

À Gouarec, une ancienne ligne de train à nouveau sur les rails

Jusque dans les années 60, la Bretagne disposait d'un important réseau de voies ferrées métriques qui desservait l'intérieur des terres. À Gouarec, une poignée de passionnés a rouvert un tronçon historique.

Éclairage

Jusqu'à 426 km de voies métriques, il y a un siècle

Le train est arrivé en Bretagne par le grand réseau ferroviaire qui a connecté la capitale à Quimper, en 1863, et Brest, en 1865. Ces deux grandes lignes étaient exploitées par la compagnie d'Orléans pour le sud et par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour le nord. Elles ont été connectées en 1867, via Landerneau et Châteaulin.

Parallèlement, le Centre-Bretagne restait complètement enclavé et coupé du reste du monde. Les élus, qui avaient pris conscience de l'importance de ce nouveau moyen de transport poussaient à la roue pour que soient créées des lignes transversales afin de dynamiser les échanges économiques et faciliter le transport de troupes. Ainsi, Pontivy (56) - Napoléonville - cité de garnison, sera-t-elle reliée à Auray (56), en 1864. Suivront les lignes Saint-Brieuc - Quintin - Loudéac en 1871 et Loudéac - Pontivy en 1872.

Dans la décennie suivante, les travaux se poursuivent avec l'expansion de lignes en étoile au départ de Carhaix (29). À partir de ce nœud ferroviaire régional, on peut rejoindre Morlaix (1891), Guingamp deux ans plus tard, puis Rosporden (29) et Rostrenen (22).

Cette dernière ligne sera prolongée jusqu'à La Brohinière, à l'ouest de Rennes, en 1907. À l'ouest aussi, de nouvelles connexions s'imposent comme celle de Camaret, en 1926.

Ce réseau breton métrique a totalisé 426 km de voies, en faisant l'un des plus importants de France. Son principal atout était de desservir énormément de communes rurales et de participer activement au transport des productions agricoles et des marchandises. Il commencera à décliner dans les années 1950, devenant de moins en moins rentable. De cet âge d'or du chemin de fer breton, subsistent les lignes de Carhaix-Paimpol et de Carhaix-Guingamp qui ont été converties à l'écartement standard de 1,435 m.



Christian Labetoulle, le responsable d'exploitation de la ligne, est aussi conducteur de locomotive. Julia, sa femme, responsable commerciale, se transforme en chef de gare tous les dimanches. Photo D. D.



Didier Déniel

● Il est 9 h 30. Christian Labetoulle met sa vieille loco diesel en chauffe, une robuste Christoph Schöttler, machine allemande de 21 tonnes, mise en service en 1972. Dans la vieille gare de Gouarec, Julia, sa femme, la responsable commerciale, accueille avec un large sourire celles et ceux qui ont réservé leurs places. Et, comme toujours, la magie des vieux trains opère. Tout le monde s'assied tranquillement en attendant que le convoi s'ébranle.

Une ligne qui traversait le Centre-Bretagne

Avec les années, cette gare a pris des

airs de musée en plein air. Une sorte de sanctuaire où plusieurs locomotives et vieux wagons n'attendent plus que de voir du pays. Leur particularité : l'écartement des rails (un mètre au lieu de 1,435 m pour le réseau normal) sur lesquels ils évoluent. « Cette norme a été adoptée un peu partout, de la Suisse au Vietnam en passant par la France, explique Christian Labetoulle, responsable d'exploitation de la petite ligne de Gouarec. En Bretagne, ce réseau s'est développé à la fin du XIX^e et au début du XX^e, au départ de Carhaix (29), pour desservir l'intérieur des terres. » Puis il est tombé en désuétude, concurrencé par les cars et la voiture individuelle. Ainsi, s'éteignait, en 1967, la petite ligne qui, de Gouarec, menait à Loudéac ou Rostrenen (22) et qui se poursuivait vers Rennes, à l'est, et Camaret, à l'ouest.

Un tronçon de 4,3 km

Les années ont passé et le tracé de l'ancienne RN164 a eu raison des rails qui ont été déboulonnés pour laisser place à l'asphalte. Il y a une douzaine d'années, Christian Labetoulle, ancien de la Royale, a prospecté partout dans l'Hexagone pour rouvrir une ligne touristique. Après s'être cassé les dents dans le centre de la France, il a jeté son dévolu sur le pays du lac de Guerlédan (22), où le sifflement strident des trains ne s'était pas fait entendre depuis de longues décennies. « Tous les rails de l'ancienne ligne avaient été enlevés,

raconte Christian, qui est aussi président de l'association patrimoniale des amis du chemin de fer de Bon-Repos. En octobre 2017, on a eu le feu vert et on a commencé à reconstruire la ligne, à poser les traverses, le ballast et les rails. Le Département des Côtes-d'Armor a accepté de nous

« On rêve de poursuivre la ligne sur le coteau qui mène à Mûr-de-Bretagne. »

confier une partie du linéaire de l'ancienne voie express. Ce qui nous a permis de rejoindre l'abbaye en longeant le canal, soit 4,3 km de ligne. »

« Un Train à Grandes Vibrations »

Un travail de titan. Quand on sait que Christian, Julia et leurs amis sont allés chercher des rails à des centaines de kilomètres de là, jusqu'en Ardèche et en Aveyron. Même chose pour les locomotives et les wagons. Certains, comme celui qui a servi à rapatrier les blessés du front de Verdun, ou cet autorail venu de Suisse qui sera bientôt restauré, ont été acheminés par camion. Des opérations délicates mais aussi très coûteuses.

Pour l'heure, le « trans Gouarec express » ne circule que les diman-

ches matin. Et il fait le plein. Qu'il pleuve ou qu'il vente, 75 personnes y prennent place chaque semaine pour une promenade bucolique de deux fois 20 minutes. Arrivés à Bon-Repos, les passagers ont une heure et demie pour profiter du site : faire ses emplettes au marché, visiter les expos, boire un verre. Prendre le train pour Bon-Repos, c'est accepter de cheminer lentement dans des wagons aux banquettes de bois. « Notre train, c'est un TGV, plaisante Julia. Un train à grandes vibrations ! ».

À la conquête de l'Est

Dans les mois, voire les années à venir, le tortillard, que soutient financièrement la Région, pourrait partir à la conquête de l'Est. « On rêve de poursuivre la ligne sur le coteau qui mène à Mûr-de-Bretagne, détaille Julia. L'ancien tracé a été aménagé en voie verte. Elle est assez large pour que cohabitent, en toute sécurité, les randonneurs, les cyclistes et le train. On travaille sur ce projet. » Il est midi et demi, et le TGV du Centre-Bretagne rentre en gare. Ultime coup de sifflet avant une semaine de repos mérité.

Pratique

Réservations : Tél. 07 89 40 72 61 ou contact@velorail.bzh

T Sur letelegamme.fr

Voir la vidéo

« Tous les rails avaient été enlevés. En octobre 2017, on a eu le feu vert et on a commencé à reconstruire la ligne. »

