer de Guingamp à Paimpol chargée d'un paquet de fougères. Elle fut saisie par le tablier de la machine et traînée sur les pierres pendant un assez long parcours. Ses enfants prévenus l'emportèrent chez eux où elle expira quelques minutes après. Mme Perrot avait, malgré son grand âge l'habitude de suivre la voie et très souvent des observations lui avaient été faites à ce sujet.

(Journal de Paimpol)

Deux ans plus tard, **en avril 1907**, c'est un aveugle de 74 ans, Jean-Marie Bocher de Landouézec qui fut victime d'un semblable accident : *il rentrait vendredi soir à son domicile en suivant de Guingamp à Paimpol lorsqu'il entendit le sifflet d'un train ; voulant se garer il recula de quelques pas et fut atteint par la machine qui le projeta à contre voie; lorsqu'il se releva, il avait le bras droit fracturé, une profonde blessure au poignet et des douleurs à la hanche.*

(Journal de Paimpol)

Le 26 avril 1919, une fillette de Traou Scaven, Marie Péron, 8 ans, fut tamponnée par le train en traversant la voie au passage à niveau [de Leskerne] pour remettre une lettre au train . Elle fut gravement blessée.

(Journal de Paimpol)

Le dernier wagon du train du soir transportait en effet le courrier qu'on pouvait remettre directement à la Halte.

Le 18 décembre 1929, une automobile conduite par M Le Cavez, charcutier à Paimpol et dans laquelle se trouvait M. Ange Le Rochais, marchand boucher, traversait le passage à niveau de Kerjiquel près de Plounez (sic) au moment où arrivait le train de 9 heures 19 se dirigeant vers Paimpol. Dans le choc, les deux hommes furent grièvement blessés et transportés à la clinique du Dr Montjaret. M. Le Rochais devait décéder quelques heures plus tard ; M ; Le Calvez a eu une épaule fracturée et porte plusieurs traces de contusions.

d'après le Journal de Paimpol)

En août 1932, c'est le journal breton *Breiz* qui relate un accident : *Un mauvais saut*
Un homme de Pommerit a voulu descendre avant l'arrêt du train...
La suite se comprend.
(ar glanvdi : la clinique)

gwelet ken e ve war an hent.
BREIZ 31 GOUBRE 1932
PLOUNEZ
Eur gwall-lamm. — O klask diskenn eus trêñ Bempoul, arôk ma oa pôzet, P. Le Goff, 35 vloaz, eus Peurit, a zo en em c'hloazet, ma zo ranket e gas da glanvdi an O. Montjarret, da Bempoul.

En juin 1934 Un sans domicile de 43 ans qui s'était endormi dans un wagon à Paimpol se réveille subitement au départ du train. Le malheureux saute alors en marche au niveau de Guerlann et se brise les 2 pieds. Il a fallu l'amputer.

(d'après le Journal de Paimpol)



On est fin décembre 1936. Le train du soir vient de quitter Paimpol pour Guigamp. Il fait nuit et le temps est mauvais. Au passage à niveau de Leskernec (qui a une maisonnette mais pas de barrières), le train heurte une voiture où se trouvent M.Y. Le Perff, 28 ans, patron boucher à Plounez et son commis M. Mazéo André.

L'auto est traînée sur environ 70 m. M. Le Perff décède au moment où arrivent les premiers secours. Son commis n'est que légèrement blessé. Il semble que la visibilité du train était masquée par une haie et par la maisonnette du garde.

(Arch. Ouest-France - communication : Yvon Connan)

Le 7 mars 1937 Nouvel accident relaté en Breton dans *Croas ar Vretonet* :

« Gravement blessé -A un passage à niveau, un automobiliste a percuté le train de Guingamp. L'auto a été endommagée ; le conducteur éjecté s'est retrouvé avec une fracture du crâne et les deux jambes cassées. Il a été dirigé vers la clinique de Paimpol alors que son épouse, bien malade, est alitée à Pontrieux.

PLOUNEZ. — Gwall-c'hloazet. — O vont eus Plounez da Bempoul, an Ao. Bourhis en em gavas gant e wetur. di-rak trêñ Gwengamp, pa oa o treuzi al linenn. Ar wetur a voe malet hag ar sturier a voe stlapet ermêz, toullet e benn, torret e ziouhar.
Kaset e voe raktal d'ar c'hlanvdi da Bempoul.
E keit-se, e Pontreo, pried an Ao. Bourhis a zo war he gwele, klanv fall !

Le 3 août 1953 : M. Ange Berthet, 50 ans, qui habite à quelques mètres du passage à niveau de Guerlann s'apprête à partir pour la gare de Paimpol où son fils de 22 ans, marin de commerce, prénommé Ange lui aussi, doit arriver en permission. Le père enfourche la moto de son fils et

s'engage sur le passage à niveau. Le bruit de sa machine l'empêche d'entendre la locomotive qui arrive juste à ce moment ainsi que sa femme, Laurence, qui voit la scène depuis la fenêtre de leur maison. Le choc est violent et M. Berthet projeté sur la voie est tué sur le coup.

(communication M. A. Berthet et de sa fille Mme Claudie Le Guen)

Le vendredi 13 février 1970, M. Louis Le Quément, cultivateur à Landouézec conduit au marché de Paimpol, un tracteur auquel se trouve attelée une remorque de choux-fleurs. Arrivant au passage à niveau non gardé de Leskernec, il ne voit pas arriver l'autorail de 9 heures se dirigeant vers Guingamp. Le choc est effroyable et les pompiers arrivés sur les lieux ont beaucoup de mal à dégager M. Le Quément qui, hélas, a cessé de vivre.

La malheureuse victime, âgée de 56 ans était célibataire et a été inhumée à Plounez

(*Le journal de Paimpol* et communication de Mme Raymonde le Gonidec)

Le mardi 26 janvier 1971 a lieu un autre terrible accident, cette fois au passage à niveau de Goasmeur. Mme Yves Allanic 29 ans, fille de Mme et M. Maurice Charlot, entrepreneur à Paimpol, revenait en auto accompagnée de sa petite fille Anne-Marie âgée de 9 ans, d'une visite chez sa couturière. Mme Allanic ne vit pas et n'entendit pas le train qui arrivait à ce moment au passage à niveau. La collision fut terrible tuant sur le coup la mère et la fille.

(*Le journal de Paimpol*)

Le mardi 12 août 1975, à nouveau à Goasmeur, vers 17h30, l'autorail Guingamp Paimpol transportant 19 passagers, est à moins de 2km du Terminus lorsqu'au passage à niveau non gardé, il entre en collision avec un poids-lourd chargé de 15 tonnes de gravillon. Le choc est d'une extrême violence. Le train ne s'immobilise que 30 m plus loin. Une partie du chargement a enseveli les premiers passagers. Les pompiers vont difficilement dégager deux morts (dont le chauffeur du camion) et deux blessés graves et 15 voyageurs blessés. Il semble que le soleil ait ébloui le chauffeur qui n'a pas vu le signal lumineux et que le bruit du moteur ait étouffé le signal sonore.



(Archives Ouest-France, le Télégramme, la Presse d'Armor – Communication de Maryvonne et J. Fr Laurent)

La mémoire locale a conservé le souvenir de deux autres accidents non datés :

Un soir, le vacher d'une grosse exploitation de Plounez rentre à la ferme poussant devant lui son troupeau d'une vingtaine de vaches. Les bêtes connaissent le chemin et se présentent plus ou moins regroupées devant le passage à niveau de Kerbiguet qu'elles se mettent à traverser au moment même où surgit le train de Guingamp. Plusieurs vaches sont percutées, projetées sur le côté ou traînées sur la voie. Des voisins arrivent, s'occupent du reste du troupeau et des bêtes les moins touchées, laissant une ou deux vaches déjà mortes sur le bord de la voie. Il paraît que le lendemain matin, les premiers arrivés remarquèrent que des morceaux de viande avaient été prélevés pendant la nuit.

Que s'était-il passé ? On pense que le train avait du retard ou bien que le vacher avait prolongé sa sieste et ne savait plus quelle heure il était.

(communication : MMmes Gourvenec (Jeanne Menguy), Le Guen (Jeanine Renan))



Pauvre Lucas ! Il fut une première fois frappé par un train alors qu'il marchait le long de la voie ferrée. Il fallut l'amputer du bras gauche. Il s'en remit et put continuer de travailler avec son âne. Il devait mourir quelques années plus tard après avoir été percuté par une auto.

(Collection privée)

ANNEXE 2 : PETITE REVUE DES PASSAGES À NIVEAU ETABLIS SUR PLOUNEZ

* Tournebride



Coup d'oeil
dans le rétro



* Goasmeur



* Leskernec



Maisonnette
dessinée d'après les
souvenirs de M. B.
Daffniet



* Landouézec



Passage à niveau vu depuis la rocade.



Le passage à niveau et le pont de la rocade
vus depuis le calvaire de Landouézec.

* Kerbiguet / Plassen Landouoc



Le passage à niveau de Kerbiguet. On a l'impression que le train arrive par la route. On a vu, par temps de brouillard, des autos s'engager sur la voie ferrée à droite. Sans pouvoir aller très loin, cependant !

Quelques souvenirs d'un fils de garde-barrières.

Les souvenirs de Bernard couvrent une petite vingtaine d'années, du milieu des années 1950 jusqu'à la fin des années 1970, époque où il y avait encore beaucoup de troupeaux de vaches allant aux champs par routes et chemins.

« Il n'y avait entre Paimpol et Traou-Du qu'un seul passage à niveau muni de barrières et surveillé par un(e) garde vivant dans une maisonnette typique couverte en tuiles . C'était à Tournebride. Chez moi à Leskernec, il y avait exactement la même maisonnette, dans un angle de terrain entre la voie ferrée et la route de Plourivo, mais sans barrières. Mon père était employé de la SNCF et travaillait à la gare de Paimpol. Ma mère, Denise, surveillait donc un passage à niveau dépourvu de barrières ! Le train était annoncé par un signal sonore et des feux qui clignotent. Il y a à cette époque beaucoup de trains de voyageurs et de marchandises et il faut que la gardienne soit vigilante ! Surtout quand arrivent des troupeaux de vaches gardés par des enfants, comme c'est le cas le jeudi après midi, le soir après l'école ou pendant les vacances. Ma mère aide tout le monde et rassure beaucoup. Pour certains enfants, qui n'ont qu'une seule vache tenue par la longe, c'est plus facile même à proximité du passage à niveau. Mais d'autres enfants, plus ou moins attentifs, doivent traverser la voie avec leurs troupeaux pour rejoindre des champs séparés de la ferme. Je me souviens d'une fillette d'une dizaine d'années, qui avait toujours peur de traverser avec ses vaches . Arrivée à la ligne, elle posait sa question rituelle à ma mère :« Denise, le train de midi passe à quelle heure ? ». Madame Daffniet rassurait et surveillait la traversée.

Quand mon père a pris sa retraite, nous avons dû quitter Plounez et la maisonnette a été détruite. »

Madame Gourvenec (Jeanne Menguy) a souvent traversé la voie avec ses bêtes. Elle ajoute que le danger était plus grand quand deux ou trois troupeaux se présentaient en même temps car les vaches de troupeaux différents ne se supportent pas et peuvent devenir incontrôlables ! Et si en plus, le temps était à l'orage et que les mouches les faisaient « brisquer », « ça pouvait devenir sportif »!

Entre Goasmeur et Leskerneec (années 1950)
(collection privée)



ANNEXE 3 : QUELQUES ANECDOTES

À la fin de la saison, les « travailleurs journaliers » (ar dévèjeurien') venus s'embaucher à Plounez repartaient en train de *la Halte*. Fortune faite, ils attendaient joyeusement et sifflaient en guettant la locomotive qui s'annonçait en sifflant elle aussi. Tout le monde connaissait ce petit refrain (prononciation locale) qui se répétait d'arrêt en arrêt où attendaient des saisonniers :

Pifal, Pifal,	<i>Siffler, siffler,</i>
'T eus ket klevet	<i>T'as pas entendu siffler</i>
Deus ar Plassen Kerbellec?	<i>De la place Kerbellec ? [lieu imaginaire]</i>
Partiet eo tout ar pifour,	<i>Les sifflleurs sont tous partis,</i>
Pop hini bars e vro	<i>Chacun dans son pays.</i>

Quand le vent est au sud ouest, on entend le train qui vient de Lancerf. On dit alors qu'il est allé chercher de l'eau (la pluie) à Frinaudour :

Pa ve klevet trèn' deus Frinaudour,	<i>Quand on entend le train de Frinaudour</i>
E teu warlec'h glav ha dour	<i>Viennent après pluie et eau</i>

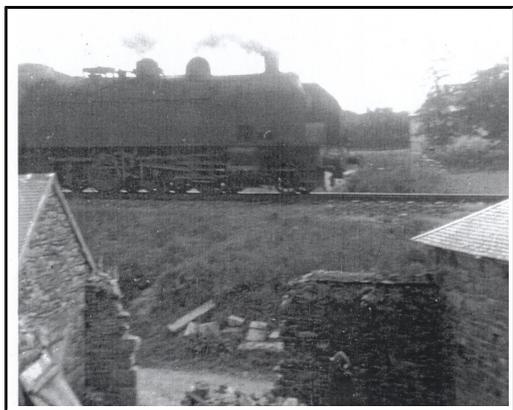
Après avoir quitté Paimpol, la voie monte légèrement jusqu'au « col » de Kerverder. Dans les voitures, les voyageurs rythment l'allure et répètent ce que disent les roues en passant de rail en rail : « *Me lem hag a lak* » (*j'enlève et je mets*).

Le train donnait l'heure, dit-on. On connaît cependant des exceptions, au moins une qui est restée longtemps célèbre !

Deux sœurs âgées et célibataires qui étaient journalières, travaillant un jour chez l'un un jour chez l'autre, vivaient à Landouézec. Le bruit du train et le coup de sifflet avant le passage à niveau, leur servaient d'horloge. Un hiver, les voilà arrivées de bon matin chez leur employeur. Grand silence, personne n'est levé : elles font du bruit, le maître se lève, regarde l'heure et les renvoie sèchement... Plus tard, dans la journée, on apprendra le pourquoi de la scène : le dernier train de la veille était resté en panne à Paimpol et n'avait pu repartir qu'aux premières heures du lendemain.

Le coup de sifflet du mécanicien (obligatoire aux passages à niveau) avait trompé nos deux journalières sur l'heure qu'il était vraiment.

Parfois, d'une ferme ou d'une maison près de la voie, (à *Poul ar Ranet, Landouézec, Kerbiguet, Pont-Erwañ*), on balançait une bouteille de cidre attachée à une ficelle au bout d'une perche. Le chauffeur s'arrangeait pour ralentir et attraper la bouteille. En échange, le mécanicien lançait quelques morceaux de charbon qui tombaient dans la cour ou le jardin. C'était devenu une attraction pour les habitués du train qui guettaient (souvent en vain) ce moment.



La locomotive passe devant la ferme de Pont-Erwañ
(collection particulière)

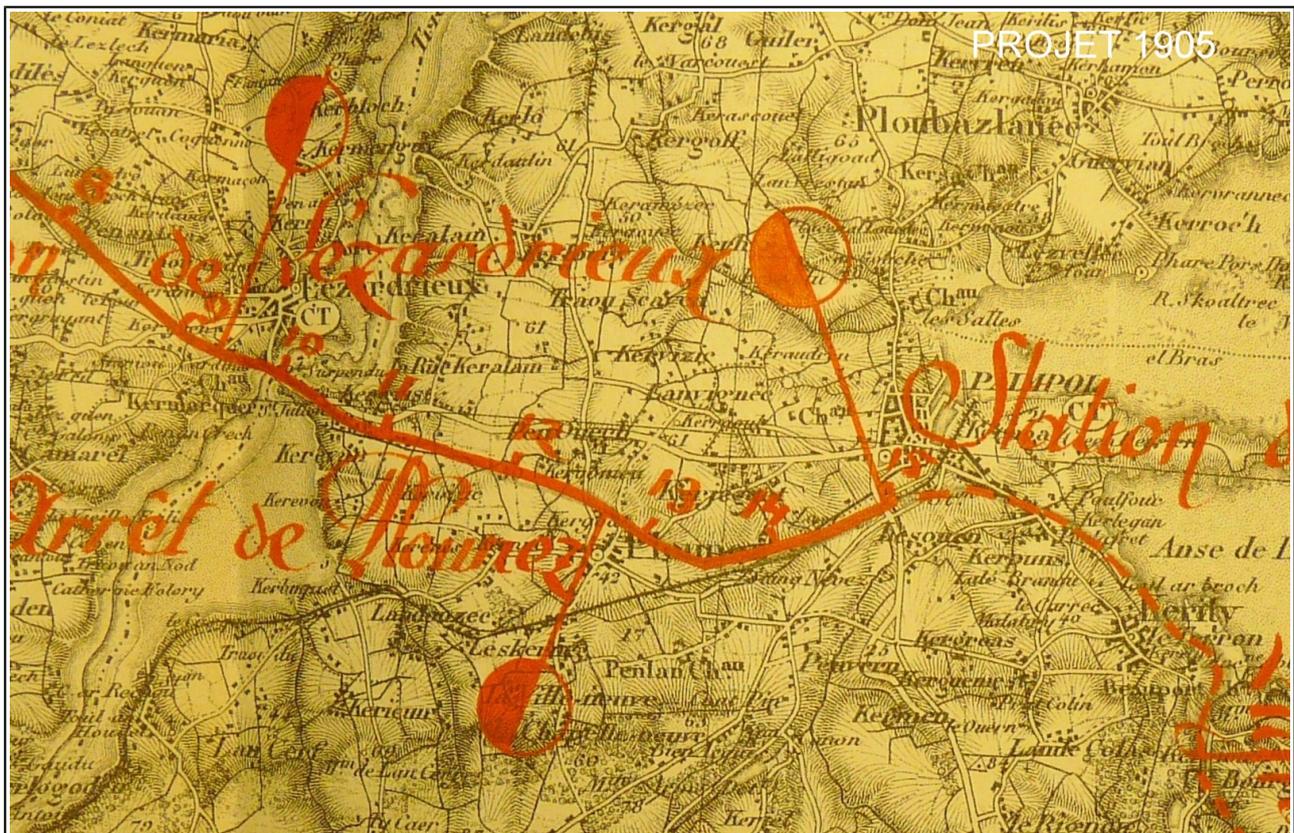
M. Daffniet avait son petit refrain de satisfaction qu'il entonnait volontiers :

*Roulez, roulez , chemins de fer, roulez,
Comme ça marche, comme ça marche,
Roulez, roulez, chemins de fer, roulez
Comme ça marche, regardez !*

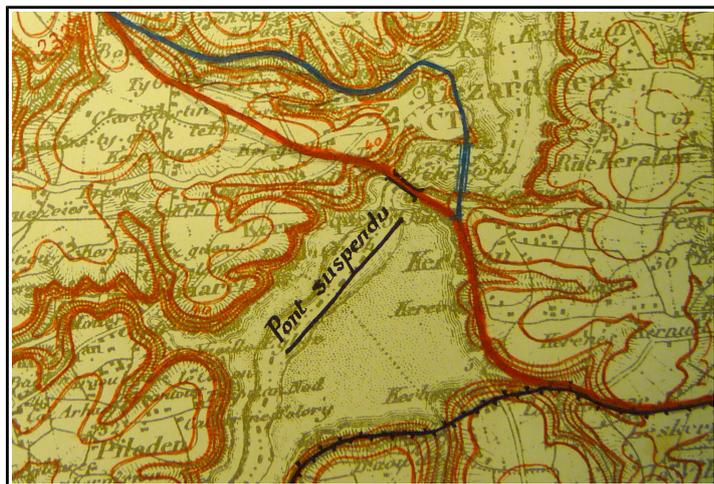
ANNEXE 4 : LE PETIT TRAIN D'INTERET LOCAL

Son histoire générale a été racontée et écrite⁸, mais, sur le plan local, les archives recèlent quelques surprises qui méritent d'être connues, au moins des Plounéziens. Lorsque, en 1905, M. Harel de la Noë, qui est ingénieur en chef du service départemental des Côtes du Nord projette la création d'une ligne rejoignant Tréguier à Paimpol (appelée *Deuxième Réseau*). (photo carte Etat major 1905), les premiers tracés sont loin du tracé définitif, comme le montrent les deux plans ci-après :

8 Voir bibliographie



Avant-projet de traversée de Plounez (1905) qui sera abandonné. Extrait sur carte Etat-Major (AD22).



Avant projet de traversée du Trieux – (1911) Extrait sur autre carte d'Etat-Major (AD22). Un tracé en bleu « doublait » le pont de Lézardrieux et contournait Lézardrieux par le nord. Ce projet ne verra pas le jour non plus.

Le conseil municipal soutient ce tracé (1905) qui passe par le Wern, longe le chemin vicinal menant de *Kergicquel* au bourg et aboutit à une gare projetée à *Kergoniou* après avoir remonté et coupé le chemin de Kergoat « vis à vis la maison Henry ». En outre, ce plan évite de morceler les bonnes terres du côté de Landouézec. Le conseil municipal en profite pour réclamer une halte près du pont de Lézardrieux.

Mais en 1913, le conseil général adopte un autre projet, qui passe au sud du bourg. Le tracé doit emprunter la ligne de la Société Générale des Chemins de Fer Économiques de Guingamp à Paimpol jusqu'à Landouézec. Mais on l'abandonne bientôt au profit de la création d'une ligne indépendante. Cette ligne (projet définitif) d'une longueur de 3470 mètres n'a aucun point de contact avec la ligne Guingamp-Paimpol et passe donc au sud du bourg avec une station prévue à proximité.

Les travaux à peine commencés sont interrompus par la guerre. Dès que le projet peut être repris, le conseil municipal de Plounez (février 1918), rappelle que la population est hostile au nouveau tracé et réclame de revenir au tracé ancien (1905) passant par le nord (Kergicquel-Kergoat-Kergoniou). Ce sera en vain.

Les travaux suivront donc le tracé par le sud passant par Landouézec (séance du Conseil général du 30 avril 1919)

En 1924, le conseil municipal obtient que l'arrêt réclamé soit placé près de la maisonnette de Pont-Sauzon, non loin de la halte du train normal aménagée en 1914.



la halte du petit train
(document Mme Jeanine Lamidon)

La ligne de Paimpol à Tréguier est ouverte aux voyageurs le 18 mai 1925, la veille même du pardon de saint-Yves. Après sa fermeture fin Décembre 1950, l'ancienne voie est déposée et sera remplacée par une route.



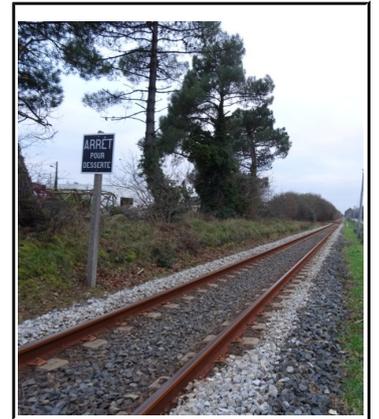
La vue que l'on avait sur le Trieux depuis le Petit Train est toujours la même .

* *
*

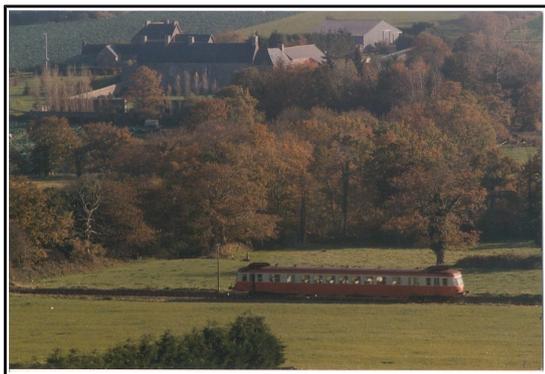
AU FIL DU TEMPS ET DE LA LIGNE



(photo ci-dessus : collection Ph. Jeannin)



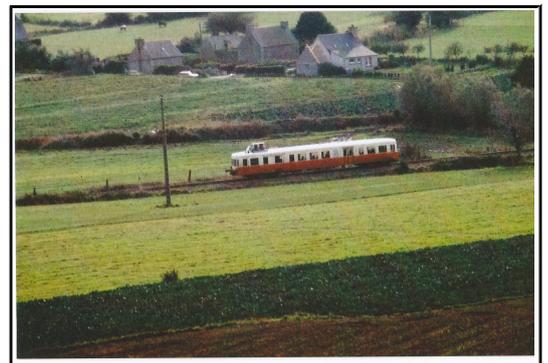
De la vieille voie à la nouvelle après les travaux de 2007



La campagne plouézienne lorsque la rocade n'existait pas encore.

Penlan

Poul-Vang



Leskernec

Traou-Du





J.D. - Bevañ e Plounez – novembre 2023

* *
*

Remerciements

- au personnel des archives départementales. (cf. les nombreux plans référencés « AD22 »).
 - à Mmes M. Lelchat et A. Guillemot de la *Presse d'Armor* pour leur disponibilité et les facilités accordées pour consulter les archives du Journal de Paimpol.
 - à Mmes Jeanne Gourvenec (-Menguy), Raymonde Le Gonnidec, Marie-Louise Cabec (-Le Guen), Claudie Le Guen (-Berthet), Jeanine Le Guen (-Renan), Maryvonne Laurent (-Brigand), Mme Marcelle Gaultier +)
- MM Bernard Daffniet, Ange Berthet, Philippe Jeannin.**
Merci à Yvon Connan pour la mise en ligne de ce dossier.
Toutes les photos : Jacques Dervilly, sauf mention contraire.

Lectures complémentaires

Le titre de l'article montre bien que le sujet était le tracé de la voie sur les 4 kilomètres et quelques qui traversent l'ancienne commune de Plounez et son impact sur le paysage et les habitudes nouvelles imposées aux riverains.

Il a donc été peu question de l'histoire de la ligne, du matériel roulant, des bâtiments (gares, maisonnettes situées le long de cette voie) et du personnel. De nombreux ouvrages sont facilement accessibles et consultables, en premier lieu, à la médiathèque de Paimpol.

Une très rapide liste de « coups de coeur » inclurait les titres suivants :

- *Guingamp-Paimpol, deux minutes d'arrêt* -par Madeleine de Sinery - Rue des scribes Edition 1997
- *Le chemin de fer à Paimpol* par René Méheux – brochure éditée par AMENO (N° 28 Décembre 2015). Brochure très joliment illustrée par l'auteur, éditée en hommage à Harel de la Noë.
- *Les métiers des cheminots* (Cercle généalogique des cheminots) -Edition juin 2011
- Deux anciens numéros de *la Vie du Rail* : N°730 et N° 810 (merci à Philippe Jeannin pour le prêt de ces numéros)



En bonne voie (1999)