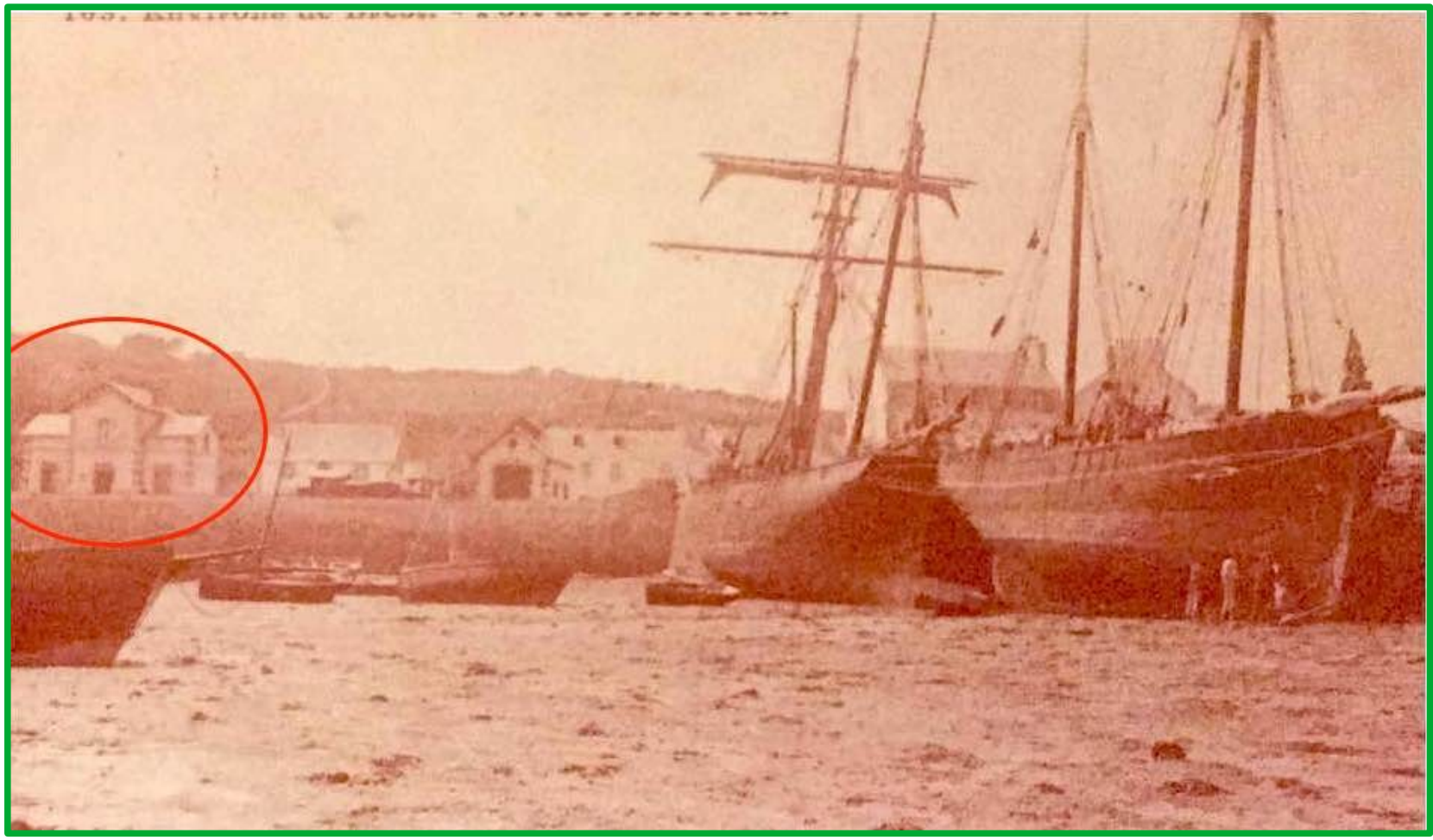


# LA VOIE FERRÉE, LA GARE... LEUR SOUVENIR ET LEURS VESTIGES



**1894** : section ferroviaire établie entre Plabennec et Lannilis.  
**1900** : prologement de 6 kilomètre à partir de Lannilis pour arriver à la gare sur le port de l'Aber-Wrac'h.  
(un arrêt aussi à l'entrée de Landéda)

Comme le montrent les images d'époque, grosse activité économique au port de l'aber Vrac'h. L'économie locale est transformée. Le train se charge de tout.

Trajet : **3 heures de Brest à l'Aber-Wrac'h**, dans des wagons à banquettes de bois, éclairés au pétrole. Mais quel progrès extraordinaire !

Le transport du goémon qui jusqu'alors se faisait par charrettes pour la région légumière de Plouescat, Roscoff et Saint-Pol se fera par wagons chargés directement sur le quai.

**1931**, la Compagnie des chemins de fer cessa le transport des voyageurs jusqu'à Brest, le service étant alors assuré (+ courrier) par des cars. Celui des marchandises passa de deux à un par semaine.

**1936** : le petit train dit "*train de plaisir*" déverse chaque dimanche des foules de Brestoises en fête.

**1942** : la commune demande la cession de la voie ferrée.



## À la gare ... jadis

Ceux qui l'ont connu l'évoquent encore avec attendrissement, quant aux "jeunes", ils ne réalisent pas aujourd'hui l'importance que présentait ce chemin de fer dit "d'intérêt local" pour l'économie de la région. Par dérision, on l'appelait "**train de patates**". Sa locomotive haletante - ô combien! - était pour les vieux, le "marc'h du" (1e cheval noir) et les enfants, à la queue leuleu, imitaient dans la cour de l'école le mouvement des bielles et l'échappement de la vapeur : "Bounta sacha - Bounta sacha ...". C'était un train mixte, voyageurs - marchandises. L'appellation "**train goémon**" lui aurait aussi fort bien convenu.

A longueur d'année il transportait alors, vers la zone légumière de PLOUESCAT, CLEDER, SAINT-POL-DE-LEON, etc ... de pleins wagons d'engrais marins que les goémoniers de notre région entassaient en permanence sur le quai de la gare.

Monsieur OULHEN, le mareyeur, l'Usine de produits chimiques GLAIZOT, les pêcheurs locaux, nos commerçants, se trouvaient fort bien de ce nouveau moyen de transport.

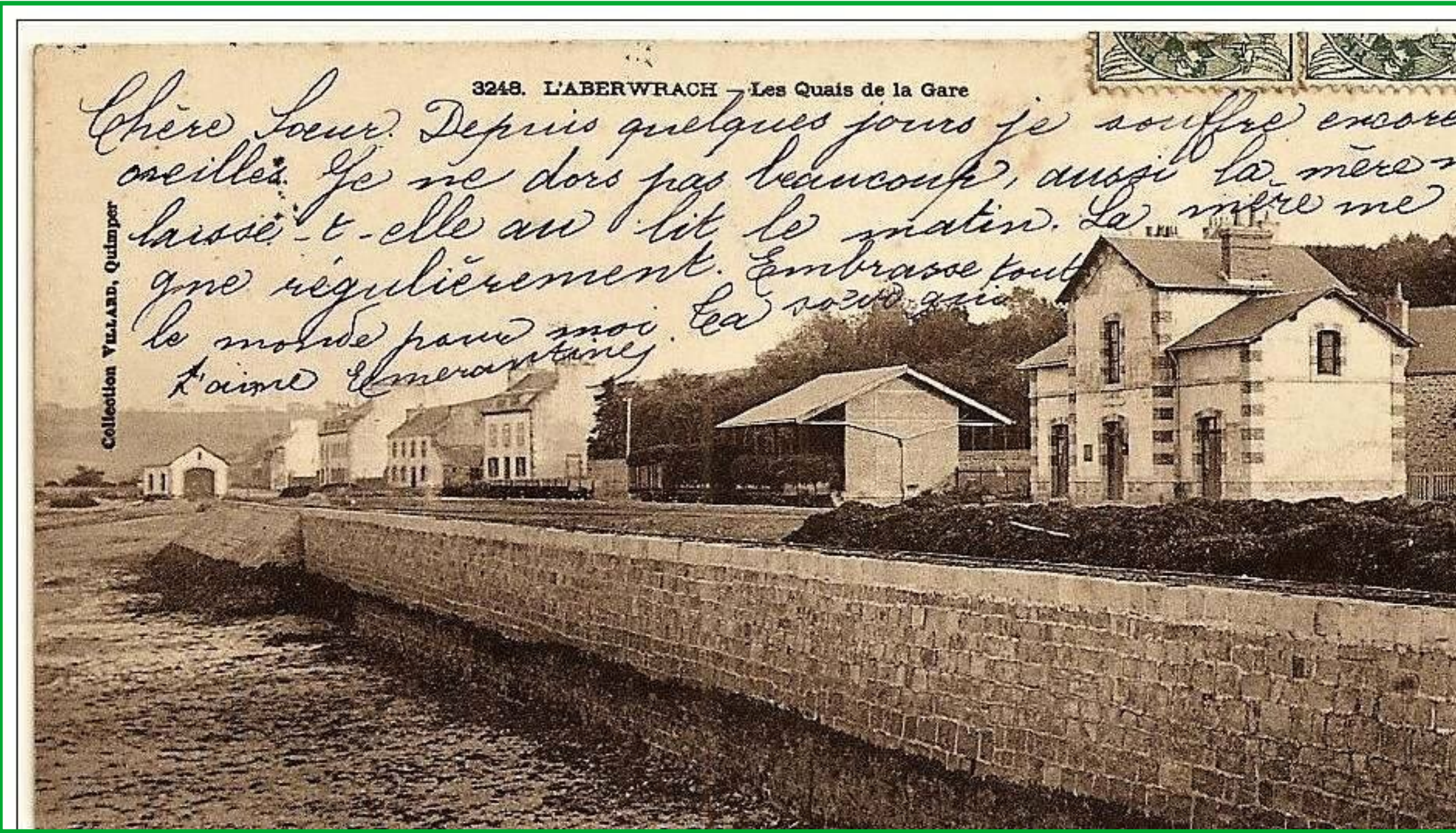
Je revois encore, au petit matin, cependant que l'aurore rosissait le ciel au dessus de LESMEL, la petite salle d'attente pauvrement éclairée par la lampe à pétrole du chef de gare. J'entends toujours le claquement du composteur de billets, le chuintement de la locomotive sous pression sortie de son abri cependant que les employés s'affairaient à former le convoi au milieu d'un relent de vapeur et d'huile chaude.

Peu de voyageurs car, même à cette époque, aller à BREST faisait figure d'expédition.

C'était un train bon enfant. Si quelque retardataire apparaissait après le départ - le mécanicien CLEGUER, dit Biel Jean-Bart - ou plus tard le père SIMON - arrêtaient sa locomotive pour permettre au pauvre voyageur de sauter dans le dernier wagon.

Le soir, les habitants de l'ABER-WRACH'H aimaient se rendre à la gare pour assister à l'arrivée du "petit train". On voyait paraître quelque matelot à pompon rouge, quelque représentant de commerce aux pesantes valises et l'inévitable facteur convoyeur en uniforme qui s'empressait chaque soir d'aller déposer à la Poste son sac de courrier.

"L'ABER-WRACH'H, tout le monde descend" criait le chef de train  
et il se trouvait toujours un plaisantin pour lancer à la cantonnade "L'île Vierge et Stagadon continuent"  
(Georges MENUT, « Cahier de Landéda » n°8 - 1985)



## Le troc grâce au train

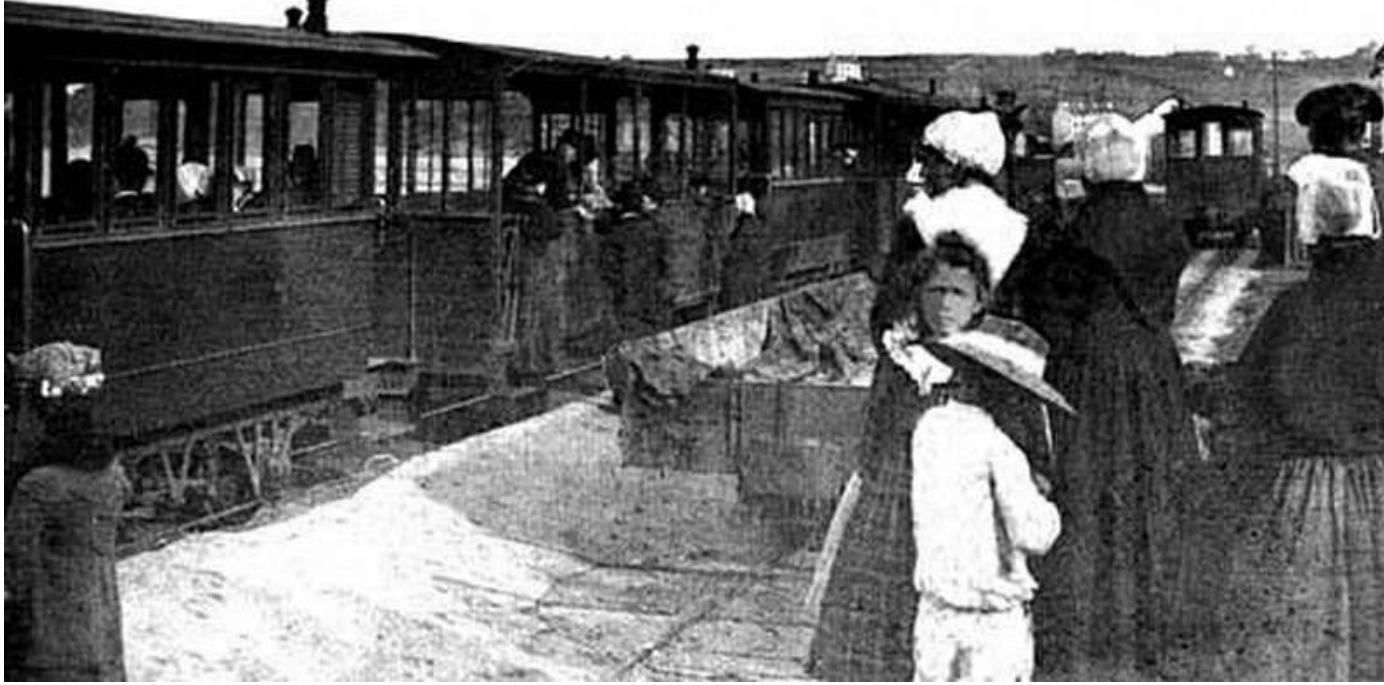
« Tout le long de la voie ferrée, là où il y avait des maisons, il y avait des arrêts « troc » du charbon avec diverses denrées à savoir : le beurre de première qualité fait avec le bon lait des vaches "Pie Noire", BUTUM (tabac), paquets de gris, cigarettes... Comme le tabac était rare, certaines personnes se privaient de fumer pour pouvoir se chauffer (j'ai connu une femme qui ponctionnait la ration de son mari pour pouvoir se chauffer et cuire les aliments avec le charbon en briquettes, c'était plus facile qu'avec du "queneut" (troncs et branches d'ajoncs) ou autres en ce temps où tous les morceaux de bois étaient précieux. Il n'y avait pas besoin de déchetterie ! Il y avait même parfois des disputes pour s'accaparer un peu de bois et les trocs avec le tabac mais surtout avec le vin ! Priver son mari du BUTUM passait pas trop mal, mais pour le pinard c'était parfois risqué, je dirais même qu'une femme enfermait son mari dans la crèche pour ne pas l'entendre rouspéter... »

Il y avait en ce temps là un très grand respect de la nature.  
Pour remplacer le bois et charbon, très rares il y avait la tourbe pour alimenter les fourneaux. Ce produit extrait à Toul au Dour dans la zone maritime provenait d'une ancienne forêt. Bien entendu les cuisinières appréciaient ce combustible bien entretenu par la mer.

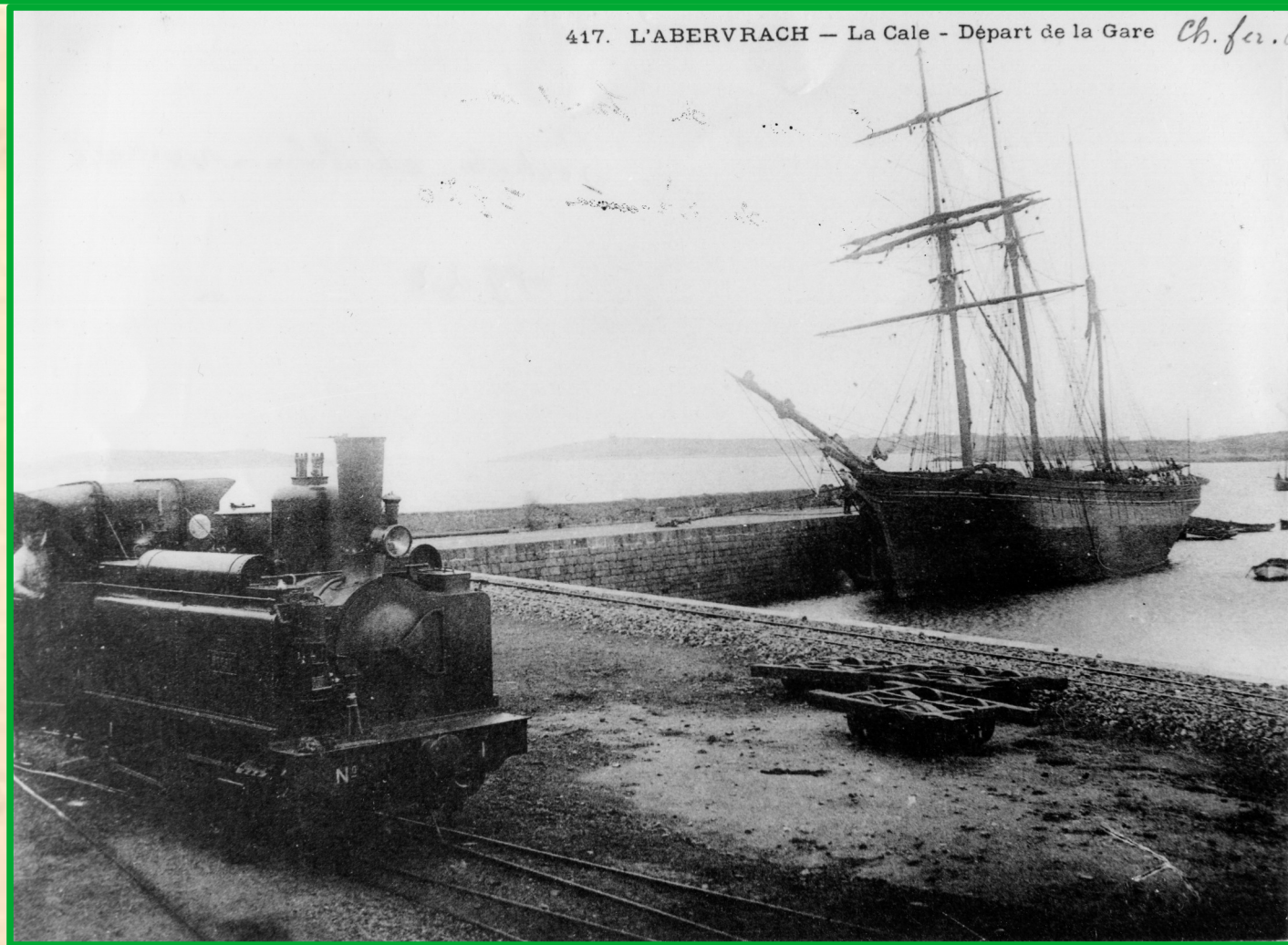
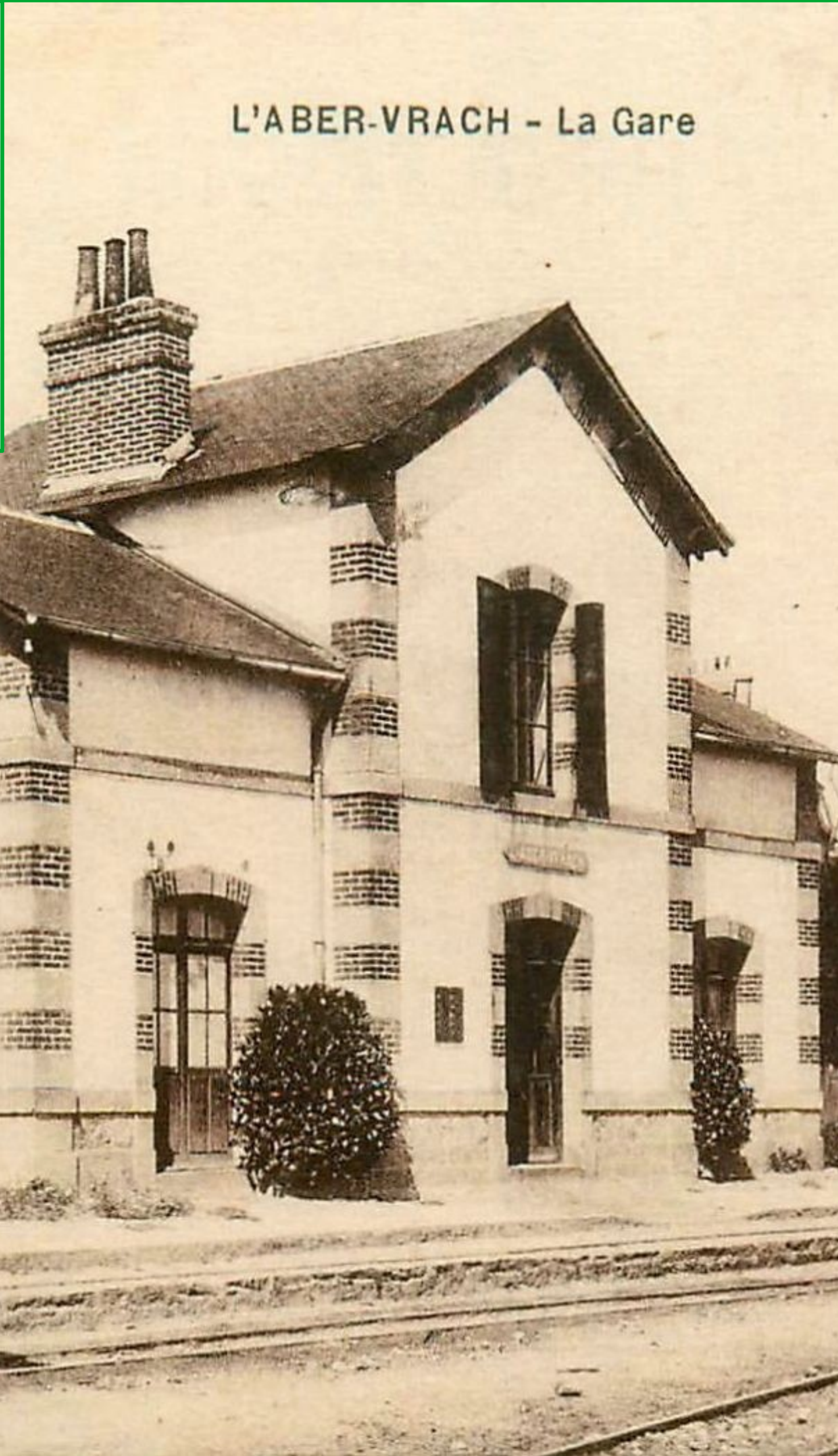
Mais avec tout ce trafic le train avait des problèmes d'approvisionnement et tombait en ruptures de briquettes, les conducteurs de la locomotive arrivaient tout de même à retourner sur Brest pour la bonne raison qu'il fallait déposer les résultats du voyage "TROCS" avec toutes les quantités de grande qualité, puis il y avait un second troc, vers Paris.

Là, les circonstances m'ont fait connaître le second. Bien plus tard, une certaine personne m'a dit que sa mère faisait des envois sur Paris, du beurre surtout et bien d'autres, elle avait un ami conducteur du train Brest-Paris qui lui faisait le transport gratuitement.

Conclusion : les petits trains départementaux avaient leurs aventures particulières. »



(témoignage de Fernand APPRIOU, 2021)



Les divers matériels ferroviaires qui fréquentaient le port. En haut à gauche : l'ancienne voie ferrée en pente est désormais la « vélo-route »

Au bord de la « vélo-route », un vestige de l'Occupation : le concasseur qui servait à réduire les galets pour la fabrication des bunkers du « mur de l'Atlantique », nombreux à Landéda