

SAMEDI 26 NOVEMBRE 2011  
L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER  
EN BRETAGNE

PAR HERVE NICOL

Ce compte-rendu se limite à ce qui concerne le Trégor : l'arrivée du rail jusqu'à Lannion et les différentes voies installées dans cette région. Il est une partie d'un document plus exhaustif sur les voies ferrées en Bretagne, qui fera l'objet d'une parution ultérieure.

#### Les transports avant le chemin de fer.

Transports archaïques, inconfortables, sommaires et figés depuis les Romains dans des formules qui n'avaient pu être perfectionnées que dans le détail. Les moyens de déplacement : à pied, à cheval, ou en voiture à traction animale. En outre, la construction et l'entretien des routes laissaient à désirer (pas d'autorité, pas de moyens, pas de capitaux...). Malgré les « Turgotines » ou les diligences, les progrès n'étaient pas bien considérables.

#### Un haut fonctionnaire Allemand disait

*Pour faire un trajet, le voyageur devait :*

- ▲ écrire son testament,
- ▲ se munir de deux pistolets à deux coups ou de tromblon à mitrailles.

*Il lui était également recommandé, d'emporter : un cric, un fort marteau, une ou deux chaînes de fer, de bonnes cordes, une boussole, un pot de graisse, de la bougie, des drap de lit, un télescope, une seringue, une chambre obscure, des verrous postiches qu'on puisse adapter à toutes sorte de portes, deux peaux de cerf cousues ensemble, devant faire environ 3 pieds, 6 pouces de longueur sur 3 pieds, 6 pouces de largeur.*

*Avant le voyage, il lui était recommandé de ne pas oublier de se mettre au préalable, et pendant quinze jours au moins, au régime des « purgatifs doux ».*

Le premier véhicule dont l'homme s'est servi pour les transports c'est l'homme lui-même. Le type *d'homme voiture*, comme le dit Proudhon, est le colporteur.

Selon ses dires, l'homme :

▲ ne peut porter que la moitié de son poids pendant 20 Km et par jour (*A mon avis c'est même un peu exagéré*). Il allait primitivement par les sentiers, car au temps où fleurissaient la chevalerie et le colportage, les voies de communication étaient aussi inconnues que les centimes additionnels,

▲ Il a ensuite cherché des auxiliaires : la hotte, le panier, le bâton posé à l'horizontale sur les épaules avec un fardeau à chaque bout,

▲ Comme ce n'était ni rapide ni économique, il fit appel à certains animaux, mieux équipés sur leurs quatre pattes et beaucoup plus robuste que lui. Le bœuf, l'âne, le mulet, le cheval et le chameau sont ceux qui ont été le plus mis à contribution (voire le bouc ou le chien parfois).

Du portage on est ensuite passé au roulage qui s'est développé à partir du moment (*explication du commandant Le Febvre des Noëttes*) où le système d'attelage permit à l'animal de tirer un véhicule sans risque d'étouffement ou de fatigue. Le roulage constituait déjà un progrès certain : un animal, attelé à sa charrette, traîne un fardeau de 15 à 18 quintaux, tandis qu'il ne peut porter sur son dos que 2 ou 3 quintaux.

Ceci ne résolvait pas le transport à longues distances car il exigeait de nombreux relais, provoquait des pertes de temps, des avaries et finalement coûtait cher.

Restait une ressource et un moyen de transport facile, bon marché, pratique surtout pour les marchandises pondéreuses, parce qu'il

ne demandait que peu d'effort pour déplacer les fortes masses : *la voie d'eau*.

Pendant cette voie limitait et localisait les transports. Même si la construction des canaux était connue depuis le Moyen Age, notamment en Hollande et en Italie, c'est surtout au XVIII<sup>e</sup> que commence la construction de ceux-ci en Angleterre, en France, en Belgique et en Allemagne. Néanmoins, beaucoup de régions ne sont irriguées par ces voies d'eau. Les transports complémentaires restent encore lents et coûteux.

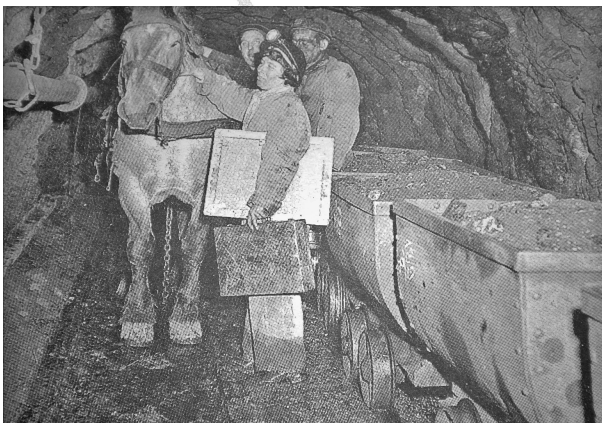
C'est dans cette ambiance des transports que va apparaître un nouveau moyen qui va modifier complètement les idées du transport et des déplacements. Aujourd'hui son évolution continue.

### La Naissance du chemin de fer

#### *Les premiers pas :*

Dans un livre publié en 1550, une gravure représente une ligne à voie étroite installée dans les mines d'Alsace et, à peu près à la même époque on utilisait en Europe centrale des wagons équipés de roue à boudin, en bois, qui roulaient sur des poutres également en bois.

L'idée d'utiliser des voies ferrées dans les mines vint d'Allemagne en Angleterre



1 - Dans les mines, le transport du minerai se faisait par wagonnets circulant sur des rails. Le convoi était tracté par des chevaux.

En 1807, le chemin de fer d'Oystermouth, près de Swansea, fut le premier à transporter des voyageurs payants. En Bohême, la première section d'un chemin de fer public fut ouverte à la circulation en 1827.

En France la première ligne de chemin de fer entre Saint Etienne et Andrézieux, fut inaugurée officiellement en 1828 après un an de fonctionnement.

#### *Dans les années 1830-1840 :*

L'Europe sort à peine d'un engourdissement technique qui remonte bien au-delà du Moyen Age. Le règne de la houille et de l'acier s'ouvre : promesse d'un épanouissement industriel et commercial, d'autant plus complet avec l'arrivée du chemin de fer.

Le chemin de fer, qui s'est rendu indépendant de la nature des terrains et des accidents géographiques a eu pour mérite de pallier les défauts que représentaient la route ou la voie d'eau et ainsi d'élargir, dans des proportions importantes (*qui apparaissent au XIX<sup>e</sup> siècle, comme illimitées*) les échanges et les transports de marchandises.

### En Bretagne

#### *Introduction*

L'ancienne province de l'Ouest de la France couvrait les départements des Côtes du Nord, du Finistère, de l'Ille et Vilaine, du Morbihan et de la Loire Inférieure.

La Région Bretagne administrative a retranché le département de la Loire Inférieure pour le rattacher à la Région Pays de Loire, créée ultérieurement.

*L'histoire du réseau ferroviaire Breton commence en 1857*, lors de l'arrivée des rails à Rennes. La voie partant de Paris passe par Le Mans et Laval. Il ne faudra que 50 ans pour équiper la Bretagne d'un véritable réseau à « voie normale ».

Les compagnies de l'Ouest, puis le réseau de l'État ainsi que la compagnie du Paris-Orléans vont ainsi relier les grandes villes de la péninsule (Rennes, Redon, Lorient, Quimper, Brest, Lamballe, Guingamp, Saint-Brieuc et Saint Malo).

A côté de ces compagnies, de multiples compagnies privées viennent compléter le réseau grâce à d'autres réseaux constitués de voies métriques.

Le centre géographique de la Bretagne et sa « capitale » Carhaix, oubliés par les grands

réseaux, vont ainsi être reliés par ces réseaux secondaires à voie étroite. Ceux-ci vont relier et irriguer des localités moins peuplées, mais à l'activité économique et touristique soutenue. Des correspondances sont mises en place avec les lignes à voie normale.

Cependant le chemin de fer n'a pas été le fruit d'une génération spontanée, même s'il a acquit le droit de cité des deux côtés de l'Atlantique. Pour qu'il trouva sa place et s'imposa, il fallut qu'un ensemble de conditions techniques, économiques, financières et politiques fussent réunies. Ce qui a exigé du temps et une constante adaptation aux données nouvelles que le progrès n'a cessé de poser et pose encore aujourd'hui.

### **Les conditions techniques d'une naissance**

Le chemin de fer a supposé une voie appropriée : *Le Rail*; un moteur plus puissant et plus rapide que les animaux : *La Locomotive*; des systèmes de sécurité fonctionnant sans défaut pendant les voyages; un moyen de liaison entre les stations afin d'obtenir un rendement maximum de la voie, du personnel et du matériel.

**Le Rail** qui est à l'origine du chemin de fer et qui lui a donné son nom, était connu bien avant le XIX<sup>e</sup> siècle. Ses lettres de noblesse remontent au XVI<sup>e</sup> siècle. Il fut d'abord utilisé dans les mines du Hartz en Allemagne, dans le bassin de Newcastle en Angleterre et dans le sud du Pays de Galles.

Les mineurs se servaient de chariots en bois pour transporter le charbon à l'intérieur des mines, situées le plus souvent à flanc de coteau; où encore pour amener le combustible de la mine à la rivière la plus proche. Ces chariots étaient tirés par des chevaux. Le poids des véhicules, passant toujours au même endroit, creusait des ornières si profondes que le chemin devenait impraticable surtout à la mauvaise saison. On eut alors l'idée de poser des planches dans les ornières pour éviter que les chariots ne s'enfoncent. Ce fut l'origine du « chemin de bois » les *Wooden-tramroads*.

Comme le bois s'usait rapidement, ces chemins furent munis de plaques de fonte qui en prolongeait considérablement l'usage.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le procédé subit tout une série de perfectionnements : la plaque de fonte fut d'abord munie d'un rebord extérieur pour maintenir la roue dans la ligne. Puis apparut le rail en « U » encastré dans le chemin et qui guidait ainsi la roue.

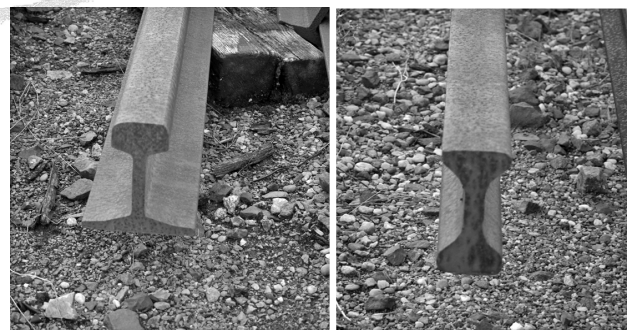
En 1789, l'Anglais JESSOP inversa le système : le rail ne s'enfonçait plus dans le sol et devenait au contraire saillant et c'était la roue qui était munie d'un rebord. Ainsi le principe de roulement tel qu'il existe encore aujourd'hui était trouvé. Cependant il modifiait complètement les données du chemin de fer. Il n'était plus question de l'utiliser sur une route ordinaire puisque le rail était saillant :

Le Chemin de Fer exigeait maintenant un domaine propre; un champ de roulement tout à fait indépendant; des voitures adaptées.

La voie ferrée est composée de rails fixés sur des traverses, elles-mêmes supportées par du sable, au début, puis du caillou (le ballast) après.

#### **Le rail :**

- ▲ au début en fonte et de faible longueur (1m ou 1 yard); les premiers essais eurent lieu dans le Camberland en 1808
- ▲ vers 1820, les rails en fer forgé font leur apparition,
- ▲ en 1832, fut mis au point le rail à Patin dit « rail Vignole »,
- ▲ en 1838, fut mis au point le rail à double bourrelet dit « double champignon ».



2 - Le rail à Patin ou rail Vignole (à gauche) - Le rail double bourrelet ou rail double champignon (à droite)

(Ces deux types de rails sont toujours en service mais le seul fabriqué aujourd'hui est le

Rail Vignole).

- ▲ au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, le rail est devenu de plus en plus lourd son poids au mètre linéaire a évolué (33 Kg/m, 46 Kg/m, 50 Kg/m, 60 Kg/m et même 65 Kg/m). D'un type de rail régional, on est passé à des rails standards en France puis, à des rails unifiés avec la création de l'Union Internationale des Chemins de Fer. Aujourd'hui on utilise surtout le rail vignole de 50 Kg/m ou de 60 Kg/m; le rail double champignon a été abandonné car il n'a pas donné les espérances souhaitées,
- ▲ Les longueurs unitaires des rails sont aussi augmentées au cours des ans; du mètre on est passé au 11 m, 12 m, 16,50 m,... Au XX<sup>e</sup> siècle les rails unitaires sont encore plus long (18 m, 36 m); puis apparaît le long rail soudé (L.R.S.). Ces LRS, constitués de barres élémentaires de 18 m (quelques barres de 36m ont été utilisées), soudés électriquement en atelier, sont ensuite soudées entre elles sur le terrain par un procédé aluminothermique pour former des longs rails soudés. Au début, d'une longueur d'environ 800 m avec un appareil de dilatation à chaque extrémité, ils deviennent par la suite (dans les années 1970) de plus en plus longs. Les appareils de dilatation intermédiaires sont supprimés petit à petit. Aujourd'hui ils font la longueur que l'on veut; à la seule condition de faire au minimum 300 m.

#### La Traverse :

Longrine en bois pendant de nombreuses années, elle est peu à peu remplacée par des traverses en béton depuis les années 1970 (*des essais avaient été fait bien avant - un exemple existe dans la gare de Cravant-Bazarnes dans l'Yonne- mais les résultats n'avaient pas été satisfaisants*). De deux modèles de traverses existent : la bibloc (deux blocs de bétons armés supportant les rails sont maintenus par une entretoise métallique) ou la monobloc (c'est une traverse totalement en béton armé).

L'objet de ces traverses est bien sur de maintenir les rails mais aussi de donner et de maintenir l'écartement entre les deux files de rails.

#### Le ballast :

Le caillou a remplacé le sable utilisé au début (un terme toujours utilisé lors d'un déraillement; c'est : « *mettre le train dans le sable* »). Le caillou utilisé aujourd'hui est plus « dur » que celui que l'on utilisait il y a quelques années. Son degré de dureté est mesuré en carrière avant d'être accepté pour la réalisation des voies.

Son rôle est important : il permet de maintenir la voie au bon niveau, il permet aussi l'ancrage des traverses (très important surtout avec les L.R.S.).

#### La voie :

Elle est constituée de deux files de rails maintenues par des traverses. L'espacement entre les deux files de rail pose des problèmes pour trouver un accord sur l'écartement à adopter. Celui-ci n'a jamais pu se faire entre les différents pays ni même à l'intérieur d'un pays.

Le plus utilisé est néanmoins celui qu'avait choisit STEPHENSON en 1825 soit : 4 pieds, 6 pouces 1/2. Ce qui équivaut à un écartement d'environ 1,435 m. Il correspondait à l'écartement entre les roues des véhicules routiers de l'époque.

Pour comprendre l'arrivée du chemin de fer dans son siècle, il faut se souvenir des moyens de transport utilisés alors :

#### ➤ A cette époque :

L'homme possède un ou deux chevaux attelés à une carriole, une diligence ou une malle post.

La navigation lui est également précieuse :

- ▲ sur mer le cabotage entre Le Havre, Morlaix ou Lannion,
- ▲ sur les voies d'eau intérieures tel le canal de Nantes à Brest ou celui de l'Ille et Rance,
- ▲ sur de nombreux fleuves ou rivières aménagés.

Le chemin de fer apparaissant, fait passer la vitesse moyenne des déplacements de 12 Km/h à plus de 30 Km/h,

Conditions des parcours dans l'histoire :

Au XVII<sup>e</sup> siècle, on ne peut voyager qu'à pied ou à cheval. Il n'y a pas encore de voitures publiques. Elles vont apparaître au siècle suivant.

▲ Dans les années 1800, il est possible d'envoyer rapidement un télégramme entre Brest et Paris grâce au télégraphe optique de Claude CHAPPE. Le message met environ quinze minutes pour parvenir à destination, relayé par 80 stations,

▲ Dans les années 1850, la *Malle Poste*, peinte en jaune est formée d'un coupé-cabriolet et d'une rotonde. Elle est tirée par quatre chevaux montés par deux postillons. Elle possède deux places à l'intérieur et une place en cabriolet. Une large bâche retient les bagages des voyageurs.

Exceptionnellement, cent cinquante kilos de messagerie peuvent être pris en charge.

- La malle poste part tous les jours de Brest à 11h du soir.
- Rennes est atteint à 6h30 du matin (en 19h30) pour 45,75 F.
- Alençon à 8h du matin, arrêt de 5h et départ à 1h du soir,
- Arrivée à Dreux à 9h du soir,
- Arrivée à Paris à 4h du matin au terme de 53h (le sens Paris à Brest s'effectue en 48h) pour un coût depuis Brest de 116,25 F.

▲ Il y aussi des *voitures publiques*. Les diligences *Laffitte-Gaillard et Cie* et celles de la *Société Anonyme*. Elles partent tous les deux jours en alternance. Elles accueillent 11 voyageurs (3 en coupé, 6 à l'intérieur et 2 sur la banquette) :

▲ La malle poste se déplace à la vitesse moyenne de 14 à 15 Km/h ; le coût du voyage est de 0,1875 F/tête/kilomètre

▲ la diligence ; 10 à 12 Km/h ; le coût 0,1250 F/tête/km en 1<sup>ère</sup> classe et 0, 1062 F en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> classe.

▲ Avant le chemin de fer, un service de cabotage par bateau à vapeur existe aussi entre Le Havre et Morlaix ; le parcours s'effectue en 32 heures. Le canal de Nantes à Brest est en service; des rivières et fleuves sont navigables.

**Par le chemin de fer de la compagnie de l'Ouest**

- 60 à 68 Km/h pour les express,
- 50 Km/h pour les directs,
- 45 à 48 km/h pour les omnibus,
- 35 à 40 Km/h pour les mixtes.

Les tarifs qu'elle applique par Km sont de : 0,1120 F en 1<sup>ère</sup> classe, 0,0840 F en 2<sup>ème</sup> classe et 0,0616 F en 3<sup>ème</sup> classe.

### Les temps de parcours

Il faut en malle post pour relier Paris à Rennes :

- ▲ en 1814 → 50 h,
- ▲ en 1829 → 40 h,
- ▲ en 1838 → 29 h,
- ▲ en 1850 → 29 h.

Par le chemin de fer, le temps de parcours le plus rapide est :

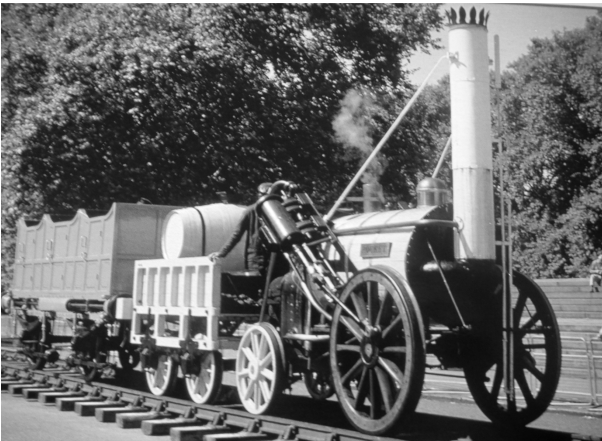
- ▲ en 1857 → 8h20 (pour le train officiel le jour de l'inauguration),
- ▲ en 1880 → 8h20 (pour le direct partant de Paris à 8h du soir),
- ▲ en 1912 → 5h42,
- ▲ en 1936 → 4h47,
- ▲ en 1943 → 5h33,
- ▲ en 1955 → 4h05,
- ▲ en 1971 → 2h58 (*Le Goéland*),
- ▲ en 1989 → 2h04 (*TGV dans le sens Paris-Rennes*),
- ▲ en 2009 → 2h03 (*TGV*),
- ▲ en 2014 → 1h24 (*prévision quand la LGV arrivera aux portes de Rennes*).

Le chemin de fer permettait donc de se déplacer plus rapidement, mais sur une voie dédiée à ce transport.

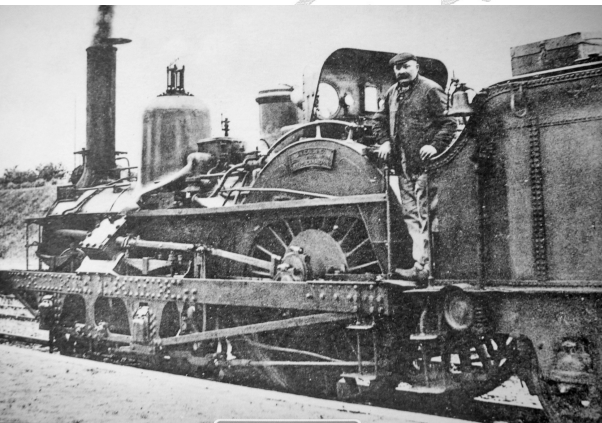
Encore fallait-il trouver un moyen de traction adéquat, le cheval n'était plus suffisant.

La possibilité d'utiliser la vapeur pour faire avancer une machine a permis d'inventer le système de traction adapté au transport ferroviaire : la locomotive.

Les premières locomotives furent des engins de traction utilisant la vapeur pour fonctionner. Ces machines connaîtront des améliorations pendant plus d'un siècle. Elles permettront d'atteindre de grandes vitesses (certaines jusqu'à 160 Km/h).



4 - La 'Fusée' de Stevenson



5 - La 'Crampton'



6 - La '141R'

La traction des trains, au départ est assurée par les locomotives à vapeur puis viendront les machines diesel, les machines diesel électrique, puis en même temps les machines électriques à courant continu puis à courant alternatif. Les machines électriques deviendront de plus en plus performantes et fonctionneront sous différentes tension

(machines bicourant, tricourant,...). Aujourd'hui, il existe aussi des machines à traction hybride (gazole- électricité).

L'adieu à la vapeur (excepté quelques rare cas de trains touristique).

A sa naissance en 1938, la SNCF comptabilise 17.000 machines à vapeur. En 1972, il ya encore une centaine en France, mais plus aucune en Bretagne. Le dernier jour de la vapeur en Bretagne peut être estimé au 08 novembre 1970.

Le classement des machines à vapeur dépendait du nombre d'essieux moteur, du nombre d'essieux porteurs à l'avant et du nombre d'essieux porteurs situés après les essieux moteurs

Exemple la 141 R comportait les essieux suivants :

- ▲ un essieu porteur à l'avant,
- ▲ quatre essieux moteurs,
- ▲ un essieu porteur à l'arrière.

Pour les locomotives diesel ou les autorails diesel c'est le moteur diesel qui faisait tourner directement les roues de la machine par des systèmes d'engrenages et de vitesses.

Pour les locomotives diesel électriques, le moteur diesel fait tourner une centrale électrique embarquée qui fournit du courant aux moteurs électriques adaptés sur les différentes roues motrices de la locomotive.

Pour les machines électriques, le captage du courant est réalisé au moyen d'un pantographe qui appuie sur une ligne électrique aérienne : la caténaire. Le courant est transmis aux moteurs adaptés sur les essieux.

Il y a encore quelques années sur la zone de St Lazare, le captage du courant se faisait par un patin qui frottait sur un troisième rail. Ce système été remplacé par des caténaires.

Sur la voie métrique de Chamonix ce système de captage de courant existait encore il y a dix ans. Il existe peut être encore ; je n'ai pas vérifié.

Il faut aussi savoir que l'alimentation

électrique n'est pas la même partout en France ou à l'étranger. D'où la nécessité d'avoir des locomotives multi courant. Aujourd'hui, il existe des machines quadri-courant.

L'arrivée du chemin de fer à révolutionné les habitudes de tous les habitants, utilisateurs du train ou non notamment par :

#### **La mesure du temps : l'heure légale**

Avant l'arrivée du chemin de fer, chaque commune, chaque clocher affiche l'heure solaire du lieu considéré. Cette manière de faire ne gêne en aucune façon le voyageur se déplaçant à pieds, à cheval ou même en malle poste.

Lorsque le chemin de fer tisse son réseau, toutes les gares doivent afficher la même heure. Les différentes Compagnies de chemin de fer étant établie dans la capitale, c'est donc l'heure de Paris qui va être réglée sur toutes les horloges dans toutes les gares.

La différence entre l'heure solaire et l'heure légale présente une avance d'environ 28 mn pour Brest et un retard d'environ 16 mn pour Strasbourg.

A Saint-Brieuc, en septembre 1863, l'horloge de la cathédrale est munie d'une deuxième aiguille peinte en rouge et décalée de 20 mn sur l'heure locale. A Morlaix en avril 1865, une même aiguille est installée sur l'horloge de l'Hôtel de Ville. Chaque commune va prendre un arrêté pour adopter l'heure du chemin de fer.

Le 11 mars 1911, l'heure légale est modifiée en France par une loi. Il est 12 h à Paris quand le soleil est au zénith sur le méridien de Greenwich. L'heure de Paris est donc retardée 9 mn et 21 s par rapport au soleil. En échange, les Britanniques vont adopter le système métrique-  *dans la réalité cette adoption par les Anglais ne sera effective qu'un siècle plus tard.*

#### **La Construction des lignes**

Différentes compagnies se sont créées pour la construction des voies ferrées. Cependant, à partir de 1847, la confiance du public pour les entreprises industrielles décline. La révolution de 1848 porte un coup d'arrêt à la construction des chemins de fer. Les compagnies n'ont plus de capitaux pour terminer les travaux engagés. La concession de la ligne jusqu'à Rennes ne parvient pas à trouver

d'exploitant financièrement solide.

En 1849, le ministre des transports constate qu'il est tenu en échec par la rivalité des deux compagnies de Versailles qui sont en déficit et n'arrivent pas à s'entendre pour fusionner. C'est alors qu'un groupe de capitalistes anglais, réunis au sein de l'entreprise Stokes, fait son entrée. Il échoue également.

Enfin en décembre 1850, un accord se fait avec le groupe anglais réunissant Peto, Betts, Brassey, Greach, Fox, Henderson et Stokes. Ils reçoivent la concession de la ligne Versailles à Chartres et fusionnent avec la compagnie de Versailles rive droite. Le décret du 16 juillet 1851 approuve la convention.

Les Britanniques créent alors la 1ère compagnie de l'Ouest les 20 et 26 janvier 1852. C'est une société anonyme au capital de 650 millions de francs.

Le décret du 07 avril 1855 ratifie la convention de concéder les lignes de Paris à Rennes et vers Brest, St Malo et Redon à une nouvelle compagnie de la région Ouest. Ce décret entérine la décision de créer d'autres lignes de Dinan à Dol-de Bretagne et de Napoléonville (Pontivy après 1870) à St Brieuc. Les clauses financières sont définies par la loi du 2 mars 1855.

Une nouvelle compagnie de l'Ouest au capital de 150 millions de francs est constituée le 13 juin 1855. Le décret du 16 juin 1855 en approuve les statuts. Elle est créée pour reprendre les actifs de l'ancienne compagnie de l'Ouest. Elle fusionne alors avec les compagnies de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Paris à St Germain, de Dieppe à Fécamp et de Paris à Caen et Cherbourg. Elle regroupe ainsi toutes les lignes de Dieppe jusqu'à la Bretagne Nord.

Ces fusions sont le résultat d'une politique voulue par Napoléon III, élu président de la seconde république le 10 décembre 1848 (il se fait proclamer empereur le 2 décembre 1852).

Napoléon III veut faire fusionner la soixantaine de compagnies de chemin de fer existantes pour pouvoir se retrouver face à seulement 6 grandes compagnies. Sa volonté est de leur fixer à chacune une limite géographique.

On notera au passage le vote d'une loi du 17

juillet 1889 sur l'approbation du plan Freycinet qui porte le réseau ferré à plus de 8.000 Km de voies nouvelles.

La Compagnie de l'Ouest se voit attribuer la concession des lignes Dinan à Dinard, de Dinan à La Brohinière, de St Briec au Légué et de Morlaix à Roscoff.

Dans les années 1900, la Compagnie de l'Ouest est toujours déficitaire. Elle subit un certain nombre d'accidents. Une loi est votée le 13 juillet 1908 pour permettre son rachat par le Réseau de l'Etat. Cette loi entre en application le 1<sup>er</sup> janvier 1909.

Le réseau de l'Etat est né par la loi votée le 18 mai 1878 ; elle permet :

- l'incorporation de divers chemins de fer dans le réseau d'intérêt général,
- l'approbation des conventions passées entre le ministre des Transports Public et les différentes compagnies.

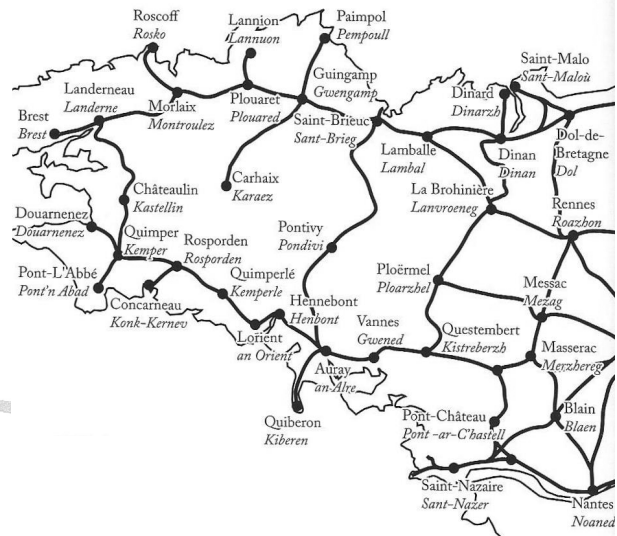
Le décret du 25 mai 1878 précise l'organisation du service financier du Réseau de l'Etat. L'arrêté du 20 juin 1878 règle le fonctionnement du conseil d'administration placé sous l'autorité du ministre des travaux publics. Il est composé de 9 membres nommés par le président de la République.

### Les voies ferrées en Bretagne

La Bretagne comme d'autres régions de France sera irriguée par les voies ferrées : certaines lignes seront construites à l'écartement normal de 1,435 m d'autres seront des voies métriques. Plusieurs compagnies seront partie prenante dans la construction de ces lignes :

- la Compagnie de l'Ouest,
- la Compagnie du Paris Orléans,
- les chemins de fer Bretons,
- les chemins de fer départementaux.

La carte des voies ferrées principales en Bretagne. C'est encore celles que l'on connaît encore aujourd'hui -voies à écartement normal-



7 - Le réseau breton à voies normale

### **La ligne de PARIS à RENNES (et à BREST)**

La ligne de Paris à Versailles Rive Gauche est ouverte le 10 septembre 1840 (avec une section opérationnelle jusqu'à Sèvres à partir du 07 juin 1840).

La section de Versailles à Chartres est ouverte le 12 juillet 1849. Elle se détache de la ligne Versailles Rive Gauche après la gare de Viroflay. Une nouvelle gare est créée vers la rue des chantiers. Elle est baptisée Versailles Chantiers.

Les 36 Km de Chartres à La Loupe sont ouverts le 07 septembre 1852. Le secteur La Loupe à Nogent le Rotrou est ouvert le 16 février 1854. Le tronçon Nogent le Rotrou - Le Mans est ouvert le 1er juin 1854. Le tronçon Le Mans - Laval est ouvert le 14 août 1855. Le Tronçon Laval - Rennes est ouvert le 1er mai 1857.

### **(Paris) Vitré-Rennes - 48 Km -**

C'est la première ligne établie sur le sol breton. En août 1856, la Compagnie de l'Ouest ouvre ses chantiers à partir de Laval. C'est le 15 avril 1857 que fut inaugurée la section Laval - Rennes. La mise en double voie intervint seulement le 1er mai 1857.



## Rennes - Brest

En 1855, sur la section Rennes-Brest, certains veulent une bifurcation vers Lorient pour faire la jonction directe avec les trois ports militaires de l'Atlantique.

Un autre tracé est proposé de Rennes à Brest par le centre de la Bretagne. Il est rectiligne et coupe les monts d'Arrée en s'éloignant de la route impériale n°12. Les Ponts et Chaussées eux adoptent un cheminement par St Brieuc, Guingamp et Morlaix. Cependant, les différents intervenants n'arrivent pas à s'entendre et aucune décision n'est prise.

En 1857, un début de construction jusqu'à St Méen (5 Km au sud de la Brohinière) déclenche la colère de plusieurs municipalités.

Napoléon III, en visite à St Brieuc le 17 août 1858 se montre favorable au passage du chemin de fer par la préfecture des Côtes du Nord et débloque la situation.

La loi du 11 juin 1859 confirme le tracé des Ponts et Chaussées. Ce tracé est parallèle à la route littorale nord (RN n°12) par laquelle s'effectuent les mouvements commerciaux habituels.

C'est donc dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle que l'on a choisi les tracés et construit les deux lignes principales en Bretagne :

- ▲ **une au Nord : Rennes - Brest,**
- ▲ **une au Sud : Rennes - Quimper.**

La ligne est ouverte à simple voie jusqu'à St Brieuc et Guingamp le 07 septembre 1863. il faut attendre le 26 avril 1865 pour voir la mise en service de la voie ferrée jusqu'à Brest son terminus.

### Rennes - St Brieuc :

Depuis Rennes la ligne est ouverte à la circulation jusqu'à Saint Brieuc et Guingamp le 07 septembre 1863.

Le creusement de la tranchée de Langouhèdre après Plénée-Jugon retarde la livraison des travaux de terrassement. Elle nécessite le déplacement de 260.000 m<sup>3</sup> de déblais, à raison de 700 m<sup>3</sup> par jour. 340 journées sont nécessaires pour achever l'ouvrage (l'autorisation de travailler le dimanche permet de gagner 3 mois).

Cette ligne possède une infrastructure prévue pour une double voie ; mais la seconde voie est seulement installée :

- ▲ de Rennes à Caulnes, le 25 octobre 1898,
- ▲ de Caulnes à Lamballe, le 29 juin 1899,
- ▲ de Lamballe à St Brieuc, le 25 octobre 1898.

A partir de Rennes, la ligne est parallèle à la côte, coupe la vallée : La Vilaine (dont le cours est rectifié sur plus de 400m à ce moment là), remonte le cours de la Flume jusqu'à l'Hermitage, puis descend la vallée de la Vaunoise, après un dos d'âne, passe la vallée du Meu, suit la vallée du Garun avec un nouveau dos d'âne pour passer dans la vallée de la Rance, descend ensuite dans la vallée de la Rosette, un nouveau dos d'âne permet de passer dans la vallée de la Rieule, de remonter sur le plateau, puis de descendre vers le cours du Gouessant, avant d'atteindre Lamballe. Le profil jusqu'aux abords de St Brieuc est en dent de scie, causé par la traversée de nombreuses vallées secondaires. La vallée du Gouédic est franchie sur un viaduc avant l'entrée en gare. Dans le sens impair on rencontre des pentes de 11<sup>0</sup>/<sub>00</sub> et des rampes de 15<sup>0</sup>/<sub>00</sub>. Par ailleurs, le rayon des courbes varie de 800 m à 4500 m.

### **St Brieuc - Brest :**

Les travaux d'infrastructure entre Guingamp et Brest débutent en 1860. Les premiers tronçons de voie sont posés en 1863.

6.000 compagnons et 436 chevaux sont nécessaires à la construction de la plateforme ferroviaire.

La tranchée du Moulin à Vent, à l'entrée de Brest est profonde de 22 m ; pour la creuser dans le roc elle nécessite deux années de travaux.

La Gare d'origine de l'Ouest Etat a été remplacée en 1926 par un bâtiment moderne style Art-Déco conçu par l'architecte Jules Touzard. Les chemins de fer départementaux ont un terminus près de la gare Ouest-Etat et une gare centrale (près du palais de justice) avec une verrière, œuvre de l'Ingénieur Harel de la Noë.

Au delà de St Brieuc, la ligne franchit le vallon rocheux du Gouët sur le viaduc en maçonnerie de la Méaugon et pénètre dans la gare du même nom (on y exploitait des carrières

de granit). Elle arrive ensuite à Plouvara-Plerneuf, Chatelaudren-Plouagat (il y eut un très grave accident de train transportant des bestiaux à Chatelaudren le 29 octobre 1922). La voie descend ensuite vers Guingamp ville située sur la vallée verdoyante du Trieux. De nombreuses lignes des chemins de fer départementaux permettent de rejoindre Paimpol, Carhaix, St Nicolas du Pélem et Plouha, dont le départ se trouve près de la gare Ouest-Etat.

### ***Guingamp - Brest - 118 Km-***

Mise en service par la compagnie de l'ouest le 26 avril 1865, cette double voie permet de rejoindre Paris après un trajet de 624 Km en 12 heures 55 minutes.

Au-delà de Guingamp, la ligne, décrivant un cercle autour de la ville, traverse le Trieux et sa vallée sur un viaduc de 50 m de long; Elle laisse à droite la ligne de Paimpol et à gauche celle de Carhaix. Elle passe ensuite à droite de la montagne du Ménez-Bré, arrive à la station de Pédernec-Trégalamus avant d'arriver à Belle-Isle-Bégard. La ligne passe après à Trégrom en laissant à droite sa chapelle du Christ, puis traverse le Léguer sur un petit viaduc de 15 m. elle arrive à Plouaret. Au-delà de Plouaret, elle laisse sur sa droite l'embranchement de la ligne de Lannion et pénètre sous un tunnel de 136 m de long (en fait, il s'agit de deux zones couvertes de la tranchée qui ont pour rôle de butonner une paroi granitique de mauvaise qualité). Après 6 Km en dos d'âne la ligne arrive à Plounérin et après avoir laissé à gauche l'étang de Trogoff, elle pénètre dans le Finistère en franchissant la vallée du Douron sur un viaduc long de 121 m et 14 m de haut, constitué de huit arches. Ensuite la gare de Plouigneau. A gauche de la ligne on découvre la chaîne des Monts d'Arrée puis c'est l'arrivée à Morlaix en passant sur deux viaducs: le premier de 38 m de long et le second de 292 m de long. Ce deuxième viaduc est un ouvrage d'art de très belle qualité qui surplombe la ville et le port. Il est haut de 59 m et comporte deux niveaux d'arches dont 14 au niveau supérieur. Il a été réalisé par l'ingénieur Fenoux et l'entrepreneur Périchon. Morlaix.

A partir de Morlaix, deux lignes secondaires permettaient de rejoindre Plestin les Grèves et Carhaix.

Au-delà de Morlaix la ligne passe dans une tranchée taillée dans le roc, après laquelle se détache à droite la ligne de St-Pol-de-Léon, Roscoff. A gauche, les Monts d'Arrée ferment l'horizon. Ensuite la gare de Pleyber-Christ puis celle de Saint-Thégonnec. Au-delà, la voie franchit La Penzée sur un viaduc de 8 arches long de 120 m et haut de 32 m. dès la fin du viaduc c'est la gare de Guimiliau. La voie côtoie ensuite la rivière: le Quilivarou, affluent de l'Elorn et descend sur Landivisiau. Cette ville était aussi accessible par la ligne des chemins de fer secondaires Plouescat - Rosporden qui traversait la Bretagne du Nord au Sud. Au-delà de Landivisiau la ligne suit le vallon étroit et boisé de l'Elorn. Elle traverse le petit hameau de Pont-Christ puis dessert le hameau de La Roche (avec les ruines du vieux château de la Roche Maurice construit vers l'an 800). Puis, le chemin de fer passe sur un viaduc de 35 m de long, reçoit sur sa gauche la ligne en provenance de Quimper et Châteaulin et avec elle pénètre en gare de Landerneau.

Au-delà de cette ville, la ligne franchit la rivière de la Palue, affluent de l'Elorn, sur un viaduc haut de 14 m puis côtoie l'Elorn qui s'élargit en un vaste estuaire gonflé par la marée. On arrive à La Forest. Puis la ligne coupe la baie de Kerhuon par un viaduc en maçonnerie, long de 200 m, haut de 39 m et comportant 11 arches et arrive en gare du même nom. Au-delà, l'Elorn s'élargit de plus en plus, on découvre la rade et le goulet de Brest puis on passe la gare du Rody, sur l'anse de St Marc. Un embranchement permet de gagner directement l'arsenal et le port de Brest.

Un réseau de tramways dessert la ville. Une ligne de tramway va au Conquet et à Ste Anne et les chemins de fer départementaux (dont la gare est proche de celle de l'Ouest Etat) rejoignent Saint-Pol-de-Léon avec de nombreux embranchements

(L'électrification de la ligne Rennes-Brest en 25.000 V alternatif date de 1989, avant le passage des rames TGV).

**Les autres lignes du réseau principal en**

**Bretagne**

Rennes-Redon - 71 Km - Mise en service le 26 septembre 1862.

Redon- Auray -74 Km - Mise en service le 21 septembre 1862

Auray-Quimper -100 Km- Mise en service de la ligne Redon (Savenay)- Lorient le 21 septembre 1862. Mise en service de la ligne Lorient - Quimper le 08 septembre 1863.

Questembert-Ploërmel - 33 Km--Mise en service le 27 juin 1881.

Auray -Pontivy -55 Km--Mise en service par la compagnie du Paris-Orléans le 19 décembre 1864.

Auray-Quiberon - 28 Km - Mise en service par la compagnie du Paris-Orléans le 24 juillet 1882.

Rosporden - Concarneau - 16 Km- Mise en service par la compagnie du Paris-Orléans le 30 juin 1883

Quimper-Landerneau - 85 Km - Mise en service par la compagnie du Paris-Orléans jusqu'à Châteaulin le 12 décembre 1864; jusqu'à Landerneau le 16 décembre 1867.

Quimper Pont-L'abbé - 28 Km - Mise en service par la compagnie du Paris-Orléans le 07 avril 1884.

Quimper- Douarnenez-Tréboul - 22 Km - Ouverte le 07 avril 1884.

Rennes - Saint Malo - 81 Km - Mise en service par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest le 27 juin 1864.

La Brohinière à Ploërmel - 42 Km - Mise en service par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest le 06 avril 1884

La Brohinière à Dinard - 59 Km - Mise en service par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest le 10 juillet 1887 entre Dinard et Dinan puis le 26 juillet 1896 entre Dinan et La Brohinière..

Saint-Brieuc à Pontivy - 73 Km - Mis en service en trois fois: St Brieuc- Quintin le 20 novembre 1871, Quintin - Loudéac le 1er juillet 1872 et Loudéac - Pontivy le 16 décembre 1872.

Saint-Brieuc au Légué - 5,6 Km - Mise en service le 18 avril 1887.

**Plouaret à Lannion - 16 Km-**

La voie unique Plouaret- Lannion fut mise en service le 13 novembre 1881 par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Au-delà de Plouaret la ligne de Lannion laisse à

gauche l'artère Rennes -Brest. On desservait la commune de Kérauzern (seule gare intermédiaire). Le chemin de fer longe ensuite un affluent du Léguer et arrive à Lannion (la gare fut inaugurée le 13 novembre 1881). Près de la gare des chemins de fer de l'Ouest se trouvait la station des chemins de fer départementaux de la ligne de Tréguier à Plestin les grèves. (La ligne de Plouaret à Lannion est électrifiée depuis 1989, avant l'arrivée des TGV).

Morlaix à Roscoff - 28 Km - Mise en service par la compagnie de l'Ouest le 10 juin 1883.

Avranches à Dol de Bretagne - 43 Km - Mise en service par la compagnie de l'Ouest le 30 décembre 1878.

Dol de Bretagne à Lamballe - 69 Km - Mise en service par la compagnie de l'Ouest le 29 décembre 1879

Miniac-Morvan à La Gouesnière - 11 Km - Mise en service le 06 avril 1884.

Fougères à Mayenne - 53 Km - Mise en service à voie unique par la compagnie de l'Ouest le 23 octobre 1881.

Fougères à Vitré - 36 Km - Mise en service le 1er octobre 1867

Fougères à Saint-Hilaire-du-Harcouët - 36 Km

Fougères à Pontorson - 41 Km

Châteaubriant à Rennes - 61 Km

Châteaubriant à Vitré - 56 Km

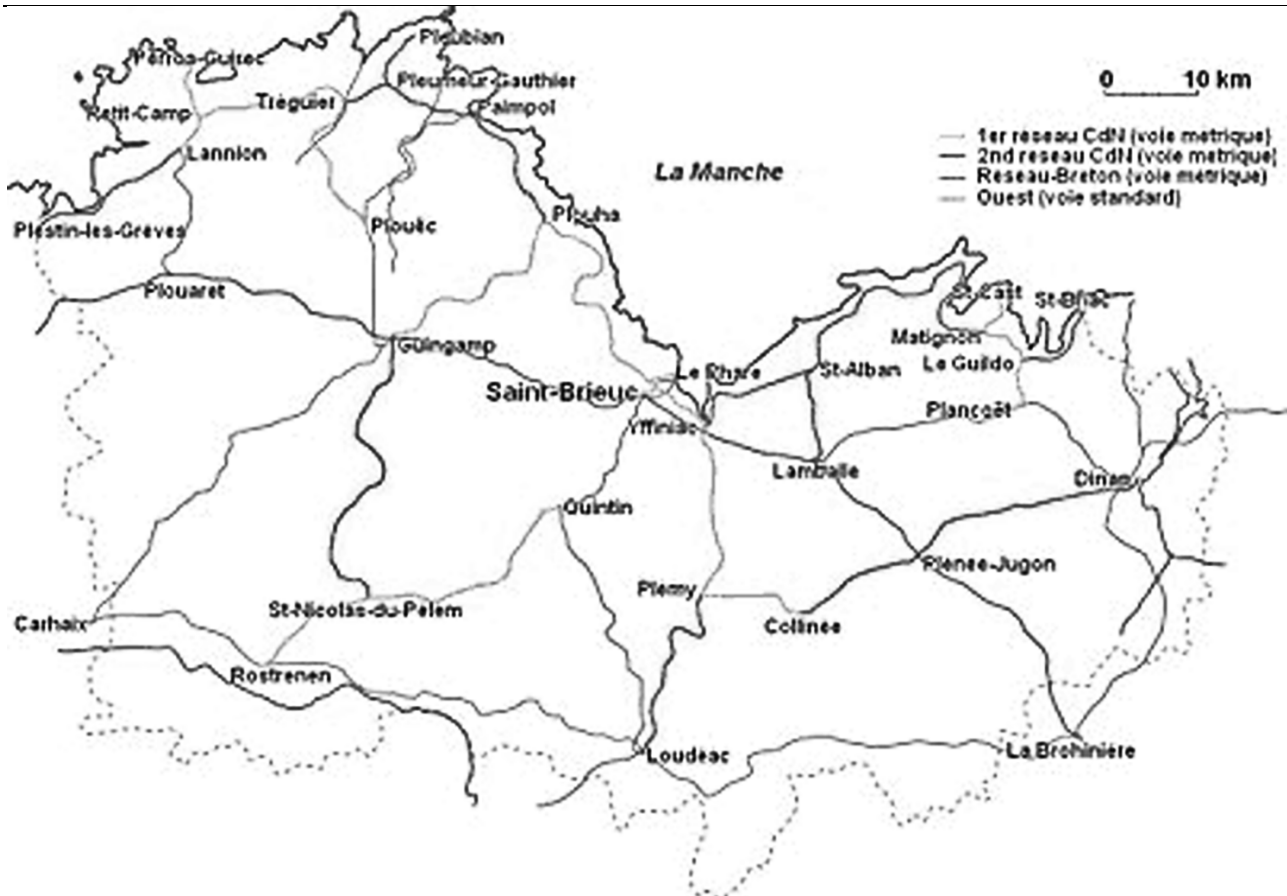
Châteaubriant à Messac - 43 Km

Messac à Ploërmel - 51 Km

### Les chemins de fer secondaires en Bretagne

#### 1) Les lignes secondaires des Côtes du Nord

Le développement des chemins de fer secondaires des Côtes du Nord fut aussi important que celui des départements voisins. Le regroupement des diverses exploitations en une régie départementale simplifia le fonctionnement de ce vaste réseau. Celui-ci se trouva à la tête d'un ensemble de 450 km de lignes, formant un réseau groupé comprenant 16 lignes. A cet ensemble, s'ajoutait 117 Km de voie métrique appartenant au réseau Breton



8 - L'ensemble du réseau ferroviaire (voie normale et secondaire) en Côtes-d'Armor

La déclaration d'utilité publique de 1900, au titre de réseau d'intérêt local, donne la concession à la compagnie centrale des chemins de fer et de tramways à laquelle se substitue la Compagnie des Chemins de Fer des Côtes du Nord. Les premières mises en service s'échelonnent de 1905 à 1907. La guerre de 1914-1918 vient troubler le fonctionnement des lignes et l'exploitant, suite à l'augmentation des matières premières et des salaires ainsi que de la concurrence routière, cherche à se débarrasser de ses lignes.

A partir de 1920, grâce à une régie départementale, le Département rachète le réseau et décide la création d'un second réseau. Les travaux se déroulent de 1922 à 1932. Suite à une exploitation déficitaire et malgré l'utilisation d'automotrices (autorails) la régie, dès 1937, se sépare des lignes déficitaires de l'intérieur du pays qui sont déposées, ne conservant que la ligne côtière. Pendant l'occupation, le réseau doit faire face à un important trafic tant sur le plan civil que militaire (construction par les allemands du mur

de l'Atlantique). Les lignes souffrent des bombardements et des sabotages, en 1944 le pont sur le Jaudy (ligne Paimpol-Tréguier) qui s'effondra lors de sa reconstruction, entraîna la suppression de la ligne en 1949, suivie de celle de Tréguier à Perros et à Lannion. Et en 1952 les 52 Km de St Brieuc à Paimpol.

Afin d'assurer l'exploitation, le matériel moteur se composait de 25 locomotives tenders à vapeur à 3 essieux moteurs de type O30 T, construites par les ateliers du Nord de la France à Blanc Misseron et après 1918, 17 machines provenant des ateliers Corpet-Louvet. Par la suite seront livrées 14 automotrices De Dion Bouton de 20 à 40 chevaux, un Renault Scémia surnommé « Mamm Goz », la Grand Mère. Arrivèrent ensuite les autorails à bogies : en 1937 type OC1 DeDion Bouton, en 1947 Brizon et Lotz (ex Morbihan et Finistère) et en 1948 des Renault type ABH6, baptisés du nom d'une région bretonne.

Le service de la voie disposait de quatre draisines construites par les Etablissements Billard.

Le dépôt principal et les ateliers d'entretien et de réparations qui fonctionnèrent jusqu'en 1950, se trouvaient à Cesson sur la ligne de Collinée. Le matériel remorqué comprenait pour le 1<sup>er</sup> réseau 37 voitures voyageurs de 2<sup>ème</sup> classe, 17 voitures de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe, 6 mixtes 1<sup>ère</sup>-2<sup>ème</sup>, fourgon à caisse en bois tôle avec plateforme extrême ouvertes ainsi que 8 fourgons à bagages à deux essieux avec compartiment postal.

Pour le 2<sup>ème</sup> réseau, 15 voitures à 2 essieux de 2<sup>ème</sup> classe, puis de 1924 à 1932, 15 de 2<sup>ème</sup> classe, 10 de 1<sup>ère</sup> / 2<sup>ème</sup> classe et 12 fourgons à deux essieux.

De 1925 à 1935, le réseau reçut 12 remorques d'autorail à deux essieux.

Le service marchandises avaient à sa disposition 750 wagons dont 199 couverts, 367 tombereaux à châssis bois, 114 plats, 30 à traverses mobiles et 40 tombereaux à boggies de 20 t de charge utile.

### **Les différentes lignes des Côtes du Nord**

Saint-Brieuc à Plouha-Paimpol - 53 Km  
 Paimpol à Tréguier et l'embranchement de Pleubian - 20 Km  
 Bréliby-Plouëc à Tréguier - 17 Km  
 Guingamp à Plouha - 25 Km -  
 Guingamp à Saint Nicolas du Pélem - 41 Km  
 Quintin à Rostrenen - 43 Km -  
 Saint-Brieuc au Phare du Légué - 4 Km  
 Saint-Brieuc à Plémy et Loudéac - 81 Km  
 Plémy à Collinée et Dinan - 59 Km  
 Yffignac à Saint-Alban et Matignon - 51 Km  
 Matignon à Saint-Cast - 6 Km  
 Matignon à Plancoët - 13 Km  
 Saint-Alban à Lamballe - 11 Km  
 Du Gildo à Lancieux - 14 Km

### **Tréguier à Lannion - 29 Km - et l'embranchement de Perros-Guirec - 6 Km**

Ouverte par la compagnie des chemins de fer des Côtes du Nord la ligne fut mise service en 1906. Le chemin de fer départemental contournait la colline de Tréguier, franchissait le Guindy sur le viaduc du Pont Noir, près de son confluent avec le Jaudy puis s'élevait vers Plouguiel. Il existait deux passerelles : la première celle de St François, 50m de long suivait la courbe de la route, et

surplombait la rive du Guindy sur neuf travées, la seconde, mesurant 60 m de long comportait 15 travées. Le viaduc de Kerdéozier long de 91 m comportait dix arches (accident spectaculaire en décembre 1920). Au delà de Penvénan, on passait la halte de la Croix - Squijou puis la station de Camlez. On arrivait à Mabiliès puis à la station du Petit Camp où se détachait l'embranchement de Perros-Guirec (6Km) il ne desservait que la gare de Pont-Couennec au fond de la rade de Perros où le chemin de fer rejoignait la route avant d'arriver à Perros-Guirec.

Au-delà de Petit Camp la ligne se dirigeait vers Lannion. Elle décrivait une grande courbe sur la gauche et descendait vers le Sud. La voie ferrée longeait alors la vallée du Léguer et arrivait à la gare de Lannion Ville des chemins de fer départementaux avant de terminer son trajet à la gare de Lannion Ouest. La ligne continuait sur Plestin les Grèves.

Le 15 avril 1949, les trois allers et retours quotidiens disparurent, remplacés par l'autocar.

### **Lannion à Plestin les Grèves - 21 Km**

Ouverte par la compagnie des chemins de fer armoricains, la ligne de Lannion à Plestin fut mise en service en 1916 puis confiée à la régie des départementales des côtes du Nord en 1921.

De Lannion la ligne remontait dans la direction de Plouaret, passait sous cette voie, pour s'en écarter à la halte du Quinquis. Puis elle desservait les communes de Ploulec'h et Ploumilliau. On joignait la route et la mer avant d'arriver à Saint Michel en Grèves. Au-delà de St Michel, le chemin de fer et la route, se développant en bordure de mer, longeait la lieue de grève. La ligne passait à la halte de Pont - ar - Yar puis arrivait à Saint Efflam. Au delà de cette station le chemin de fer s'écartait légèrement de la route. Il motait au moyen d'une rampe en béton armé (encore visible) pour retrouver la route au niveau du croisement avec la route de la Corniche en direction de Locquirec. Il continuait sur la route jusqu'à la halte des Quatre Chemins. On atteignait enfin la gare de Plestin les Grèves située où s'élève actuellement la caserne des pompiers. La ligne

départementale continuait jusqu'à Morlaix mais était exploitée par une autre compagnie. Le service ferroviaire disparaîtra définitivement peu après 1945.

## 2) Les chemins de fer secondaires du Finistère

Brest à Saint-Pol-de-Léon - 65 Km  
 du Rufa à Portsall - 28 Km - et le prolongement de Porspoder - 8Km  
 Plabennec à l' Aber-Wrach - 19 Km  
 Lesneven à Landerneau - 17 Km -  
 Plouider à Brignogan - 7 Km -  
 Quimperlé à Concarneau - 40 Km  
 Douarnenez à Audierne - 20 Km  
 Pont-l' Abbé à Saint-Guérolé - 18 Km  
 Morlaix à Plestin les Grèves - 26 Km- et l'embranchement de Primel-Trégastel - 12Km

## 3) Les chemins de fer secondaires du Morbihan

Ploërmel à Locminé et à Plouay - 90 Km  
 Ploërmel à La Trinité -Pohoët - 26 Km  
 Moulin- Gilet à Meslan - 68 Km  
 Lorient à Plouay et à Gourin - 74 Km  
 Vannes à Locminé - 33 Km  
 Vannes à la Roche -Bernard - 43 Km  
 Surzur à Port-Navalo - 30 Km  
 Baud Echange à Port-Louis par Hennebont - 45 Km  
 La Trinité sur Mer à Plouharnel et à Etel -21 Km

## 4) Les lignes secondaires et tramway de l'Ille et Vilaine (TIV)

Rennes à Fougères - 53 Km  
 Liffré à Antrain - 35 Km  
 Rennes à la Guerche de Bretagne - 49 Km  
 Mi-Forêt à Sautoger - 20 Km  
 Sens de Bretagne à Pleine Fougères - 27 Km  
 Rennes à Saint Malo-79 Km et l'embranchement La Mézière-Bécherel - 24 Km  
 Rennes au Grand Fougeray - 68 Km  
 Rennes à Redon via Pipriac - 89 Km  
 Rennes à Redon via Guer - 75 Km

## La compagnie des chemins de fer Armoricaains du Finistère (CFA)

Morlaix, Plouezoch, Plougasnou  
 Plouescat à Rosporden - 135 Km  
 Pont-l' Abbé à Pont-Croix- 35 Km  
 Brest au Conquet -24 Km- et l'embranchement de Sainte Anne du Portzic  
 Carhaix à Morlaix - 49 Km  
 Carhaix à Rosporden - 50 Km  
 Carhaix à Châteaulin- Embranchement - 57 Km  
 Châteaulin à Camaret - 48 Km- et l'embranchement de Perros -St- Fiacre - 4 Km

## La Compagnie des Chemins de Fer Armoricaains des Côtes du Nord (CFA)

Carhaix - Guingamp - Paimpol -90 Km  
 Carhaix à Loudéac et la Brohinière -130 Km

## Les tramways Bretons (TB)

Saint Malo à la Houle et Cancale - 18 Km  
 Dinard à Saint Briac (DSB )- 9 Km  
 Paramé à Rothéneuf (TR) - 4 Km  
 Les Tramway urbain de Rennes - 18 Km  
 Les Tramway urbains de Saint Malo - 10 Km  
 Les Tramway urbains de Brest - 10 Km  
 Les Tramway urbains de Lorient -32 Km-