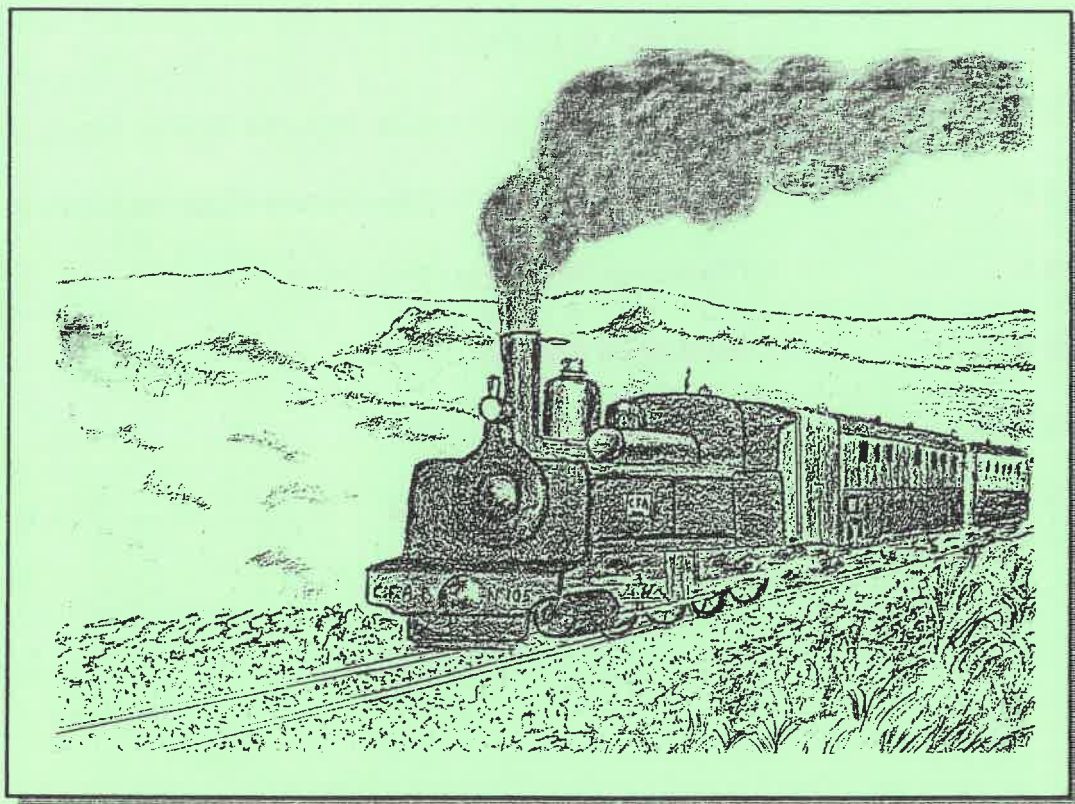


LA FEUILLEE AU VENT DE L'HISTOIRE



FASCICULE 6

A L'EPOQUE
DU PETIT TRAIN

((1912 - 1932))

Déjà publiés dans la collection *LA FEUILLEE AU VENT DE L'HISTOIRE* :

Fascicule 1	La Feuillée et l'ordre des Hospitaliers de St Jean de Jérusalem
Fascicule 2	La Commanderie de La Feuillée et les Commandeurs
Fascicule 3	La Saint Jean de La Feuillée
Fascicule 4	La Quévaise (1) ou la Condition Paysanne dans les Monts d'Arrée
Fascicule 5	La Quévaise (2) ou la Condition Paysanne dans les Monts d'Arrée
Fascicule 6	A l'époque du Petit Train (1912-1932)
Fascicule 7	L'Ecole de La Feuillée
Fascicule 8	Noces à l'Ancienne
Fascicule 9	La Gendarmerie de La Feuillée



La décision, à la fin du XIX^{ème} siècle, de créer un réseau ferré local dans le Finistère, allait marquer un tournant important dans l'histoire feillantine, comme dans d'autres petites communes isolées du département.

En 1912, lorsque le premier train arriva en gare de La Feuillée, la commune était en effet particulièrement pauvre, et très peuplée (1 889 habitants au recensement de 1911, soit environ 3 fois la population actuelle !). Les routes et les chemins étaient en mauvais état, se transformant en bourbiers par temps humide, les bâtiments communaux étaient à réparer, les feillantins trouvaient dans le commerce un menu complémentaire pour subsister.

La liaison -relativement rapide !- assurée par le "petit-train" avec des communes lointaines à l'époque permit ainsi de développer un commerce particulièrement important : celui d'amener en quantités régulières des engrais pour fertiliser ces terres ingrates (on vit d'ailleurs rapidement se créer des entrepôts à côté des gares). De même, il était possible d'aller vendre son bétail les jours de foires avec plus de facilité. La ligne passant à La Feuillée était non seulement l'une des plus longues de France (parmi les réseaux locaux), mais également la mieux pourvue en voitures de voyageurs et de marchandises.

Le désenclavement de la partie centrale du département grâce à cette ligne (que l'on appelait aussi le Grand Central) allait se poursuivre avec une autre révolution, celle de la "fée électricité" dans la première partie du XX^{ème} siècle. Mais c'est le "petit-train" qui, après avoir bousculé le rythme des échanges commerciaux et des échanges tout-courts (seulement 10 heures pour aller du Nord au Sud du département !), allait faire les frais de ce modernisme : l'accélération du secteur industriel et commercial allait nécessiter l'amélioration du réseau routier. Ce qui, évidemment, mit en place rapidement une suprématie du transport routier.

Les fonds publics ne pouvant plus suivre, le tortillard fut sacrifié. La décision d'arrêter l'exploitation de cette ligne se fit en 1932. Le démontage se poursuivit jusqu'en 1935. Seul allait rester le souvenir de son passage et de cette époque dans les esprits des feillantins....

SOMMAIRE

Introduction	<i>p</i>	<i>1</i>
--------------	----------	----------

PREMIERE PARTIE : LE PETIT TRAIN

Le train chemine jusqu'en Finistère	<i>p</i>	<i>5</i>
Quelques projets	<i>p</i>	<i>8</i>
La ligne Plouescat-Rosporden	<i>p</i>	<i>10</i>
Procès verbal de reconnaissance	<i>p</i>	<i>12</i>
La gare de La Feuillée	<i>p</i>	<i>14</i>
Imaginons une journée dans la gare à cette époque	<i>p</i>	<i>16</i>
Le personnel de la ligne	<i>p</i>	<i>20</i>
Le matériel roulant	<i>p</i>	<i>22</i>
Déraillement accidentel	<i>p</i>	<i>28</i>
Tracé de la ligne	<i>p</i>	<i>30</i>
Souvenirs du petit train	<i>p</i>	<i>32</i>
Des difficultés	<i>p</i>	<i>36</i>
Démontage de la ligne	<i>p</i>	<i>40</i>
Délibérations des conseils municipaux relatives au train	<i>p</i>	<i>42</i>

DEUXIEME PARTIE : LA FEUILLEE A CETTE EPOQUE

Témoignages : la vie au bourg	<i>p</i>	<i>52</i>
Survol des délibérations des conseils municipaux	<i>p</i>	<i>62</i>
Liste des maires et autres personnalités de la commune	<i>p</i>	<i>63</i>
Actualités publiées par les journaux bretons	<i>p</i>	<i>64</i>

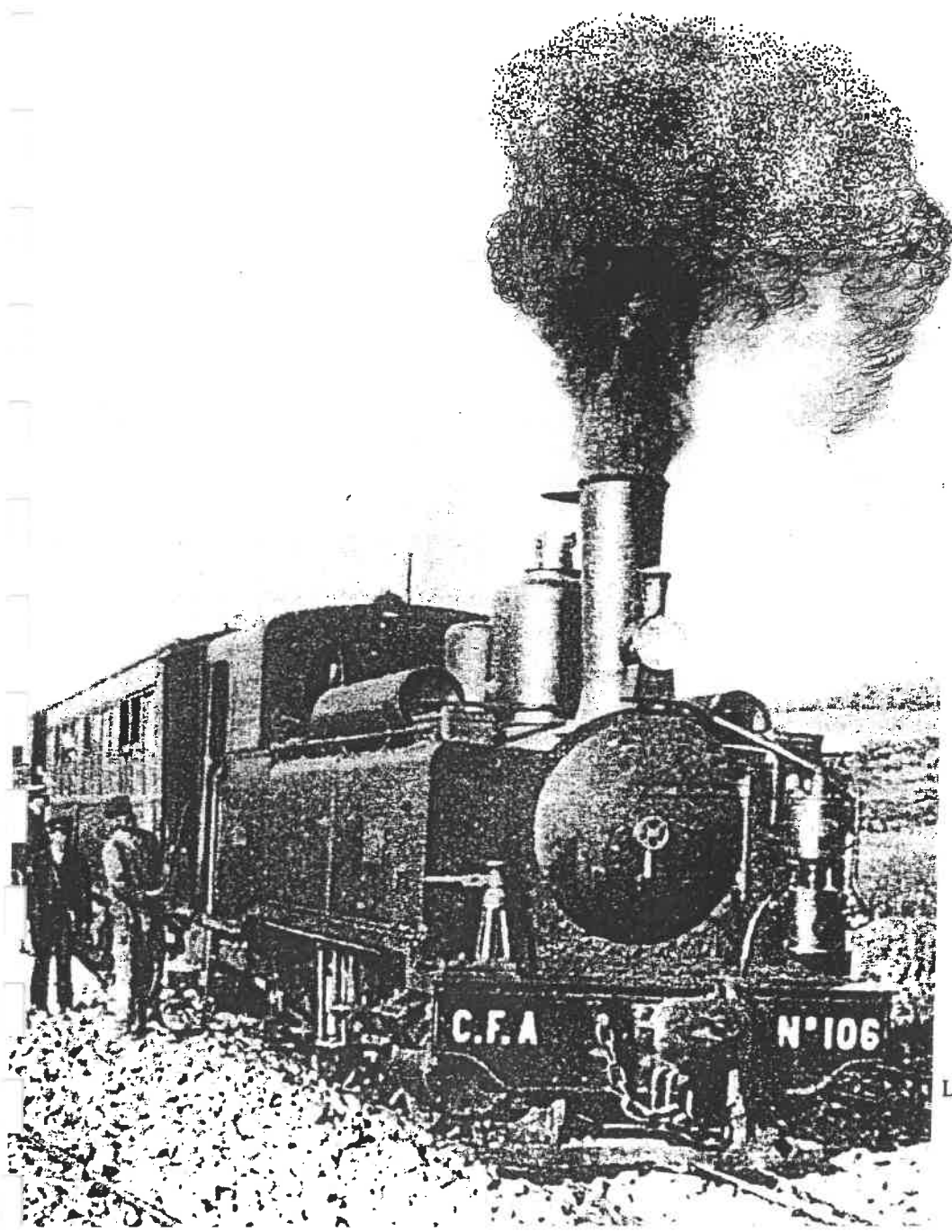
LEXIQUE	<i>p</i>	<i>67</i>
---------	----------	-----------

BIBLIOGRAPHIE et REMERCIEMENTS	<i>p</i>	<i>68</i>
--------------------------------	----------	-----------

PREMIERE PARTIE : LE PETIT TRAIN

1912

1932



Locomotive Corpet-Louvet 030T

947 - De la Feuillée à Comanna — Roc'h Trédudon (371 m.)
Le Chemin de Fer Armoricaïn à son point culminant



Coll. Jougou, Brasparts

LE TRAIN CHEMINE JUSQU'EN FINISTERE

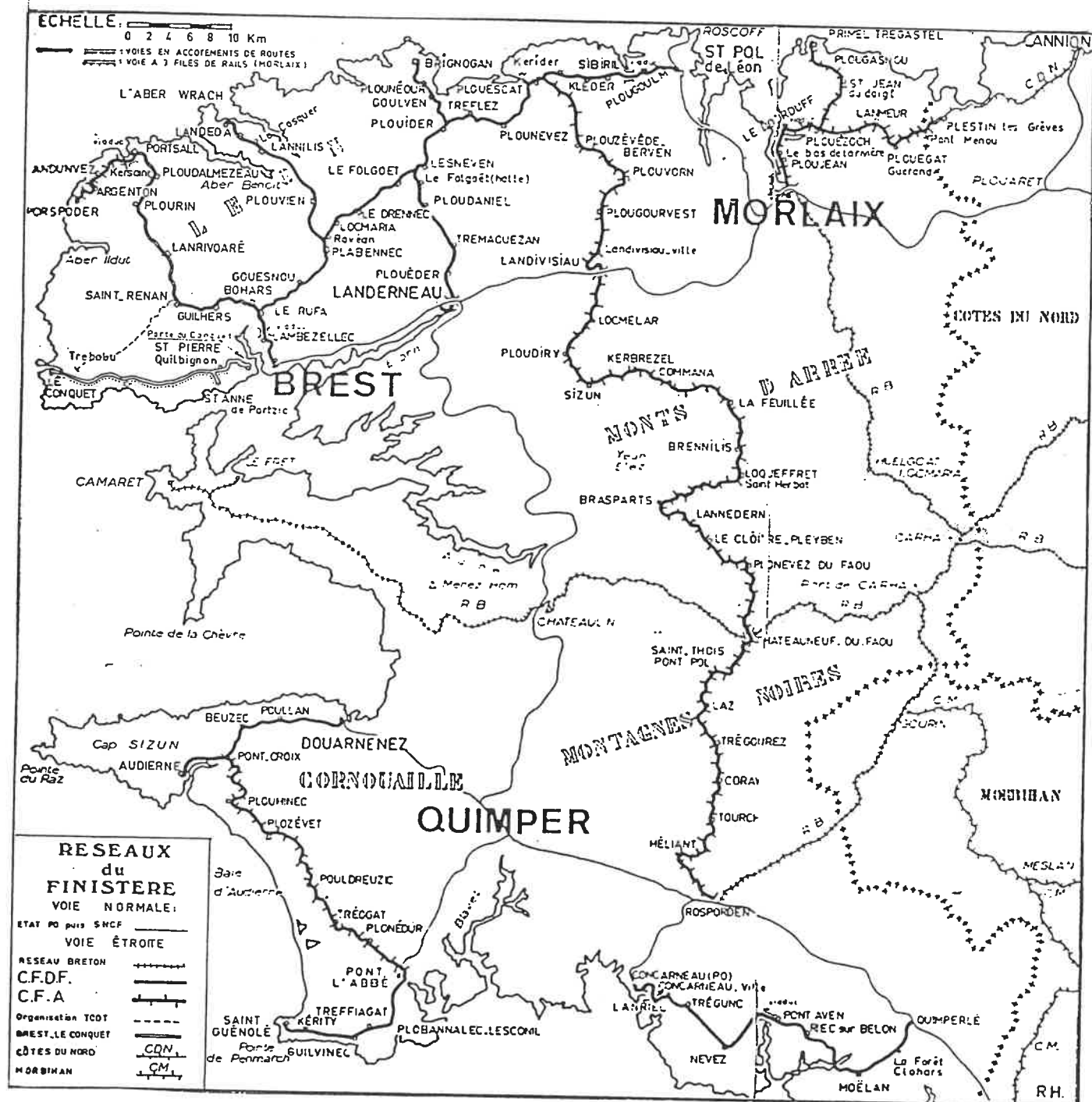
La première ligne de chemin de fer exploitée en France fut celle de Lyon-St Etienne en 1823. Puis le pays se couvrit progressivement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt général, dont les principales lignes bretonnes furent celle de Nantes-Quimper en 1863 et celle de Rennes à Brest en 1865.

Une grande effervescence accompagnait cette réalisation industrielle ; chacun souhaitait avoir accès au train et participer au progrès économique qu'il apportait. Aussi pour compléter ce réseau d'intérêt général, se créa progressivement un réseau d'intérêt local, dont l'initiative provenait des départements ou de certaines communes et dont les projets devaient être soumis au Conseil d'Etat afin d'être validés ou non.

Une fois la déclaration d'utilité publique accordée, le Conseil Général du département confiait la réalisation du projet à une compagnie concessionnaire qui assurait la construction du réseau mais aussi son fonctionnement. Le coût était moindre que pour un réseau national : rails plus légers, ballast simplifié, écartement des voies réduits, matériel roulant allégé, oeuvres d'arts (pont, viaduc,...) limitées, horaires et personnel réduits.

Ces lignes d'intérêt local furent implantées après de longs débats, de longues tractations et au prix d'énormes difficultés financières ; certaines furent reclassées dans le réseau d'intérêt général, mais leur exploitation ne fut pas toujours très rentable, et la majorité d'entre elles fut démantelée au milieu du XXe siècle, dès que le trafic routier prit suffisamment d'importance pour les concurrencer.

Dans le Finistère, c'est en 1875 (10 ans après la loi sur les voies ferrées d'intérêt local) que commence la réflexion des conseillers généraux sur le sujet, élus qui votent la création du premier réseau en 1888 et 1895, puis celle du deuxième réseau en 1905, puis celle d'un troisième réseau (qui ne verra jamais le jour) en 1910.



Chemins de Fer régionaux et urbains, Revue de la Facs(1983) n°175

Au début du XXe siècle co-existaient dans le Finistère :

- les lignes nationales de grand réseau, à voie normale (1,44m), celle allant de Rennes à Brest, via Morlaix, celle allant de Nantes à Quimper, et des tronçons comme celui reliant ces deux lignes de Landerneau à Quimper via Châteaulin.

- et un réseau secondaire à voie métrique et unique comprenant :

- ⇒ le Réseau Breton, déclaré d'intérêt général, mis en service de 1891 à 1908, puis 1925, composé des lignes suivantes : Carhaix/Morlaix, Carhaix/Guingamp, Guingamp/Paimpol (*déjà à voie normale*), Carhaix/La Brohinière, Carhaix/Rosporden, Carhaix/Châteaulin, Châteaulin/Camaret/Le Fret.

- ⇒ le premier réseau départemental, mis en service de 1893 à 1909, dirigé par la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux du Finistère (C.F.D.F.) et composé des lignes suivantes : Brest/l'Aber-Wrach, Brest/Portsall, Landerneau/Brignogan, Douarnenez/Audierne, Quimperlé/Concarneau, Pont l'Abbé/Saint Guénolé, Plouider/Saint Pol de Léon, Plabennec/Lesneven.

- ⇒ le second réseau départemental, mis en service en 1912 et 1913, complétant le premier réseau, dirigé par la Compagnie des Chemins de Fer Armoricaains (C.F.A.) et composé des lignes suivantes : Plouescat/Rosporden, Pont l'Abbé/Pont Croix, Portsall/Porspoder, Morlaix/Primel-Trégastel, Morlaix/Pont-Menou puis Plestin les grèves.

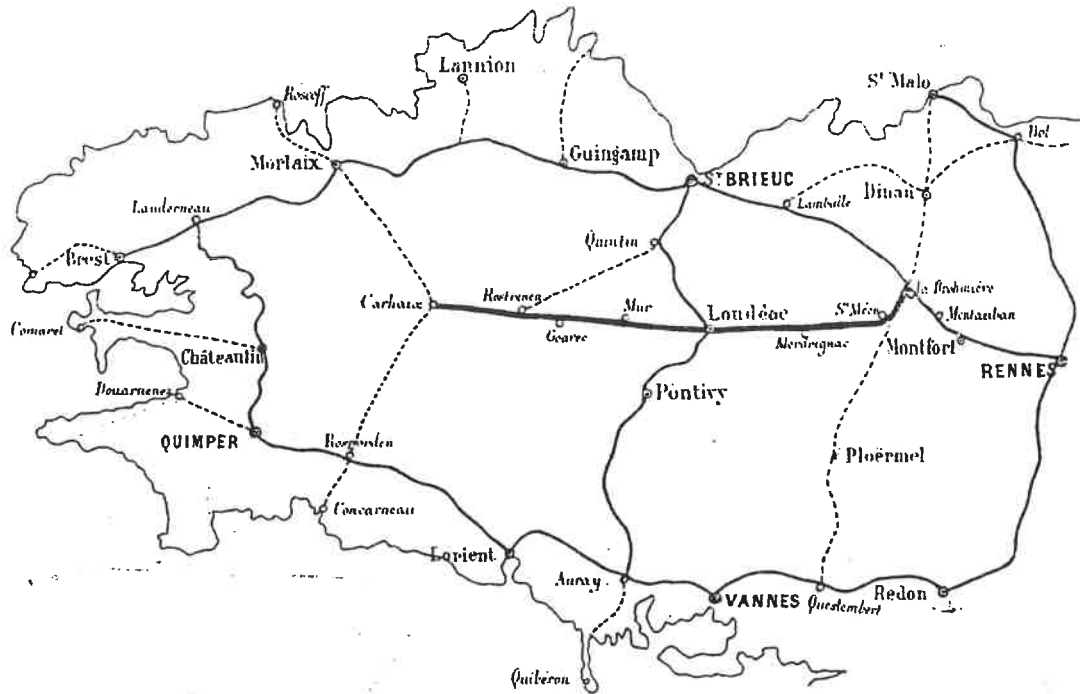
Ces réseaux finistériens (d'après Mr Chapuis, expert en technique ferroviaire) présentaient des qualités certaines : construction sur plate-forme indépendante, sans recourir à des sections sur chaussées ou sur accotements de routes ; tracés soigneusement étudiés pour faciliter la traction (courbes de 150 m, rampes n'atteignant que rarement le maximum autorisé de 30 mm/m) ; gares situées, sauf rares exceptions, à proximité immédiate des agglomérations.

De cet ensemble de lignes du réseau secondaire, seules celles de Carhaix/Guingamp (*après passage à voie normale en 1967*) et Guingamp/Paimpol seront maintenues.

QUELQUES PROJETS ...

Dans la turbulence que crée l'arrivée du chemin de fer, des projets sont lancés, chacun défendant son terroir avec enthousiasme. S'ils ne concernent pas tous le secteur des Monts d'Arrée, ces quelques documents (A.D. 18J19) permettent pourtant d'imaginer l'ardeur des débats soulevés à l'époque.

Le Grand Central(articles de presse de 1882)



Chronique Régionale

Gouarrec, le 41 août 1882.

Monsieur le rédacteur en chef,

Le 8 janvier dernier, vous aviez eu la bonté de faire part à vos nombreux lecteurs des listes impressions du vieux Gouarécain de l'histoire au sujet de notre ligne ferrée centre-Bretagne, à laquelle, hélas ! il ne reste même plus le nom, si pompeux jadis, de :

GRAND CENTRAL.

Aujourd'hui, je voudrais, si vous le voulez bien, appeler la plus sérieuse attention de mes concitoyens sur cette question capitale pour notre région :

AURONS-NOUS LE CHEMIN DE FER ?

« Aurons-nous le chemin de fer ? »

Telle est la question que se posent avec anxiété les malheureux habitants des contrées que devait desservir, suivant le programme de M. de Freycinet, la ligne de Carhaix à Saint-Méen.

Il semble, en effet, que la question, au lieu de s'approcher de la solution, s'en éloigne de plus en plus.

Le pays se couvre, ou plutôt est couvert de tracés.

Mais quel est le bon ? lequel a chance d'être adopté ? à quand le commencement des travaux ?

MYSTÈRE !

Et tout cela, grand Dieu ! parce qu'il a plu à quelques personnalités véritablement trop remuantes, à des conseils électifs de Quimper, de Rennes, de Brest et autres lieux, aussi peu intéressés dans la question que le grand Turc, de réclamer que la ligne fût traitée comme artère de :

GRANDE CIRCULATION !

C'est vraiment grand pitié !

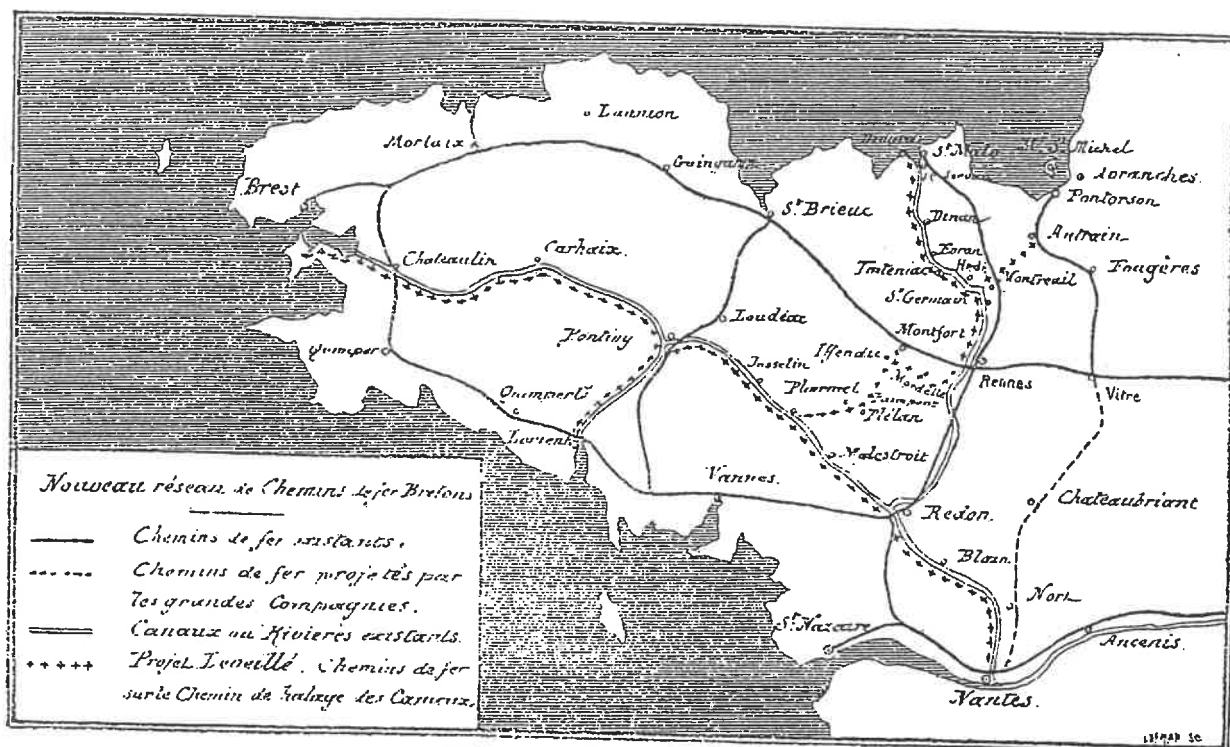
La ligne de Saint-Méen à Carhaix une ligne de grande circulation !

Bien ignorant ou bien naïf qui peut bercer illusion aussi ridicule !

La ligne de Rennes à Brest elle-même n'est même pas aujourd'hui, après vingt ans d'exploitation, une ligne de grande circulation ;

Elle fait ses frais d'exploitation ; mais ne couvre même pas l'intérêt de son capital de premier établissement, c'est le vieux Gouarécain qui vous le dit.

Un nouveau Réseau Breton....(projet de Jules Lévêillé en 1875)



Etablissement d'un chemin de fer économique.

Nous possédons dans nos cinq départements bretons de nombreux canaux qui ont absorbé beaucoup de millions et qui ne rendent à peu près rien.

Ce sont de longues routes d'eau, dotées d'un tirant variable, et n'effectuant guère que des transports à courte distance; sur l'une des berges de ces canaux existe un chemin de halage, qui permet la traction des bateaux, soit par des hommes, soit par des chevaux.

Nous voudrions, partout où nous possédons des canaux, planter notre voie ferrée sur le chemin de halage lui-même. Nous économiserions ainsi les acquisitions de terrains; nous économiserions presque absolument les travaux d'art; le nivellement serait préparé d'avance; nous économiserions les clôtures; la plate forme serait bornée d'un côté par la rivière, de l'autre par une rangée d'arbres qui existe dès maintenant; la circulation des voitures étant interdite sur le canal, et les deux rives n'étant que très-rarement rapprochées par des ponts, il n'y aurait pour ainsi dire pas de coupures de routes de terre à exécuter.

Nous adopterions, comme type actuel de notre voie, la voie étroite. La dimension du chemin de halage nous y contraint; et le matériel y gagnerait de coûter moins cher, d'être plus léger, de fatiguer moins les berges et de se prêter mieux aux sinuosités du tracé.

Nous nous garderions d'exagérer notre matériel roulant. C'est par eau, et par conséquent au moyen du matériel fluvial existant, que nous continuerions à effectuer les transports de marchandises à petite vitesse. Nous réserverions nos wagons au

transport des voyageurs et des marchandises rapides. Nous dirons bientôt pourquoi nous avons la confiance que l'Etat nous allouerait à titre de subvention le prix d'acquisition de nos voitures.

Nous nous adresserions pour les fournitures de rails et de traverses aux propriétaires d'usines et de forêts, qui sont aujourd'hui enclavées et comme perdues en Bretagne, et qui par conséquent n'ont pas de communications ou qui n'ont que des communications malaisées avec le reste de la France. Ces propriétaires doivent désirer vivement qu'on les raccorde avec les marchés de consommation, et qu'on leur facilite ainsi l'exportation de leurs fers et de leurs bois. Nous recevrons d'eux les traverses et les rails nécessaires à l'installation de notre réseau. Nous nous débiteurons de ces avances, et nous amortirions ce passif spécial en effectuant jusqu'à due concurrence, et par compensation, tous les transports exigés par l'exploitation de ces usines et de ces forêts devenues nos créancières.

Nous demanderions aux communes desservies de prendre à leur charge la construction des gares et des stations qui profitent surtout à l'intérêt local et en faveur desquelles l'intérêt local consentirait plus volontiers des sacrifices pécuniaires.

Nous solliciterions de l'Etat qu'il maintint à son budget les crédits habituels pour frais d'entretien et de personnel des canaux. Nous solliciterions de plus de lui qu'il suspendit la perception des droits de navigation sur les lignes qui nous seraient remises.

Nous prierions enfin les départements que nous voulons desservir de nous accorder une subvention de 20,000 fr. par kilomètre.

A ces conditions nous pourrions entreprendre tout un nouveau réseau ferré en Bretagne.

LA LIGNE PLOUESCAT/ROSPORDEN

Cette ligne, d'une longueur d'environ 135 kms, faisait partie d'un réseau étudié dès 1904 et dont la concession fut attribuée à Mrs Favre et Nanquette. Elle était l'une des plus longues lignes parmi les petits trains du réseau local français ; elle desservait 7 chefs-lieux de cantons et une vingtaine d'autres localités, recoupant ou rejoignant les lignes de Paris-Brest, Carhaix-Châteaulin, Paris-Quimper ; elle comportait 24 arrêts obligatoires et 7 facultatifs.

Reconnu d'utilité publique en 1908 à titre de chemin de fer d'intérêt local, cet ensemble fut confié en 1911 à la Compagnie des Chemins de Fer Armoricaux (C.F.A.), et les lignes mises en service en 1912 et 1913. Le tronçon de Landivisiau à La Feuillée fut ouvert le 11 juin 1912 et celui de La Feuillée à Châteauneuf du Faou le 25 novembre 1912.

En 1922 le département rachetait la C.F.A. pour la confier à la C.F.D.F. En 1932, par suite d'une baisse de plus en plus importante de la rentabilité, le trafic fut interrompu et les lignes démantelées à partir de 1934, le tronçon concernant La Feuillée sera enlevé courant 1936.

La ligne proposait à ses débuts trois aller-retour par jour, puis à partir de 1921 un aller-retour par jour complété par des trains périodiques de foires et marchés. Il fallait 10 heures pour joindre les deux terminus, au prix (en 1913) de 10,45 frs en première classe et de 6,45 frs en seconde. La vitesse moyenne était d'environ 13 km/heure.

Au départ de Plouescat, la longue ligne transversale de Rosporden obliquait vers le sud en direction de Plouzévédé, puis descendait vers Landivisiau dans la vallée de l'Elorn. Elle desservait successivement les gares de Landivisiau-ville et de Landivisiau-transit, passait sous la grande ligne Paris-Brest et franchissait la rivière Elorn. Au-delà de la station de Sizun, elle s'incurvait vers l'ouest et son tracé avoisinait celui de la R.N.164 pour se diriger vers Commana et s'élever vers Roch Trévézel, point culminant de la ligne. Elle redescendait ensuite jusqu'à la gare de La Feuillée qui disposait d'une remise à locomotives, pour s'orienter à nouveau vers le sud à travers une région faiblement peuplée où elle ne rencontrait que de modestes bourgades. A l'approche de Châteauneuf du Faou, elle enjambait la ligne Carhaix-Châteaulin du Réseau breton. Le tracé s'infléchissait ensuite vers St Thoïs, où la voie franchissait le canal de Nante à Brest (Aulne canalisé). Il s'élevait alors à nouveau à travers les Montagnes Noires, desservant quelques localités assez éloignées les unes des autres, Trégourez, Coray et Tournay, et dessinant ensuite une boucle vers Héliant. Elle atteignait enfin, au terme d'un trajet de 136 km, le terminus de Rosporden.

La Feuillée à Châteauneuf-du-Faou (Service à partir du 25 novembre 1912)

1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	La Feuillée. dép.	6	9:40	15 40	Châteauneuf-du-Faou. dép.	7 45	13 40	17 50
2	95	Brennilis.	6 09	9 49	15 49	Plonévez-du-Faou. . . .	8 04	14 01	18 10
2	63	Loqueffret-Saint-Herbot. . . .	6 21	10 01	16 01	Le Cloître-Pleyben. . . .	8 19	14 17	18 26
2	30	Le Quistillic.	6 28	10 08	16 08	Lannédern.	8 30	14 29	18 38
2	10	Brasparts.	6 44	10 24	16 24	Brasparts.	8 40	14 39	18 48
1	40	Lannédern.	6 56	10 36	16 36	Le Quistillic.	9	14 59	19 08
1	40	Le Cloître-Pleyben.	7 07	10 47	16 47	Loqueffret-Saint-Herbot. . . .	9 08	15 07	19 17
0	60	Plonévez-du-Faou.	7 22	11 02	17 03	Brennilis.	9 20	15 19	19 30
0	60	Châteauneuf-du-Faou. ar.	7 41	11 21	17 22	La Feuillée. ar.	9 29	15 28	19 39

Horaire lors de l'ouverture de la ligne ...

...et quelques années après

CHEMINS DE FER ARMORICAINS												
PLOUESCAT A ROSPORDEN												
Plouescat.....dép.	...	6 10	10 32	...	16 30	● Rosporden...dép.	...	8 45	14 30	18 5		
Plouzévédé-Berven..	...	6 37	10 59	...	16 55	Elliant.....	...	9 5	14 48	18 23		
Plouvorn.....	...	7 1	11 23	...	17 19	Tourc'h.....	...	9 27	15 8	18 42		
Plougourvest.....	...	7 13	11 35	...	17 31	Coray.....	...	9 47	15 25	19		
Landivisiau-Ville...	...	7 31	11 49	12 49	17 49	Trégourez.....	...	10 12	15 50	19 25		
● Landivisiau-Tré (193) arr.	...	7 37	11 55	12 55	17 55	Laz.....	...	10 28	16 5	19 40		
Locmélard.....	...	7 45	12	13	18 13	St-Thois-Pont-Pol...	...	10 44	16 23	19 59		
Ploudiry.....	...	7 58	13	13	18 26	● Châteauneuf - arr. du-Faou.....dép.	...	11	16 39	20 15		
Sizun.....	...	8 10	13	25	18 38	Plonévez-du-Faou-V.	...	7 15	12 30	17 40		
Kerbrézé.....	...	8 30	13	45	18 58	Le Cloître-Pleyben..	...	7 41	12 51	18 2		
Communa.....	...	8 45	14	19	19 13	Lannédern.....	...	7 57	13 9	18 18		
La Feuillée.....arr. dép.	...	9 4	14	19	19 32	Brasparts.....	...	8 10	13 21	18 31		
Brennilis.....	...	9 40	14	55	20 8	Loqueffret-St-Herbot	...	8 29	13 40	18 50		
Loqueffret-St-Herbot	...	6	15	4		Brennilis.....	...	9	14 12	19 23		
Brasparts.....	...	6 11	10 6	15 15	...	La Feuillée.....arr. dép.	...	9 16	14 24	19 41		
Lannédern.....	...	6 23	10 18	15 28	...	Communa.....	...	9 25	14 38	19 50		
Le Cloître-Pleyben..	...	6 59	10 54	16 3	...	Kerbrézé.....	...	5 55	10 10	15 45		
Plonévez-du-Faou-V.	...	7 13	11 8	16 17	...	Sizun.....	...	6 29	10 45	16 20		
● Châteauneuf - arr. du-Faou.....dép.	...	7 25	11 20	16 29	...	Ploudiry.....	...	6 42	10 58	16 33		
St-Thois-Pont-Pol...	...	7 46	11 40	16 50	...	Locmélard.....	...	7 1	11 17	16 52		
Laz.....	...	8 6	12	17 10	...	● Landivisiau-Tré (219) arr. dép.	...	7 15	11 31	17 7		
Trégourez.....	...	8 30	14 3	17 32	...	Landivisiau-Ville...	...	7 28	11 44	17 22		
Coray.....	...	8 46	14 19	17 47	...	Plougourvest.....	...	7 40	11 56	17 35	(a)	(b)
Tourc'h.....	...	9 9	14 42	18 12	...	Plouvorn.....	...	8 55	12 10	18 8	13 35	13 35
Elliant.....	...	9 19	14 52	18 23	...	Plouzévédé-Berven..	...	9 5	12 17	18 21	13 48	14 50
● Rosporden...arr. (219)	...	9 50	15 26	18 53	...	Plouescat.....arr.	...	9 20	18 36	14 3	15 5	
		10	15 36	19 3	...			9 30	18 50	14 15	15 17	
		10 20	15 59	19 25	...			9 49	19 13	14 38	15 40	
		10 35	16 14	19 40	...			10 10	19 35	15	16 2	

Arrêt en outre aux arrêts facultatifs : Cléder-Lanveur, Trénaouénan, Le Bant, Le Roc-Tré-Judon, Le Quistillic, Guernilis, Bois-Jaffray-St-Guénal.

(a) N'a pas lieu le mercredi, jour de marché à Landivisiau.

(b) N'a lieu que le mercredi, jour de marché à Landivisiau.

GARES	DIS	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	GARES	DIS	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	GARES	DIS	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.
	km.	fr. c.	fr. c.		km.	fr. c.	fr. c.		km.	fr. c.	fr. c.
De Plouescat				Sizun.....	40	3 10	2 05	Plonévez-d-F.V	90	6 95	4 65
Plouzévédé-B..	9	70	45	Kerbrézé.....	44	3 40	2 25	Châteauneuf-F.	97	7 50	5
Plouvorn.....	15	1 15	75	Communa.....	49	3 10	2 50	St-Thois-Pt-Pol	103	8	5 30
Plougourvest..	19	1 45	1	La Feuillée....	60	4 65	3 10	Laz.....	108	8 35	5 55
Landivisiau-V.	24	1 85	1 25	Brennilis.....	64	4 95	3 30	Trégourez.....	111	8 60	5 70
— Transit	26	2	1 35	Loqueffret-St-H	68	5 25	3 50	Coray.....	119	9 20	6 15
Locmélard.....	31	2 40	1 80	Brasparts.....	76	5 85	3 90	Tourc'h.....	123	9 55	6 35
Ploudiry.....	35	2 70	1 80	Lannédern.....	80	6 20	4 10	Elliant.....	129	10	6 65
				Le Cloître-Pleyb	84	6 50	4 35	Rosporden.....	135	10 45	6 95

PROCES VERBAL DE RECONNAISSANCE

... de la ligne Plouescat à Rosporden (partie comprise entre La Feuillée et Châteauneuf du Faou) réalisé le 18 novembre 1912 (AD 5 S 222).

"L'an mil neuf cent douze, le dix-huit novembre, la commission nommée par arrêté de Mr le Préfet du Finistère en date du 7 novembre 1912, pour la reconnaissance de la section du chemin de fer de Plouescat à Rosporden, comprise entre La Feuillée et Châteauneuf du Faou, s'est réunie à la gare de Châteauneuf du Faou à 9 heures du matin.

Ont été présents : MM Pigeaud, ingénieur en chef du contrôle ; Le Cuillier, ingénieur du contrôle à Châteaulin ; Bare, ingénieur du contrôle à Morlaix, (MM Rodallec et Philipot, conseillers généraux étaient absents)

La commission a pris place dans un train composé de la façon suivante :
1 locomotive
3 wagons chargés
1 fourgon
2 voitures à bogies, pesant au total environ 32 tonnes, y compris le poids de la locomotive.

Elle a procédé à une visite du dit chemin de fer sur le parcours Châteauneuf du Faou, Plonévez du Faou, le Cloître Pleyben, Lannedern, Brasparts, Le Quistillic, Loqueffret-Saint Herbot, Brennilis et La Feuillée.

Le train précité a suivi l'horaire des trains réguliers et le parcours s'est effectué sans indident. Il a été constaté que la voie est en bon état; que, d'autre part, les travaux sont achevés presque entièrement et qu'ils peuvent être reçus provisoirement avec les réserves qui seront développées dans un procès-verbal spécial.

La commission a constaté que le personnel des gares est au courant des consignes d'exploitation et que l'instruction de quelques-uns des agents a besoin, cependant, d'être complétée d'ici la mise en exploitation. Elle a constaté, en outre, que deux mécaniciens agréés déjà par Mr le Préfet sont en état d'assurer le service. Elle a constaté également que les communications téléphoniques de gare en gare sont convenablement assurées.

....Des expériences en marche normale du train ayant été faitesil a été constaté que l'arrêt complet du train est obtenu au bout de 5 à 6 secondes sur un parcours de 50 à 60 mètres.

En conséquence la commission estime que la section peut être mise prochainement en exploitation et propose d'autoriser les concessionnaires à commencer leur service à la date du 25 novembre 1912."

LA GARE DE LA FEUILLEE

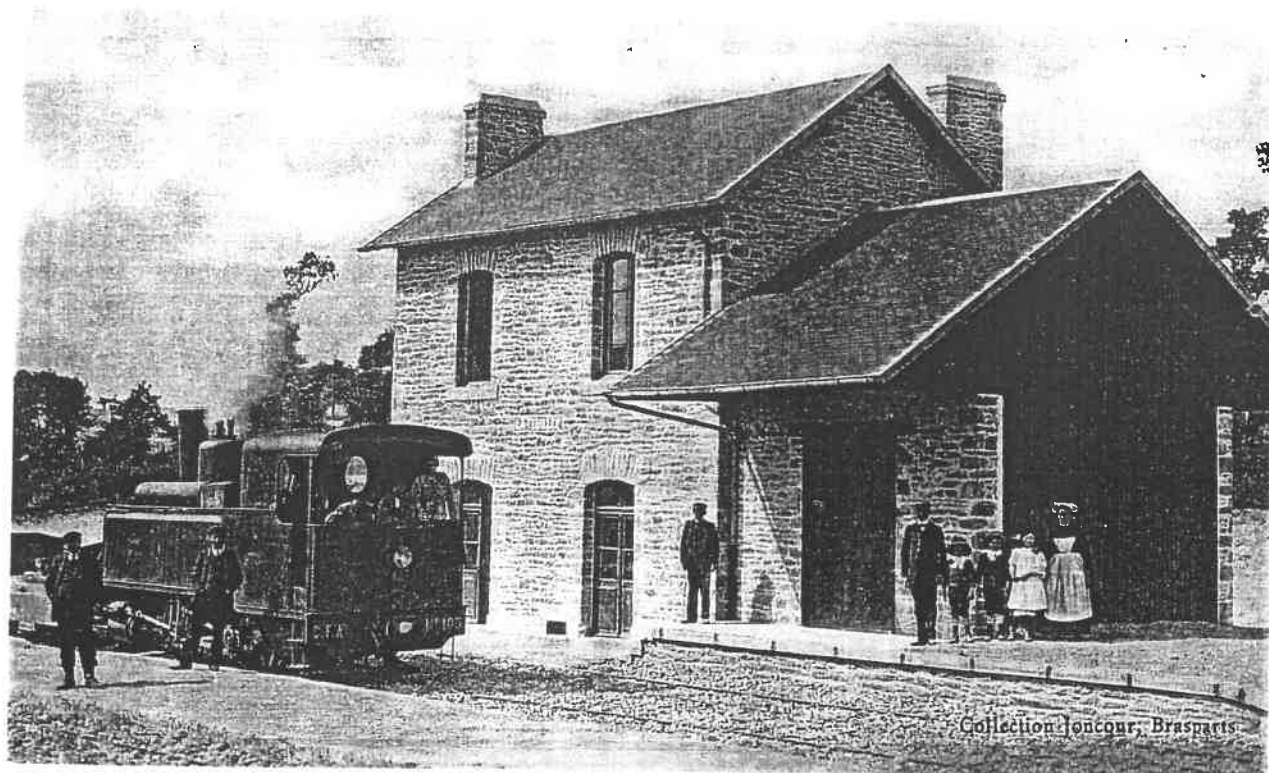
Un courrier de l'ingénieur en chef de la C.F.A. daté du 22/08/1910 indique ce qui sera construit à la station de La Feuillée (A.D 5S240) :

- une voie d'évitement pour le garage possible des trains
- un bâtiment de marchandises avec possibilité d'adjonction de deux voies en cul de sac
- un bâtiment des voyageurs composé au rez de chaussée d'une salle d'attente, d'un bureau, d'une salle pour les bagages et messageries, et au premier étage d'une cuisine et de deux chambres pour le chef de gare
- une halle à marchandises
- un quai découvert avec rampe d'accès
- un water-closet avec lampisterie contigüe
- un trottoir à voyageurs

Les bâtiments seront construits en pierre du pays laissées apparentes, selon un plan quasiment identique pour toutes les gares de la ligne. Une grue à eau et un parc à combustible seront également installés.

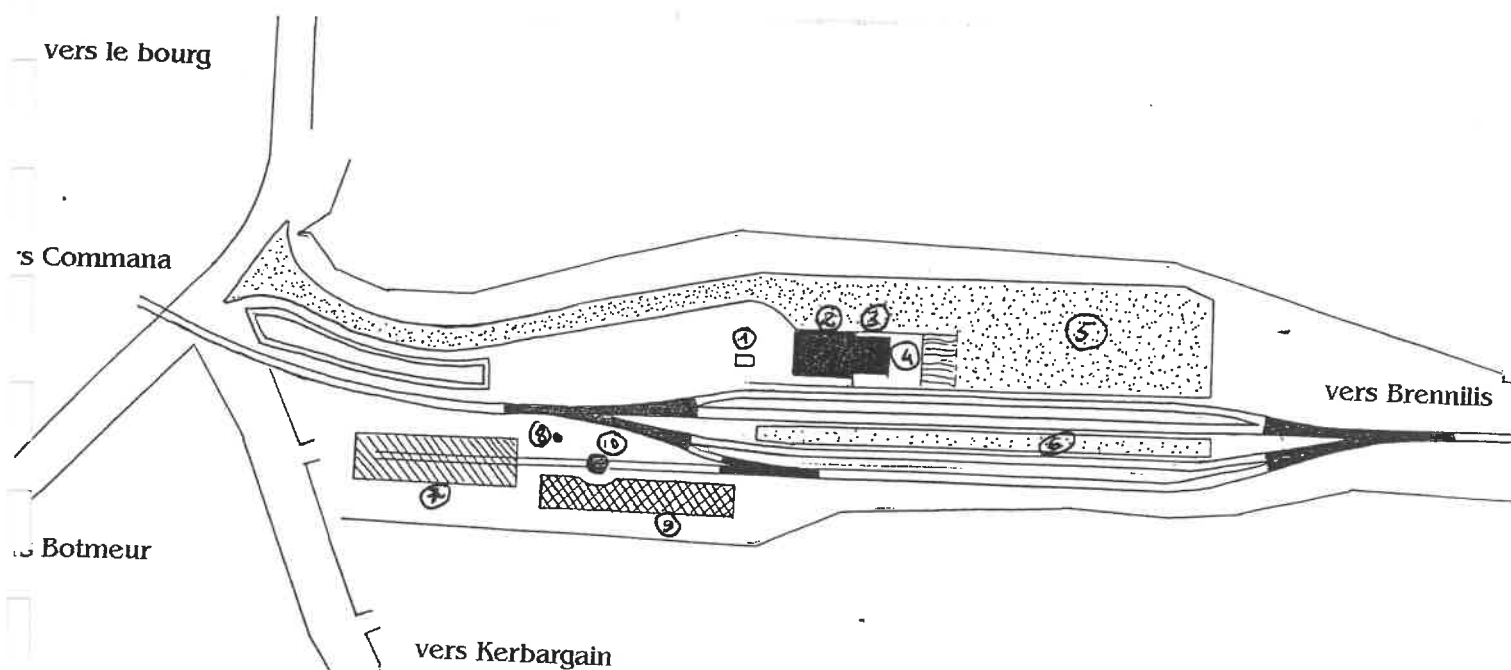
L'année suivante sera ajouté au projet initial la construction d'une remise pour deux machines et une voie supplémentaire de garage, ceci dans l'optique d'utiliser La Feuillée comme gare de remisage lors de la création d'un troisième réseau de chemins de fer (qui ne verra jamais le jour). L'idée était de créer au départ de cette gare une ligne vers Huelgoat (longueur prévue en 1912 : 14 kms) et une autre vers Morlaix (longueur prévue en 1912 : 17 kms). (A.D. 5S240)

Une autre source d'archives (A.D. 5S104) nous permet de découvrir les différentes catégories de personnel employé sur la ligne Plouescat-Rosporden en janvier 1926. L'absence d'archives de la société concessionnaire nous empêche de connaître le nom des différents (?) chefs de gare de La Feuillée, mais on peut calculer que sur l'ensemble de la ligne, environ 135 personnes y travaillaient.



la gare de La Feuillée

Plan de la gare (A.D 5S240)



- 1) WC lampisterie
- 4) quai
- 7) Remise à locomotive
- 10) Plaque tournante

- 2) Bâtiment des voyageurs
- 5) cour
- 8) Grue hydraulique

- 3) Halle à marchandises
- 6) trottoir à voyageurs
- 9) Parc à combustible

IMAGINONS UNE JOURNEE DANS LA GARE A CETTE EPOQUE

Le soleil n'est pas encore levé ce matin de juillet que, déjà, dans la remise à locomotives, c'est effervescence. La Corpet-Louvet n°105 est en chauffe, prête au départ. Sous l'abri, le chauffeur surveille le foyer, tandis que le mécanicien graisse avec soin l'embiellage de sa machine. Le premier mécano, d'un signe de la main, les salue avant de rejoindre derrière eux la seconde équipe qui s'affaire sur la deuxième Corpet Louvet.

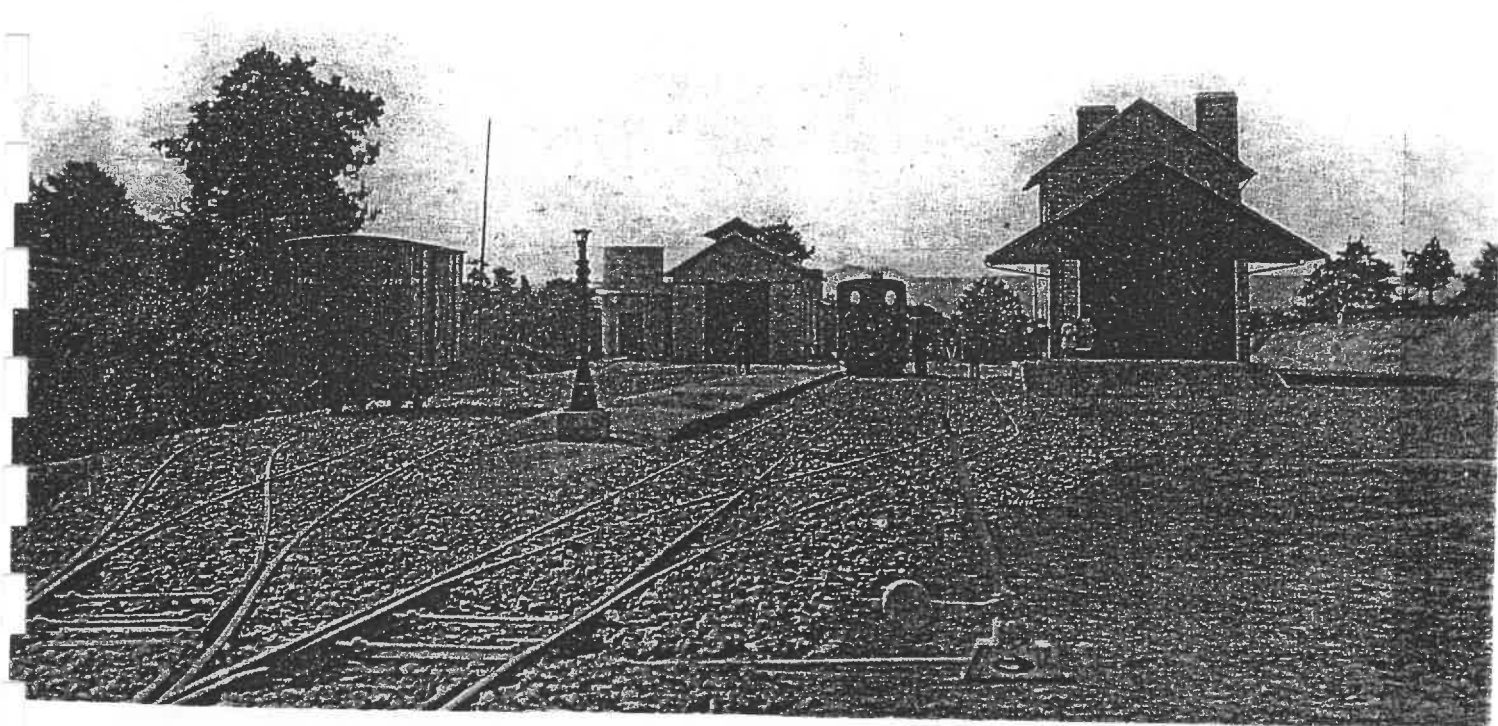
Quelques minutes plus tard, la première locomotive sort de la remise. Elle passe devant le chef de gare, qui veille sur l'aiguillage, en le saluant d'un coup de sifflet. Puis elle va, en "rebroussant", à la vitesse d'un homme au pas, se ranger devant ses wagons. Le mécano descend fixer l'attelage, tandis que les -rares- passagers montent dans la voiture. Après avoir allumé la lanterne de fin de convoi, le chef de gare remonte le long du train, vérifiant au passage tous les attelages. Puis, d'un signe de la main et d'un coup de sifflet, il commande le départ du convoi vers Commana. La loco lui répond d'un long coup strident, la cheminée vomit un épais nuage de fumée, et le train se met en route. Cinq minutes plus tard, c'est au tour du second train de partir, mais dans la direction opposée, vers Rosporden. Il est 6 heures, l'horaire est respecté.

Les trains sont peut-être partis, mais le travail du chef de gare ne fait que commencer. Avec l'aide du manutentionnaire il entreprend de décharger les sacs de semences d'un wagon couvert, arrivé la veille. Le labeur est interrompu de temps en temps pour donner des renseignements aux clients. Malgré ces interruptions, après deux heures d'un rythme assidu, le wagon est vidé. C'est bien le moment pour un café, servi dans la cuisine au premier étage. Soudain, un coup de klaxon fait sursauter tout le monde : un camion arrive, chargé de ferraille. Problème : hormis le wagon couvert, il n'y a pas de tombereau où charger la marchandise. Le ferrailleur accepte d'attendre l'arrivée du prochain train, dans une demi-heure. Durant ce délai, le chef de gare essaye de contacter les autres gares qui pourraient avoir un wagon inutilisé. Heureusement, il en trouve un à Commana, qui sera attelé au train déjà en retard venant de Plouescat.

9h28 : le train en provenance de Rosporden entre en gare avec 3 minutes de retard. Après les traditionnelles salutations, le chef de gare dételle la locomotive qui va se garer devant la grue à eau grâce à quelques manoeuvres d'aiguillages. Le chauffeur descend de la machine, grimpe sur le marchepied avant et actionne la tringle d'ouverture de la caisse à eau. Puis c'est le manche de la grue qui est pivoté face à cette ouverture ; un coup de manivelle et l'eau commence à monter dans la locomotive. Le chauffeur se dirige alors vers le parc à charbon. Il saisit la pelle et entreprend de recharger les soutes à combustible ... la montagne risque d'être rude pour la machine !

IMAGINONS UNE JOURNEE DANS LA GARE A CETTE EPOQUE

679 - La Feuillée - Gare des Chemins de fer Armoricaains - Vue d'ensemble



Trois coups de sifflet annoncent l'arrivée du train venant de Plouescat. C'est avec près d'un quart d'heure de retard qu'il pénètre dans la gare. Aussitôt immobilisé, les voyageurs descendent du train. Un homme d'affaires, en costume, grogne contre la locomotive, qui siffle et souffle dans tous les sens. Sans doute ignore-t-il que la montagne est éprouvante pour la petite 030T ! Pour ne pas retarder plus le train, le personnel de la compagnie s'empresse de remplir les soutes à eau et à charbon de la machine. Pendant ce temps, l'autre locomotive aide à la manoeuvre des wagons destinés à La Feuillée. Puis le départ est donné. Un voyageur essoufflé monte en vitesse dans la voiture. Heureusement pour lui que le train était en retard ! Le convoi part enfin, avec quelques minutes de plus de décalage sur l'horaire.

L'autre locomotive, quant à elle, va se ranger en tête de son train. Attelage et frein sont vérifiés, le départ peut être donné. A 10h10, le convoi s'ébranle en direction de la plus grosse difficulté du parcours : la montagne. La gare retrouve enfin son calme. Le ferrailleur commence à charger sa marchandise dans le tombereau. Le prochain train arrivera de Rosporden vers 14h30 ; d'ici là, il y a des formulaires à remplir, deux wagons à décharger, le déjeuner à prendre et de nombreux renseignements à donner.

IMAGINONS UNE JOURNEE DANS LA GARE A CETTE EPOQUE

14h30 : les passagers attendent leur train. Le manutentionnaire sangle une charette sur un wagon plat. Plus loin, sur la même voie, un tombereau rempli de marchandises attend lui aussi, en compagnie d'un wagon plat. Le chef de gare consulte sa montre. Le train est attendu dans 8 minutes, aucun retard n'ayant été signalé. Un bref coup de sifflet du côté de Croaz an Herry l'annonce. A son arrivée, les passagers montent et descendent de l'unique voiture du convoi, les uns allant aux toilettes de la station, les autres allant se promener aux alentours, certains allant au café de la gare, juste à côté. En effet le train ne repart qu'à 15h45.



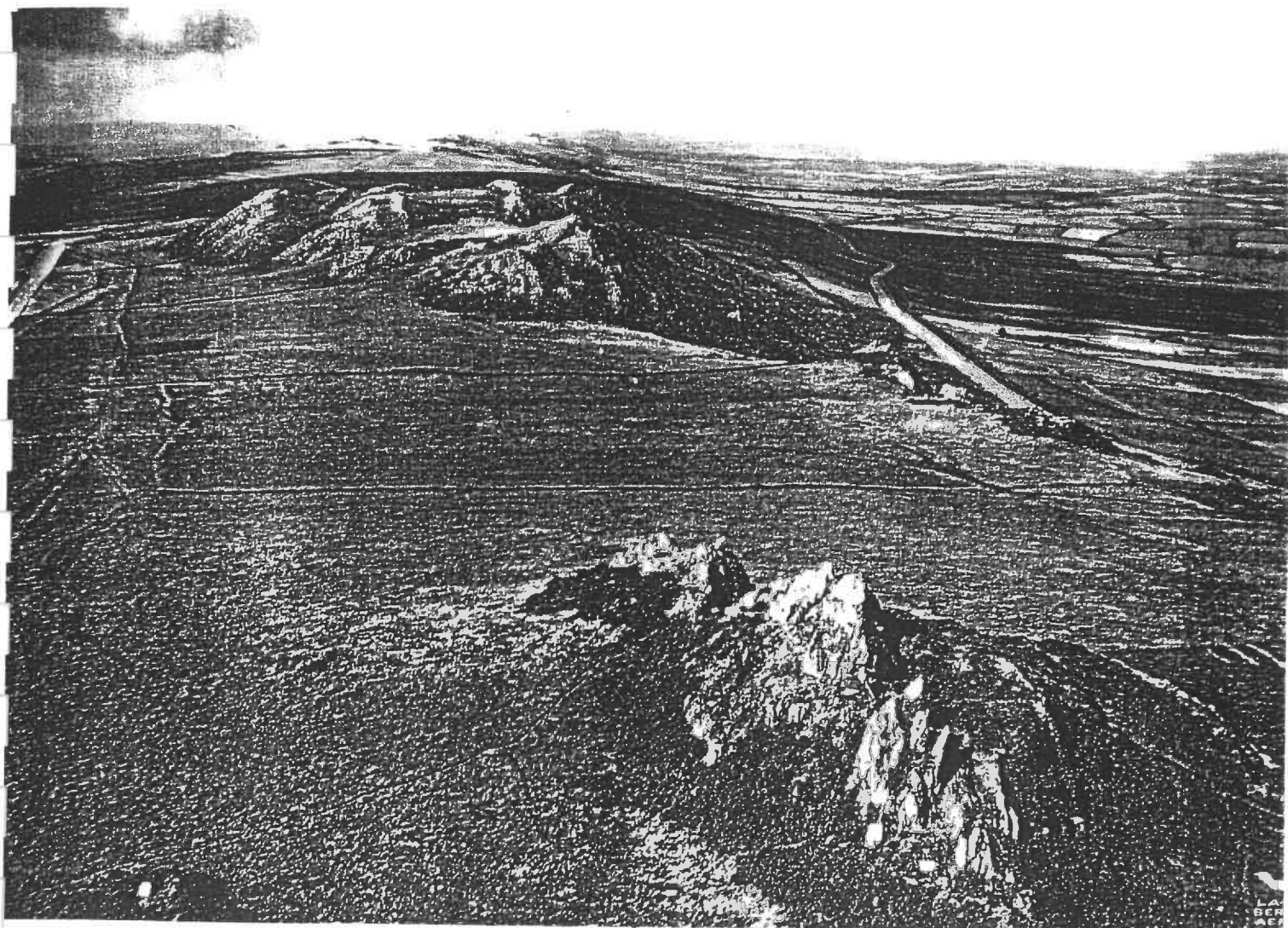
Mr et Mme Bronnec devant le Café de la Gare

Durant ce temps, la Corpet Louvet regagne la remise à locomotives pour un nettoyage de la boîte à fumée. Toutes les cendres de charbon sont enlevées de la chaudière, ceci afin de diminuer les problèmes de tirage. D'autres passagers sont arrivés, attendant le train venant de Plouescat. Il est déjà 15 h quand il entre en gare. La montagne l'a -une fois de plus- mis en retard ! Tout le monde se dépêche. A 15h07, le convoi repart, plein de combustible et de passagers. 15h40 : la locomotive se met en tête du train pour Plouescat. Une fois attelée, le chauffeur actionne la commande du sifflet. Un son strident en sort, prévenant les passagers qui reviennent en se pressant. Cinq minutes plus tard et après deux nouveaux coups de sifflet, le chauffeur desserre les freins, injecte la vapeur dans les pistons. La loco se met en branle. Le calme se réinstalle pour quelques heures à La Feuillée.

IMAGINONS UNE JOURNEE DANS LA GARE A CETTE EPOQUE

En cette fin d'après-midi, le ciel s'est assombri. Le soleil devient peu à peu orangé au dessus des montagnes. Au premier étage, le chef de gare aide sa femme à plier des draps. On l'a averti que le train venant de Rosporden serait en retard. Il a heurté une charrette près de Coray, dans l'après-midi. Son arrivée est prévue vers 20h30 au lieu de 19h50. De sa fenêtre, il aperçoit des lumières, au loin. C'est le train qui arrive. Dans quelques minutes, il sera en gare.

Dehors, il fait frais. A 20h14, le train venant de Plouescat entre en gare. Après le grincement des freins, le long sifflement de la chaudière résonne. Les rares passagers descendent ; le chauffeur dételle la loco tandis que le mécano va ouvrir les portes de la remise. Le chauffeur prend le manche et dirige la machine à l'abri. Dans la remise, les deux compagnons prennent les dispositions pour la maintenir sous pression pendant la nuit. Dix minutes plus tard, c'est la deuxième locomotive qui est rangée devant elle. Puis les quatre conducteurs se dirigent vers la cuisine de la gare, pour y prendre leur repas. Dans moins d'une heure, ils seront endormis non loin de leurs machines, dans le dortoir. Un sommeil bien mérité car la journée a été dure !



LE PERSONNEL DE LA LIGNE

Leur effectif se composait de :

⇒ pour la voie Plouescat-Rosporden :

un chef de district
9 chefs d'équipe et 2 sous-chef d'équipe
36 poseurs et 3 poseurs auxillaires
un maçon et un alde-téléphoniste

⇒ pour la traction Plouescat-Rosporden :

1 chef de dépôt et 8 chauffeurs
1 chef mécanicien et 4 mécaniciens

⇒ pour le mouvement et trafic La Feuillée-Plouescat :

une chef de station et un chef de gare
8 receveuses et un contrôleur
4 conducteurs et un conducteur temporaire
3 hommes d'équipe

⇒ pour le mouvement et trafic La Feuillée-Rosporden :

10 receveuses et 2 conducteurs
1 contrôleur et un chef de station
1 facteur et un inspecteur

⇒ pour le bureau magasin de Châteauneuf du Faou :

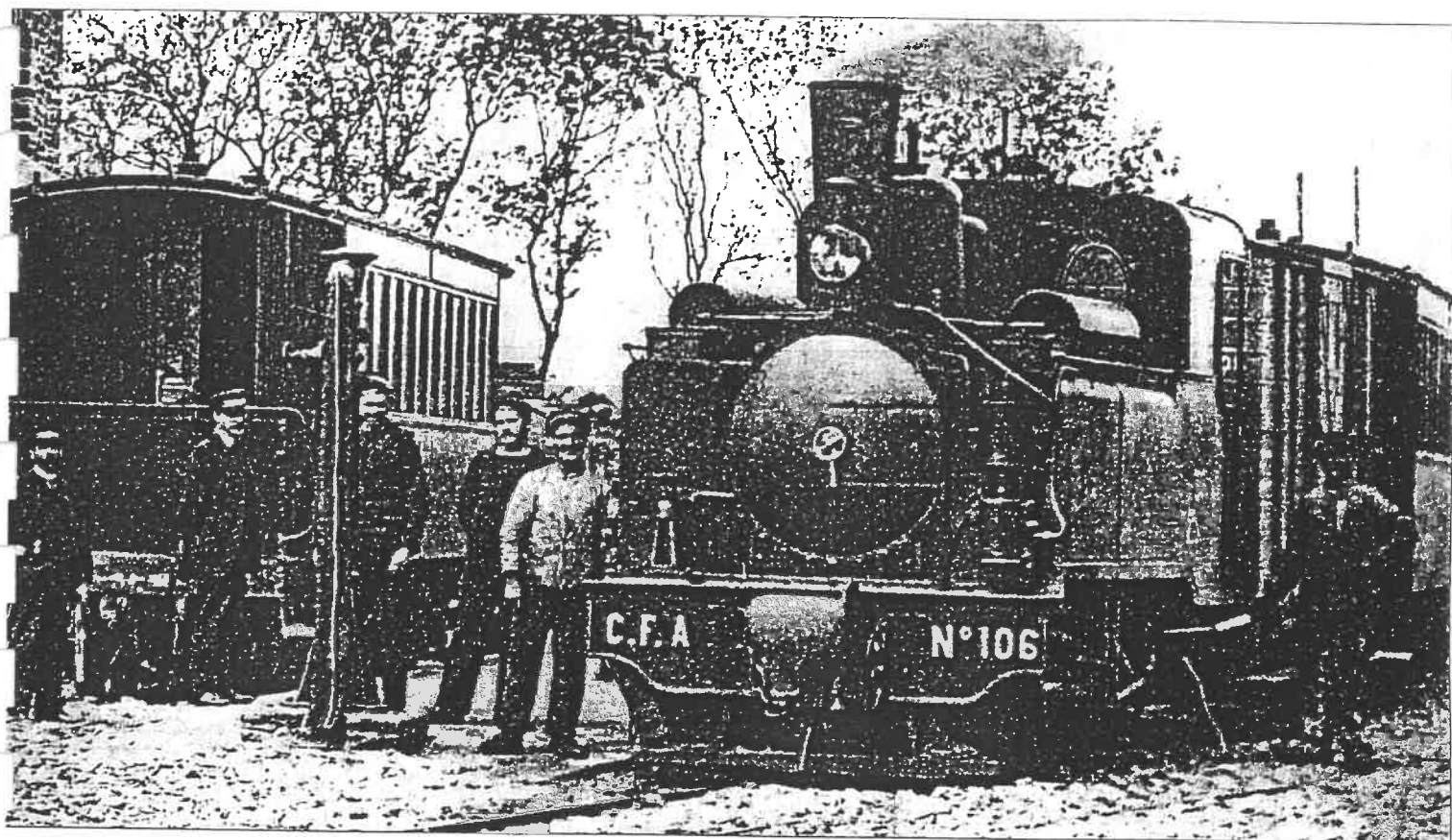
un comptable et un expéditionnaire

⇒ pour le matériel et traction aux ateliers de Châteauneuf du Faou :

un chef d'ateliers
2 tourneurs et 9 ajusteurs
2 chaudronniers et 2 forgerons
2 menuisiers et 2 peintres
un machiniste et 2 aide-ouvriers
4 manoeuvres et 3 apprentis

Un procès verbal d'accident survenu en 1917 (voir page 28) nous permet de connaître la composition du personnel d'un petit train circulant à l'époque :

1 chef de train, 1 mécanicien, 1 chauffeur, 1 chef d'équipe, quelques hommes d'équipes.....et 4 voyageurs !



(Coll. P.-Y. Bourneuf)

LE MATERIEL ROULANT

Un inventaire de 1925 permet de connaître la composition et le volume du matériel roulant sur la ligne Plouescat-Rosporden. (A.D 5S 124). Il permet, par comparaison avec les inventaires des autres lignes, de noter l'importance de ces véhicules, justifiée par le kilométrage (de réseau local) le plus long du département.

- ⇒ **Les locomotives** : de type 030T de 17 tonnes à vide, construites de 1910 à 1912 par la firme Corpet-Louvet et numérotées comme suit :

n° 101-103-105-107-109-111-112-114

- ⇒ **Les voitures à voyageurs** : de type à bogies, à caisse en frises de bois et plateformes d'extrémités, équipées de freins à air et à vis, parmi lesquelles on distinguait :

- **des voitures mixtes** (1ère et 2ème classes) de la série AB,
n° AB1-AB3-AB5-AB6-AB8

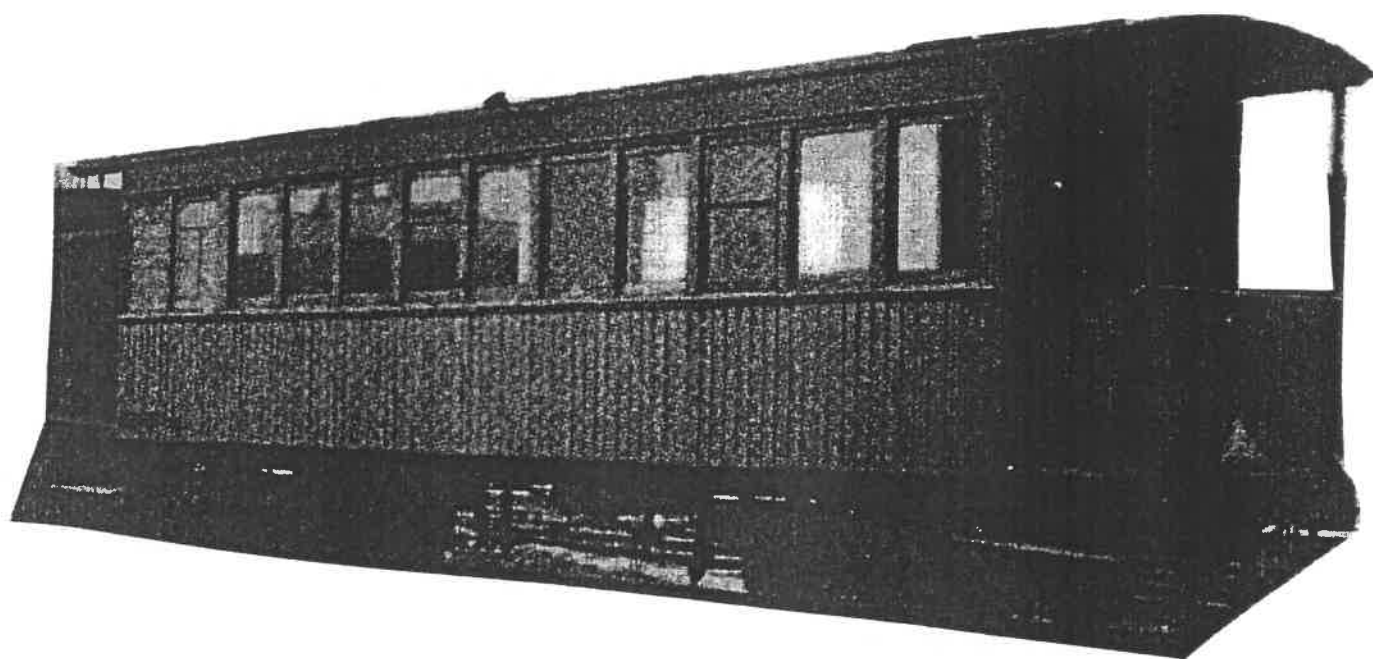
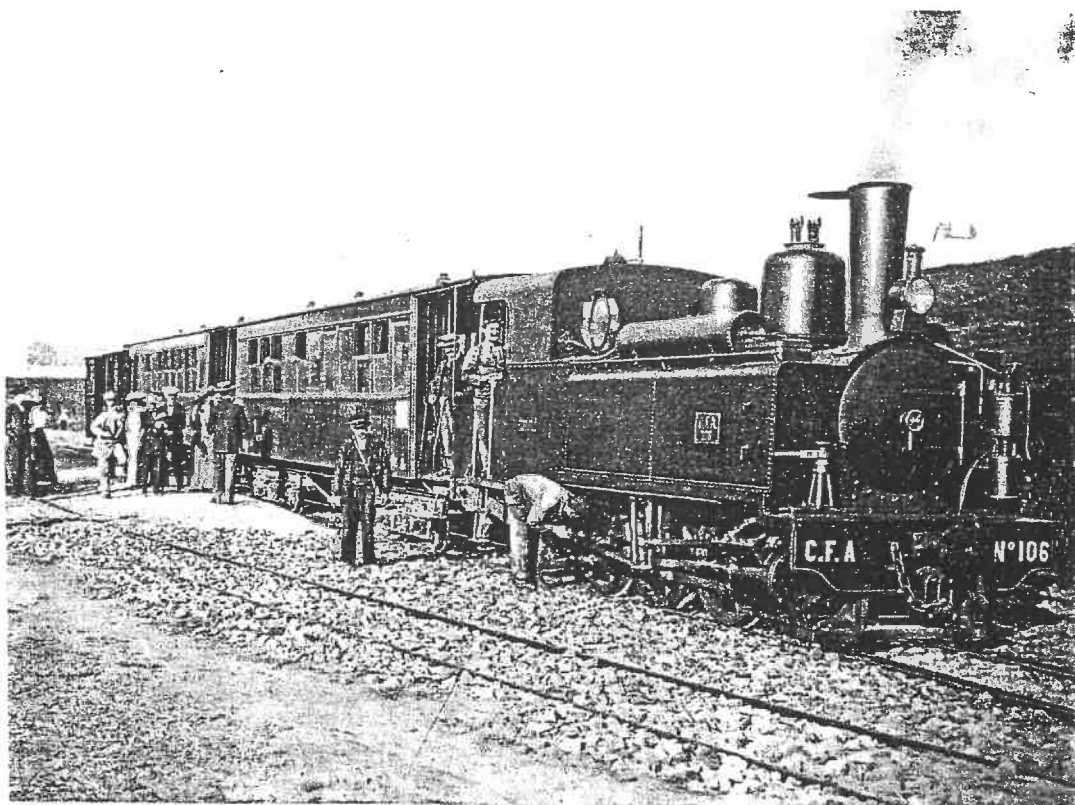
- **des voitures de 2ème classe** de la série B,
n° B43-B44-B45

- **une voiture mixte 1ère, 2ème, fourgon** de la série ABD

- ⇒ **Les fourgons** : fourgons à bagages à deux essieux, d'une capacité de 5t, équipés de freins à vis et à air, série D,

n° D104-D105-D106-D108-D109-D113

- ⇒ **Les wagons** : à deux essieux, admettant une charge de 10 tonnes, parmi lesquels on distinguait :



Voiture à voyageurs de type AB

- **wagons** couverts série K, et tombereaux à barre de faitage, série K puis H,

n° K301-K302-K303-K304-K304-K305-K312-K313-K314-
K315-K316-K320-K201-K202-K203-K204-K205-K206-K207-
K208-K209-K210-K211-K214-K215-K225-K226-K227-K228-
K229-K230-H501-H502-H503-H506-H507-H508-H514-H515-
H404-H405-H406-H407-H408-H409-H410-H411-H412-H413-
H414-H415-H417-H418-H419-H453

- **tombereaux ordinaires** de la série L,

n° L654-L655-L656-L657-L658-L659-L661-L662-L663-L604-L60
5-L606-L607-L608-L609-L610-L611-L612-L614-L619

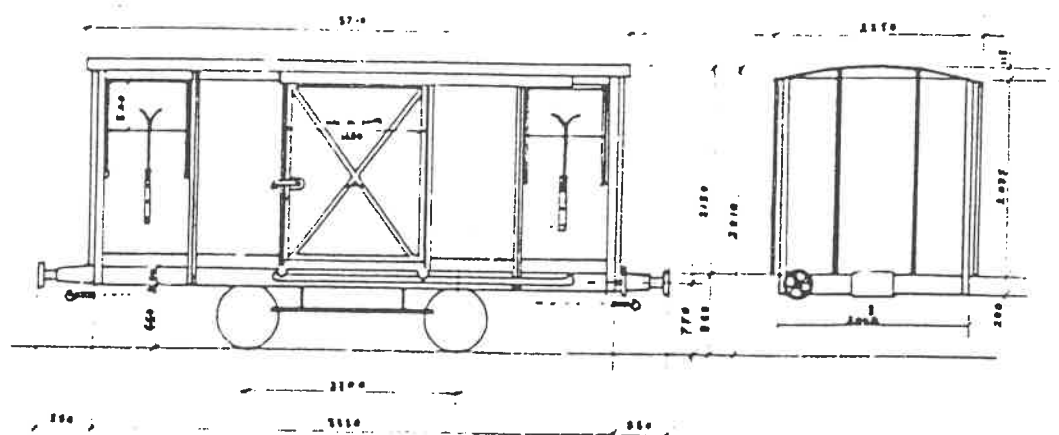
- **wagons plats à ridelles fixes et à ridelles mobiles**, séries M et N

n° M753-M754-M705-M706-M756-M758-M854-M855-M857-
M858-M801-M802-M803-M804-M805-M806-N853-N856-N901
N902-N603

- **automotrices à essence**, mises en service à partir de 1922, il s'agissait d'autorails réalisés à partir de châssis de camion américain GMC de 2 tonnes de charge utile, d'une capacité de 24 places assises, n° 2-3-5-6

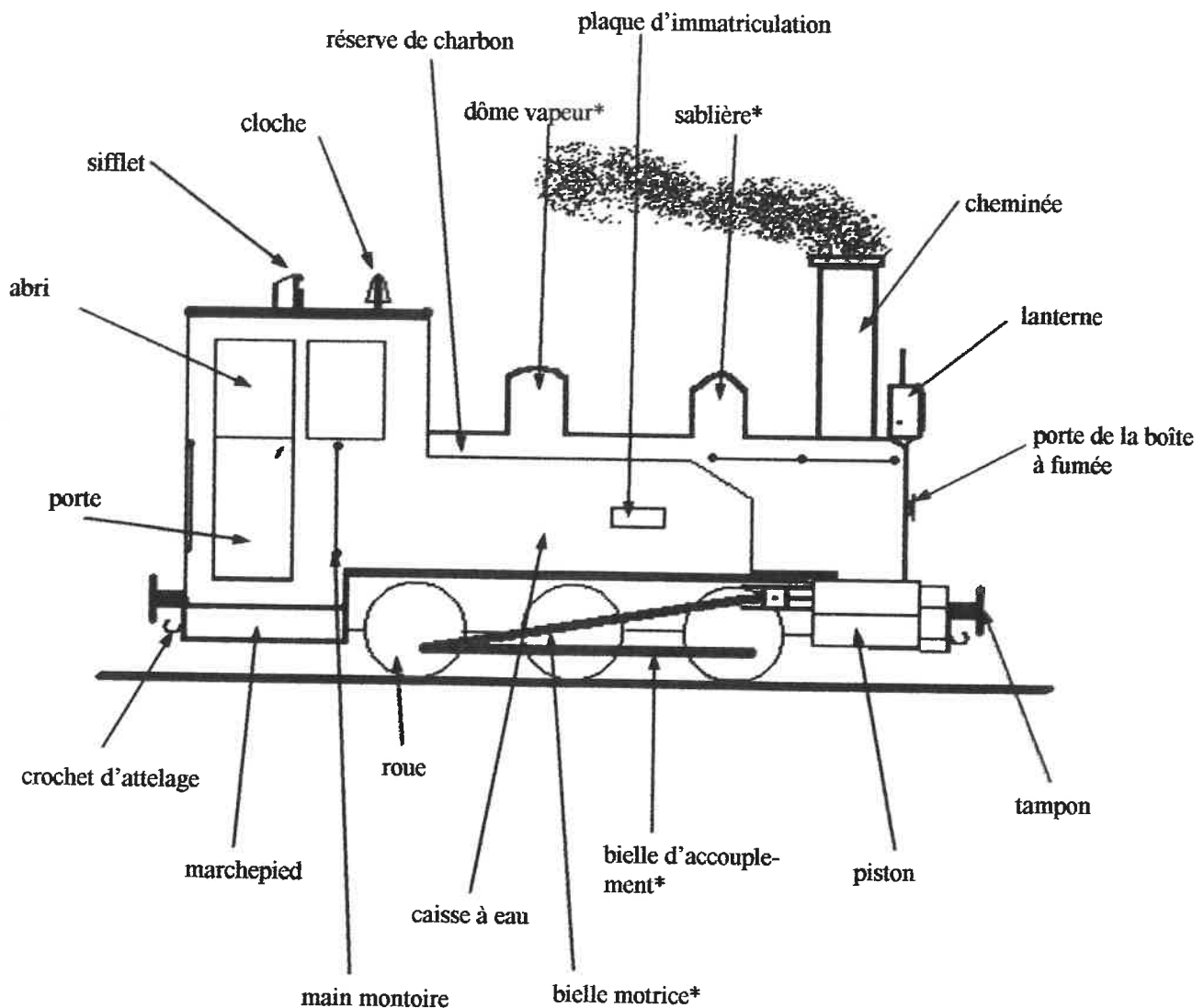
L'entretien de ce matériel semble poser des problèmes au fil du temps. Pendant la guerre de 14-18, les lignes du réseau C.F.A ne sont plus entretenues, alors que dans le même temps elles sont plus fréquentées. L'ingénieur du contrôle estime la "situation d'une extrême gravité". Après la guerre, la plupart des locomotives sont "fatiguées et poussives". Au Conseil Général, les élus estiment que des malfaçons ont été réalisées par les sociétés concessionnaires (comme ce terrain plein d'eau à Plouescat, sur lequel les traverses du rail oscillent lorsqu'un enfant marche dessus !).

En 1921, le département, espérant reprendre les choses en main, rachète le réseau C.F.A et l'affirme au réseau C.F.D.F



Autorail GMC AM5 et remorque RV n° 2 (Collection J. Chapuis)

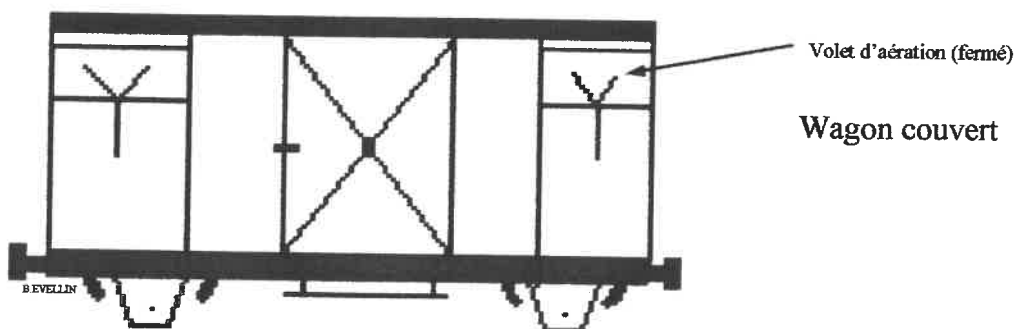
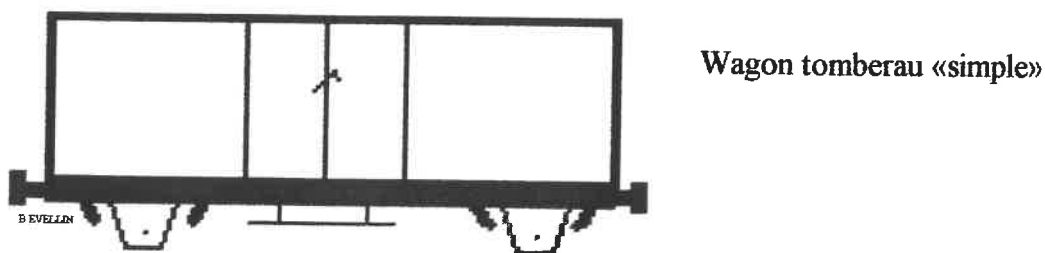
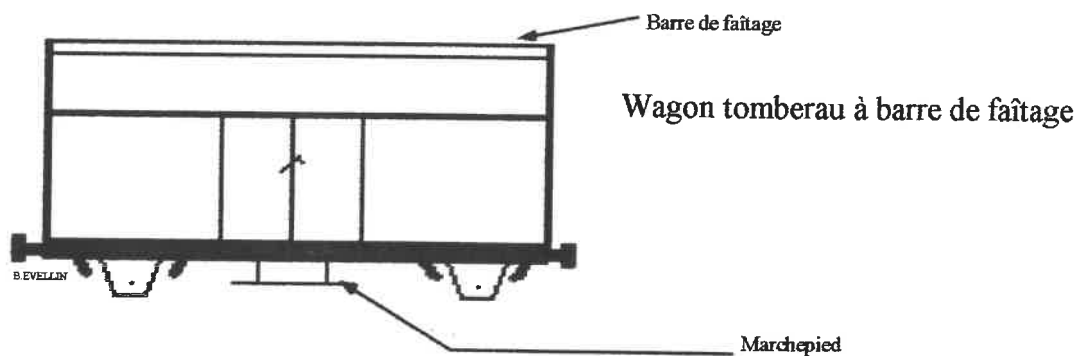
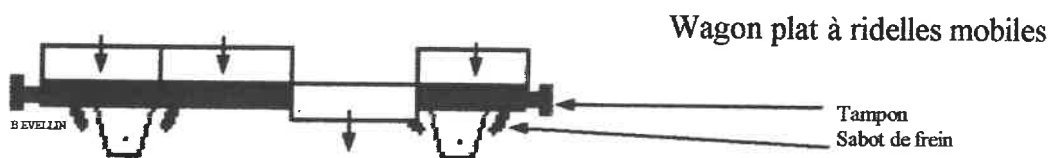
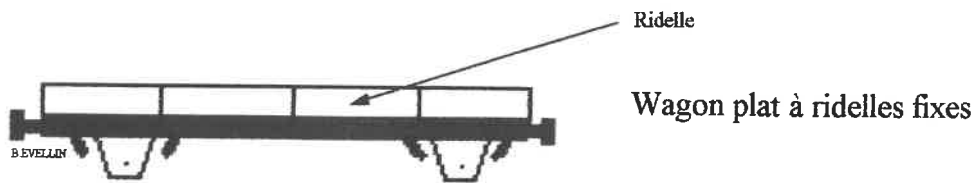
La locomotive (type 030T)



NB : Les véhicules illustrés ici ne sont pas ceux qui circulèrent sur les CFA, mais des exemples pour faciliter la compréhension.

- **Bielle motrice:** Sur une locomotive, pièce métallique reliant le dispositif d'entraînement (piston) aux roues.
- **Bielle d'accouplement:** Sur une locomotive, pièces métalliques reliant les roues motrices et permettant le mouvement de ces roues toutes ensemble
- **Sablière:** Pour faciliter l'adhérence de la locomotive au démarrage, du sable est répandu sur la voie. Ce sable est contenu dans la sablière.
- **Dôme vapeur:** C'est le sommet de la chaudière. Ce dôme est équipé d'une soupape de sûreté, meilleure parade contre la sur-production de vapeur, donc l'explosion de la locomotive

Les différents wagons



NB : Les wagons illustrés ici ne sont pas ceux qui circulèrent sur les CFA, mais des exemples pour faciliter la compréhension.

DERAILLEMENT ACCIDENTEL

Un procès-verbal de la gendarmerie de La Feuillée nous informe des circonstances d'un déraillement accidentel survenu le 30 janvier 1917 (AD 5 S 94).

".....Nous nous sommes rendus sur les lieux et avons trouvé à deux kilomètres du bourg de La Feuillée au passage à niveau de l'ancienne route nationale n°164, le train n°23, composé de 2 fourgons et de la locomotive, complètement déraillé ; la machine arpès avoir parcouru 6 mètres environ, sur la neige et le sol fortement durci par la gelée, était inclinée sur le côté gauche.

Nous avons constaté que le déraillement a été occasionné par un amoncellement de neige et verglas audit passage à niveau : il n'y a eu aucun accident grave ; le train ne contenait que 4 voyageurs et les hommes d'équipe de la voie. Seul le chef de train Sizun a eu les trois premiers doigts de la main droite fortement contusionnés aux extrémités, par la portière du fourgon."

suivent les déclarations de Mr Sizun le chef de train, de Mr Mesmeur, mécanicien, de Mr Miossec, chef d'équipe, et de Mr Sann, mécanicien, qui précise :

"Je conduisais le train 23 qui devait arriver à la Feuillée à 15 heures ; comme la voie est obstruée par endroit par la neige et le verglas, je roulais à une allure de 20 kilomètres à l'heure environ. Lorsqu'au passage à niveau de Litié, j'ai ressenti un choc. J'ai de suite bloqué les freins et renversé la vapeur, néanmoins la machine a roulé sur le verglas et le sol durement gelé sur un parcours de 6 mètres environ, puis elle s'est penchée sur le côté gauche ; étant descendu, j'ai constaté que les deux fourgons composant le train avaient également déraillé. Ce déraillement a été occasionné par la neige et le verglas."

les gendarmes Carrer et Join terminent ainsi leur rapport :

" Après avoir travaillé toute la nuit, les employés du chemin de fer ont réussi à mettre le train sur la voie, aujourd'hui, 30 janvier à 7 heures.

Aucune dégradation n'ayant été faite à la voie par le déraillement, le train a repris la direction de Landivisiau ayant subi un retard de 24 heures."

GENDARMERIE NATIONALE

Mon. N° 16.

Art. 92
du décret du 20 mai 1903

11^e LÉGIION
DE GENDARMERIE

COMPAGNIE
de Penistère

ARRONDISSEMENT
de Châteaulin

BRIGADE
de La Feuillée

N° de la brigade. 15
Membre...

Du 30 Janvier 1915

PROCÈS-VERBAL

CONSTANT

Le déraillement ac-
cidental du train n° 33
sur la ligne du chemin
de fer armoricain sur le
territoire de la commune
de La Feuillée.

EXPÉDITION

Vu, imprimé par le Compagnon de la Compagnie
d. M. Le Chapel du Châteaulin, à Penistère.

NOTA. — Lorsqu'il y a lieu
de donner un signalement,
il est placé à la suite du pro-
cès-verbal, après les signa-
tures.

(2-10-1.000)

Quimper. — Imp. C. Lannec

Ce jourd'hui, *Brente* *Janvier*.
à dix sept heures 15 du mil neuf cent dix sept.

Nous, soussignés, *Carré René*.

et *Join Yves*.

gendarmes à pied, à la résidence de *La Feuillée*.

département du *Finistère*, revêtus de notre

uniforme et conformément aux ordres de nos chefs, Rapportons qu'étant à
notre résidence, nous avons appris que le train des chemins
de fer armoricain partant de Sandivision à 9 heures pour
arriver à La Feuillée à 13 heures, avait déraillé sur le territoire
de cette dernière commune.

Nous nous sommes rendus sur les lieux et avons trouvé
à deux kilomètres du bourg de La Feuillée au passage à niveau
de l'ancienne route nationale n° 163, le train n° 33, composé de 2
fourgons et de la locomotive, complètement déraillé; la machi-
ne après avoir parcouru 6 mètres environ, sur la neige et le
sol fortement durci par la gelée, était inclinée sur le côté gauche.

Nous avons constaté que le déraillement a été occasionné
par un amoncellement de neige et de verglas au dit passage à
niveau; il n'y a eu aucun accident d'homme; le train ne conte-
nait que 4 voyageurs et les hommes d'équipe de la voie. Seul
le chef de train Sigum a eu les trois premiers doigts de la main
droite fortement contusionnés aux extrémités, par la portion du
fourgon.

Nous avons recueilli ce qui suit:

1^{er} Sigum Eugène Nicolas Marie, âgé de 29 ans, Chef de train
aux chemins de fer armoricains, demeurant à Plouescat classe
1907, exempté du service militaire, certificat d'incapacité n° 111
du 15 janvier 1915, nous a déclaré:

" Je me trouvais dans le fourgon du train n° 33 qui

par suite de neige et verglas, ce train
à 9 heures environ. Au passage à niveau
ne tenait la portion du fourgon est
arrière phalange des trois premiers
doigts de la main droite et j'ai constaté
qu'elle était fortement contusionnée. Après
avoir constaté que moi, je me suis rendu à

et deux fourgons; les quatre
se trouvaient dans le même

et l'a signé.
cause chemin de fer armoricain.
du service militaire, certifi-
et déclaré:

" à La Feuillée à 13 heures,
la neige et le verglas, je sou-

environ; lorsqu'au passage à
niveau, j'ai de suite aperçu que

la vapeur, néanmoins la machine a roulé sur le verglas et le sol dur-
ment gelé, sur un parcours de 6 mètres environ, puis elle s'est bien dé-
sur le côté gauche; étant descendu, j'ai constaté que les deux fourgons
composant le train avaient également déraillé. Ce déraillement a été

occasionné par la neige et le verglas.

2^o M. Lecomte, Sébastien, âgé de 37 ans, chauffeur aux chemins de fer
armoricains, demeurant à Plouescat, classe 1907, exempté dans ses papiers com-
me père de 3 enfants et détenteur d'un fascicule 7 daté du 10 septembre 1915
nous a fait une déclaration analogue à celle ci-dessus et l'a signée.

3^o M. Lecomte, François, âgé de 38 ans, chef d'équipe aux chemins de fer
armoricains, demeurant à Plouescat, classe 1898, exempté du service militaire;

locomotive avait déraillé. J'ai de suite aperçu que

la vapeur, néanmoins la machine a roulé sur le verglas et le sol dur-

ment gelé, sur un parcours de 6 mètres environ, puis elle s'est bien dé-

sur le côté gauche; étant descendu, j'ai constaté que les deux fourgons

composant le train avaient également déraillé. Ce déraillement a été

occasionné par la neige et le verglas.

•



TRACE DE LA LIGNE

Echelle : 1/25000e

(Plan d'Etat Major)

(L'embranchement partant de la sortie de Brennilis vers le lac était réservé aux wagonnets transportant la tourbe avant que le lac soit créé en 1939)



SOUVENIRS DU PETIT TRAIN

Témoignage de Francis Mével

J'avais environ une dizaine d'années à l'époque du "Petit Train". J'habitais alors au village de Kerberou et j'allais à l'école de La Feuillée à pied. Pour cela je prenais le chemin qui menait de La Feuillée à Botmeur et qui passait à proximité de la gare .

Le petit train, je ne l'ai jamais pris mais j'étais impressionné par les grands bruits réguliers que faisait la locomotive quand elle arrivait ou quand elle repartait. De Kerberou, on voyait le train descendre la montagne, surtout la nuit lorsque ses phares rouges étaient allumés. Il n'allait pas très vite, environ trente kilomètres heure et la locomotive crachait de la fumée noire. On distinguait aussi des escarbilles qui sortaient de la cheminée et qui de temps en temps provoquaient des départs de feu dans les endroits les plus secs. Avant l'entrée en gare, on entendait un sifflet qui fonctionnait à la vapeur, on voyait le jet puis les freins crissaient sur les rails. Le chef de gare donnait le départ avec un sifflet. Je me souviens d'un chauffeur qui s'appelait Monsieur Phouhinec. A la station de La Feuillée, il y avait aussi un petit wagon, qu'on appelle draisine et qui servait à l'entretien de la voie ferrée.

Ma mère me racontait que durant la guerre de 14/18, les familles des soldats permissionnaires venaient les accompagner jusqu'à la gare. Les séparations étaient tristes à voir, chacun se demandant si ce n'était pas la dernière fois qu'il verrait les siens.

Je me rappelle qu'au passage à niveau les gamins de mon âge s'amusaient à aligner des pointes et des épingles sur les rails et on attendait que le train passe. Ensuite on allait récupérer à proximité de la voie, les pointes qui étaient complètement aplaties. C'était un jeu qui nous plaisait beaucoup.

Le train était utilisé par les habitants de La Feuillée qui se rendaient aux foires , surtout à celles de Landivisiau, les mercredis, tous les quinze jours. Le train transportait aussi des marchandises., surtout du sable marin, le maërl et le "trez " ainsi que des pommes de terre. On donnait au train le sobriquet de train patates, ce qui se disait en breton "train patates". Au printemps quand le train arrivait , il y avait un défilé de charrettes à la gare. Il fallait vider les wagons plats. Tous les agriculteurs se donnaient la main pour ce travail. Près de la gare s'était installé un magasin d'engrais tenu par la famille Bronnec où les gens venaient s'approvisionner.

Quand il y avait du gel, dans la montagne, à l'endroit où il y avait une forte rampe le train faisait marche arrière. Pour le faire avancer de nouveau il fallait sabler les rails. Mais les gens prenaient cela du bon côté.

Je me souviens très bien que dans les derniers temps, alors que les transports de la SATOS commençaient à s'organiser, un nouveau train avait fait son apparition. C'était un autorail qui se signalait de loin par des signaux sonores différents du précédent. Il était plus rapide mais on ne le vit pas bien longtemps car peu de temps après la ligne fut déclassée.

SOUVENIRS DU PETIT TRAIN

Extrait du Kelachou, (bulletin communal) :

Un habitant de La Feuillée nous a raconté ce qui était arrivé à son grand-père. Un jour, il revenait avec un copain de Landivisiau où ils avaient doublement profité de la foire. Arrivés à la Montagne, ils avisèrent un wagonnet vide en bordure de voie. Après l'avoir poussé quelques mètres sur les rails, nos deux compères sautèrent dans le wagon qui, pensaient-ils, allait les ramener tranquillement chez eux. Mais le wagon prit de la vitesse et se mit à dévaler vers La Feuillée cependant que les deux voyageurs hurlaient à tue-tête : "Arrêtez wagon ! Arrêtez wagon !". Le wagon s'arrêta, mais de lui-même....entre La Feuillée et Brennilis, mais l'histoire fit le tour de la commune.

Témoignage de Jean Mingam, feueillantin.

<<La gare de La Feuillée a connu son apogée durant la première guerre mondiale avec le transport des militaires partant au front ou venant en permission. C'était un point de rendez-vous pour les jeunes de la commune qui venaient à la rencontre des soldats. Durant les années de guerre c'est une femme qui exerçait la fonction de chef de gare.

Le trafic clientèle voyageurs et marchandises dans les petites gares des contrées pauvres était assez réduit. N'ayant pas d'argent, les habitants se déplaçaient à pied ou en véhicule hippomobile. D'autre part, toujours pour des raisons pécuniaires, ils ne pouvaient se faire livrer des marchandises. Cependant le quartier de la gare était pourvu d'un commerce prospère, maison Roquinard et maison Bronnec.

Deux frères Plouhinec ont travaillé comme machinistes sur le petit train. L'un d'eux habitait Kerbérou et lorsque son train passait à l'heure du repas à La Feuillée, sa famille lui portait sa gamelle.

Il paraît qu'au début de sa mise en service, le petit train était dépourvu de système automatique de sablage des rails. Aussi en hiver dans la montagne, lorsque les rails étaient verglacés, la locomotive patinait et le convoi s'arrêtait. Dans ce cas tous les passagers valides descendaient et poussaient la rame. Les "pousseurs" se débrouillaient ensuite pour remonter dans le train en mouvement. Mais il paraît qu'il ne roulait dans ces conditions pas plus vite qu'un piéton. Les séances de patinage étaient très folklo et de plus les machinistes faisaient siffler le plus possible leur locomotive. C'était finalement un des meilleurs souvenirs du train qui était resté dans la mémoire des anciens. Après l'arrêt du train, La Feuillée était très bien desservi par la SATOS. Les lignes Brest-Huelgoat-Carhaix et Morlaix-Quimper se croisaient dans le bourg. Sur ces lignes il y avait un aller-retour chaque jour et même deux aller-retour durant plusieurs années.>>

SOUVENIRS DU PETIT TRAIN

Témoignage de Jean Guyomarch, de Brennilis

<< Je prenais le petit train à Rosporden. On arrivait de Paris par là (ligne de Quimper) ; les horaires de correspondance étaient des plus larges, dès fois c'était 2 à 3 heures d'attente. On mettait 6 heures pour aller de Rosporden à Brennilis. Lorsque le train s'arrêtait pour faire le plein d'eau et de carburant, vers midi, probablement à la hauteur de Châteauneuf, on descendait du train et on se dispersait dans les champs pour manger notre casse-croûte. Une demi-heure avant de repartir, quand la pression de vapeur était suffisante, le conducteur actionnait le sifflet de la locomotive pour prévenir tous les passagers et on revenait tous vers le train.

Je me souviens de la fumée, beaucoup de fumée ! , et des escarbilles. Malheur à celui qui ouvrait la fenêtre, il était sur d'en attraper dans les yeux ! On ouvrait la fenêtre avec une sangle, le carreau étant glissé dans une rainure par dessus une sangle qui comportait des oeilletons. On pouvait ainsi faire glisser la fenêtre et la fixer à des hauteurs différentes.

En gare, le chef de gare sifflait (ou soufflait dans une trompe) et actionnait un drapeau rouge avant le départ du train. Selon les endroits, si il y avait beaucoup de marchandises, il fallait attendre longtemps que tout soit chargé ou déchargé, car il n'y avait pas beaucoup de personnel.

J'avais 12 ans environ ; c'était comme un petit exploit sportif de descendre du train en marche puis de remonter en attrapant la barre de la plateforme avant de sauter dessus. Mais c'était facile, car le train n'allait pas vite ! Plus tard, avec les automotrices, ce n'était plus pareil : le train allait plus vite, et il y avait moins de marchandises à charger dans les gares. Il y avait parfois des feux de broussailles causés par les rejets de braise du train. Alors chacun venait taper sur les flammes avec des branchages ! >>

Témoignage de Mathieu Miossec, de Brennilis

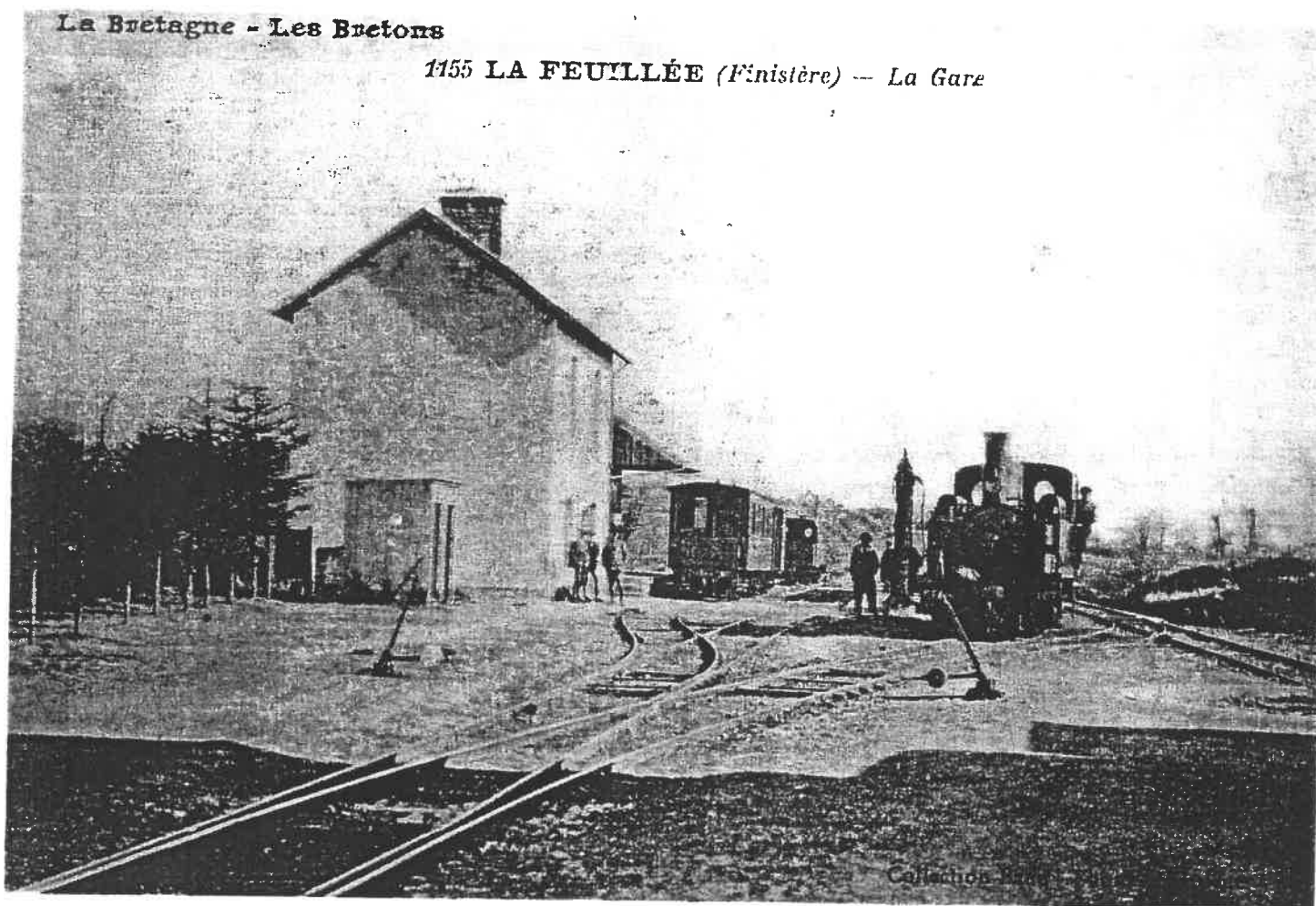
<<Je me rappelle qu'un soir, je rentrais chez moi avec un ami en longeant la ligne. Soudain, nous entendîmes un bruit terrible qui provenait de la cahute des hommes d'équipe du chemin de fer ; on aurait dit un animal sauvage qui grognait. Nous étions très jeunes, nous prîmes nos jambes à nos cous. Ce n'est que le lendemain que fut découvert, par ses ronflements, un ivrogne qui cuvait sa boisson.

Lorsque le train quittait Brennilis pour repartir vers Loqueffret, il lui fallait monter la côte de Kergueven ; impossible les jours de foire d'y arriver à cause du poids du bétail dans les wagons. Le chauffeur devait faire reculer sa locomotive de plusieurs centaines de mètres avant de la relancer à toute vapeur à l'assaut de la butte ; il fallait parfois recommencer deux fois la manoeuvre.>>

D'autres témoins nous racontent que le grand jeu des enfants était de poser sur les rails des épingles, des clous, des pièces, et d'attendre que le train les applatissent à son passage. L'objet obtenu devenait alors source de grande curiosité.

La Bretagne - Les Bretons

1155 LA FEUILLÉE (Finistère) — La Gare



DES DIFFICULTES

⇒ d'ordre financier

A la création des lignes, le département a subventionné le kilomètre de voie ferré au prix de 56 000 frs (la Compagnie Consessionnaire l'aurait construite pour 32 000 frs !). En 1912, le projet du troisième réseau prévoit un coût de revient moyen du kilomètre plus important (pour exemple, La Feuillée-Morlaix : 59 620 frs et La Feuillée-Huelgoat, Locmaria : 55 163 frs) mais des recettes kilométriques plus faibles (la ligne Plouescat-Rosporden est déjà la moins rentable du deuxième réseau).

Si l'on observe les comptes de la C.F.A, on note un déficit annuel qui se stabilise pendant la guerre de 14-18, mais qui augmente en flèche juste après (1918 : 59 685 frs, 1919 : 153 760 frs), et ce, malgré des majorations des tarifs (A.D. 5S104). En effet le prix du charbon flambe (6 fois le prix de 1913 en 1921), les salaires des cheminots sont augmentés (4 fois le tarif de 1913 en 1921), et l'inflation agit après guerre.

Après la fusion de la CFA avec la CFDF en 1922, les déficits se maintiennent les années suivantes : 1927 : 593 372 frs, 1929 : 464 299 frs, 1932 : 665 726 frs (sources M. Penven), et toujours en dépit des majorations de tarifs :
+ 285 % pour les voyageurs et + 390 % pour les marchandises petite vitesse en 1926 et + 450% pour les marchandises en 1931.

⇒ d'ordre concurrentiel

Fin 1928, le Conseil Général crée une commission pour étudier la nouvelle politique des transports publics du département. Il faut savoir que début 1900, le réseau routier a plus que doublé, et que des emprunts ont permis au département d'en améliorer la praticabilité. Les véhicules hippomobiles côtoient bientôt les premières voitures, dont le trafic augmente considérablement après guerre.

La CFDF, qui gère maintenant seule le réseau ferré local, décide de créer une compagnie de transport, la SATOS, en 1928, "destinée à assurer une coordination aussi parfaite que possible entre les transports par voie ferrée et les transports par route". Les billets "routiers" seront accessibles dans les gares "qui auront à charge de prendre les mesures susceptibles de faciliter les échanges tant de voyageurs que de marchandises" et d'assurer la publicité "et les renseignements les plus complets sur ces parcours automobiles". (AD 5S115)

Dès 1930, la CFDF demande la suppression de certaines lignes, ce qui est fait en 1931, notamment pour la ligne Plouescat-Rosporden, avec le remplacement du transport ferré par le transport routier. Les lignes restantes seront peu à peu supprimées jusqu'en 1946.

L'intervention lors d'un débat à la chambre de commerce de Morlaix d'un négociant de Lannédern, Mr Le Seach, nous éclaire un peu quant aux difficultés rencontrées à l'époque, en 1931. (A.D.5S115):

<<Je travaille avec la ligne Plouescat-Rosporden depuis sa création, c'est à dire depuis 1913. Jusqu'à la mobilisation en 1914 je puis affirmer que le prix de transport de 10.000 kilogrammes de marchandises (grains, pommes de terre, etc...) était de 16 francs de Lannédern à Châteauneuf, soit 0,06 frs par tonne kilométrique. Aujourd'hui le même trajet pour le même tonnage de marchandise coûte 193 francs. Il y a donc là une augmentation non seulement de 450% comme voudrait le faire croire la Compagnie aux profanes, mais bien 1 200%.....

Examinons maintenant la situation faite aux voyageurs. Avant le 1er avril 1931, un voyageur prenant le train à Lannédern (ou toute autre gare du réseau) était assuré d'avoir la correspondance avec les express du soir soit à Rosporden soit à Landivisiau. Le matin un train partait de Rosporden, un autre de Landivisiau, ce qui était très pratique pour les voyageurs descendant des express du matin. Avec un minimum de trains on rendait un maximum de services. Aujourd'hui un voyageur prenant le train à Lannédern pour Rosporden doit passer la nuit à Châteauneuf ; aussi pour ne pas s'exposer à cette perte de temps et à cette double dépense, personne ne prend plus le train sur cette ligne.

Pour bien comprendre les dessous de ce machiavélisme, il faut savoir que la Société qui exploite les Chemins de Fer départementaux a créé une filiale, la S.A.T.O.S qui, subventionnée aussi par le département, fait une concurrence acharnée aux C.F.D.F. Comme la dite société est appelée dans un avenir prochain à abandonner les chemins de fer elle veut couler ceux-ci au profit de sa filiale avant de quitter les lieux

Dans tout ceci on semble oublier trop les intérêts des usagers. La ligne existe, il faut donc la faire travailler pour le plus grand bien du Commerce et de l'Agriculture. Beaucoup de commerçants et même d'industriels ont engagé leurs capitaux pour se grouper autour des gares en construisant des immeubles destinés à faciliter leurs transactions commerciales. La suppression des lignes consommerait leur ruine.>>

⇒ **d'ordre social :**

Le réseau CFA (puis plus tard CFDF) pratique une politique salariale sévère ; lors des grèves, c'est souvent grâce à l'intervention du Conseil Général que les cheminots obtiennent satisfaction.

En 1918, c'est ce dernier qui obtient de la CFA qu'elle applique à son personnel le régime d'allocations et d'indemnités familiales obtenues par le premier réseau. Il semble pourtant impossible de donner satisfaction à toutes les revendications (indemnité de vie chère de 3 frs par jour) sous peine d'un déficit d'exploitation (AD 5S125). Quelques mois après, voici un extrait d'une lettre adressée par le secrétaire du syndicat des CFA aux conseillers généraux du Finistère (A.D 5 S 85).

Les compagnies secondaires dans toute la France ont rendu d'aussi grands services que les grands réseaux, en assurant le ravitaillement civil et même militaire dans la mesure de leurs forces, que les grands réseaux auraient été dans l'impossibilité de faire entièrement, en ramenant vers les grands centres les produits du sol nécessaires à la vie civile à la défense nationale.....Qu'un employé fasse douze heures de travail sur une petite ligne ou une grande, le travail est à peu près le même, et souvent plus pénibleparce que les compagnies secondaires disposant la plupart de capitaux très restreints, affectent à leur exploitation un agencement et un matériel de fortune qui de ce fait rend le travail beaucoup plus pénible.

Nous espérons, Messieurs, que vous comprendrez qu'en toute justice il est assez de la différence qui existe entre l'échelle de traitement du grand et du petit cheminot et les avantages accordés à l'un et à l'autre, sans ajouter encore la goutte d'amertume au vase déjà trop plein...

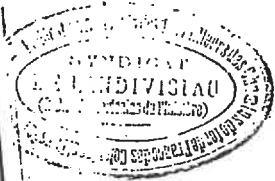
En 1925 des avantages sont attribués : révision de l'échelle des salaires, indemnités pour enfants.. En 1926 l'ensemble du réseau local se met en grève. Les employés obtiennent l'alignement de leurs salaires sur ceux des autres départements bretons et une augmentation de 60 frs par mois pour cause de vie chère (en 6 mois le coût de la vie a augmenté d'un tiers !)

En 1928, le Syndicat des Chemins de Fer réclame un salaire de base de 6 850 frs par an, jugeant à 25 % la différence de leur traitement par rapport à celui des grands réseaux ; ils souhaitent aussi obtenir des indemnités pour charges de famille (AD 5S125).

Nouvelle grève en 1930 - pour les mêmes raisons - et satisfaction donnée aux revendications.

A la suppression du réseau ferré en 1936, le Conseil Général décide de maintenir le plus d'emplois possible auprès des concessionnaires ou de reclasser les agents dans d'autres services départementaux.

Paris le 7 Août 1918



Monsieur Le Préfet de la Seine

Messieurs Les Conseillers Généraux

Devant l'augmentation toujours croissante de la vie ; Nous vous confirmons nos lettres des 11 et 26 Avril dernier au sujet des allocations de vie chère et des A et B demandées identiques aux Grands Réseau ; et les Grands et pour les quelles nous n'avons pas encore eu entièrement satisfaction. traduits du

M^r Corentin Guyo, le Rapporteur de la Commission Nationale des Travaux Publics et de la Section d'Orléans, prétend que les fatigues des employés des Chemins de fer d'Intérêt local ne peuvent être assimilées aux employés des Grands Réseaux, "ce n'est pas la violation réelle des principes de la véritable égalité". C'est à "Non ne pouvons, il est invivable les mêmes droits, le sur parce que nous ne courons pas les mêmes dangers, nous ne subissons pas les mêmes fatigues, nous n'avons et très pas à employer les mêmes qualités techniques, et que finalement nous ne rendons pas les mêmes services".

En cela M^r Le Rapporteur fait complètement fausse route : - Soit nous nous ne déployons pas les mêmes qualités techniques, nous l'admettons ; mais c'est-à-dire que nous ne subissons pas les mêmes fatigues et que nous ne rendons pas les mêmes services, c'est-à-dire absolument fausse.

Les Coûts Secondaires dans toute la France

des allocations de vie chère "pour ne pas même faire l'un et pour l'autre". Nous espérons, Messieurs, que vous comprendrez qu'une telle justice est assez de la différence

DEMONTAGE DE LA LIGNE

Un rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées du Finistère en date du 17/4/1936 (AD 5 S 94) nous permet de comprendre comment est prévu alors le démantèlement de la ligne.

"Par délibération du 15/11/1935, le Conseil Général a décidé de supprimer l'exploitation de certaines lignes de son réseau ferré et de liquider le matériel correspondant. La ligne Landivisiau-Rosporden sur laquelle il n'est plus effectué aucun trafic, tout au moins entre la carrière de Pont Pinvidic (près de Landivisiau) et Rosporden, peut dès maintenant être déposée et vendue. D'autre part, le matériel roulant réformé et devenu inutile aux besoins de l'exploitation, peut également être vendu.

- ⇒ *matériel roulant : 51 voitures à voyageurs, 173 wagons à marchandises. Pour faciliter aux acquéreurs éventuels l'examen de ce matériel, et son transport après vente, nous l'avons fait stocker dans quelques centres seulement : Landivisiau, Concarneau, Pont l'Abbé. Le matériel sera vendu en trois lots.*
- ⇒ *matériel de voie fixe : Nous avons prévu que la dépose de la voie serait faite par l'acquéreur lui-même, ainsi qu'il a été procédé pour les voies ferrées du groupe de Morlaix. Cette solution, qui n'a soulevé aucune difficulté d'exécution, a permis l'enlèvement rapide du matériel, les travaux ayant été effectués dans un délai de 6 mois environ, pour une longueur de 30 kms de lignes environ."*

Un autre document (daté du 3/6/1936) précise les conditions du démontage de 106 kms de voies sur la ligne Plouescat-Rosporden. C'est un ferrailleur qui en a la charge ; les travaux comprennent :

- ⇒ *l'enlèvement de la voie courante, des voies de garage et des appareils de voie (rails, éclisses, boulons, tirefonds, traverses, tringles et leviers de manoeuvre, plaques tournantes, etc...)*
- ⇒ *l'enlèvement de la ligne téléphonique, poteaux et fils.*

Tout matériel déposé restera la propriété de l'entrepreneur, à l'exception de 20 000 m de rails, qui seront mis en dépôt en gare de Landivisiau. Le démontage des voies sera commencé par la section Sizun-Rosporden, en raison de la présence dans les gares comprises entre Sizun et Landivisiau de wagons qui feront l'objet d'un premier lot à vendre.

Des particuliers sont intéressés par des éléments de la ligne ; certains souhaitent acquérir de vieux wagons BX à boggies pour leur servir de logement, d'autres achètent des rails pour tenir lieu de poutres dans des charpentes. Beaucoup achètent des traverses de rails pour servir de poteaux de clôture ou bien de bois de chauffage.



Le Conseil Général du Finistère vote la suppression totale du réseau ferré départemental

**LE PERSONNEL SERA PRIS EN CHARGE
PAR LE DÉPARTEMENT**

**La répartition du réseau autobus sera faite
en douze lots au maximum**

La journée de lundi n'avait été consacrée qu'à du travail de commission et à une séance plénière. Hier matin, après une nouvelle réunion de la Commission des travaux publics, le Conseil général du Finistère a tenu une grande séance publique au cours de laquelle il a voté la suppression complète du réseau départemental des voies ferrées existant.

La réunion commence à 10 h. 40. Après l'appel des conseillers présents, la parole est donnée à M. de Taisne pour la lecture des conclusions auxquelles s'est arrêtée la Commission des travaux publics. Cette Commission propose au Conseil : 1° De déclarer que l'article 40 du décret de coordination ne pourra s'appliquer au réseau B d'autobus, mais peut s'appliquer en certains cas à des exploitations particulières ayant des contrats avec le département, le Préfet étant habilité pour...

existe encore. Il prendra en même temps toutes dispositions pour assurer par la route de ces régions le trafic qui se fait actuellement par voie ferrée et pour donner par tous les moyens réparation aux agents de la compagnie dont la fonction aura été supprimée.

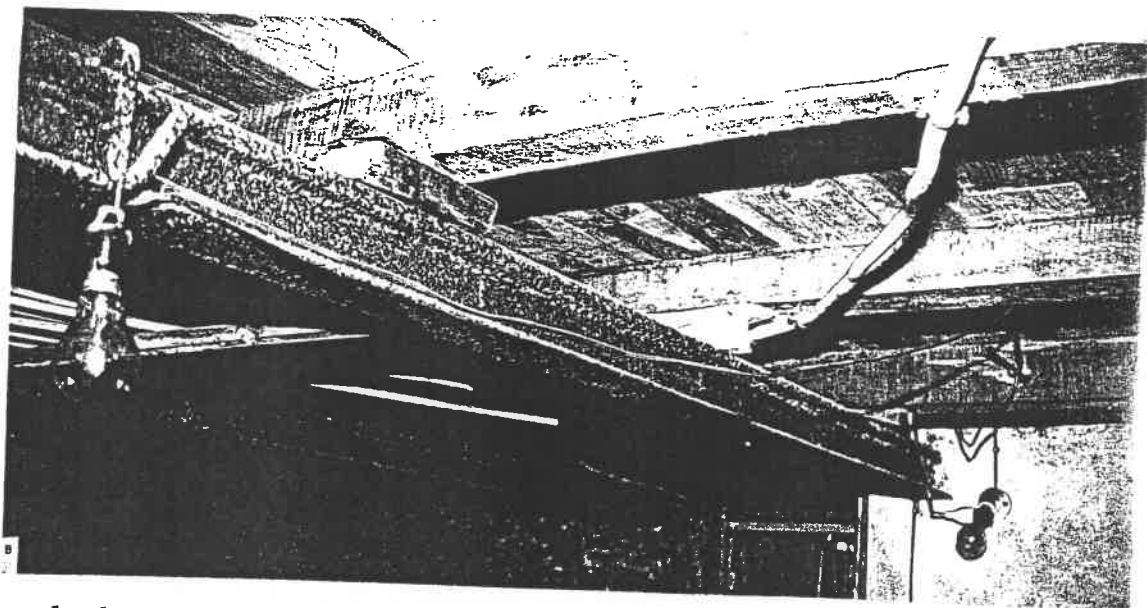
Les moyens de réparation peuvent être étudiés. On peut s'appuyer sur la lettre adressée à tous les conseillers généraux par ledit personnel qui demande le maintien, par le nouveau concessionnaire de tous les agents pouvant être utilisés par lui : l'embauche par les services départementaux, Ponts et Chaussées et Service vicinal, du personnel dont l'emploi serait supprimé ; la mise à la retraite avec jouissance immédiate du personnel âgé de 55 ans du service sédentaire et à 50 ans du personnel roulant. L'attribution aux agents à la retraite...

D'ailleurs les décrets de coordination doivent être la charte des nouveaux transports en France.

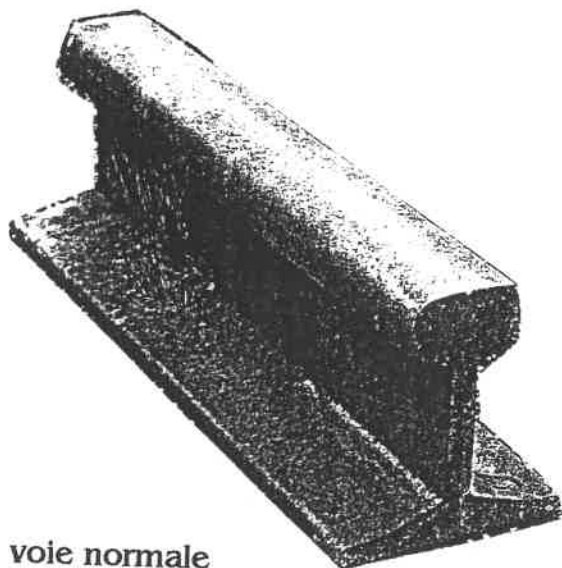
M. Le Gorgeu. — « La décision que vous allez prendre aura un gros retentissement sur les finances du département. Mes collègues Monnier et Mazé ont développé des arguments que je ne reprendrai pas. J'ai aussi entendu M. M. Perrot, Tremintun, Queinnec, etc... Nous ne défendons pas des intérêts de clocher, nous poursuivons l'intérêt général qui n'est pas la somme des intérêts particuliers. La question du personnel a pesé lourdement sur les décisions de l'assemblée ces dernières années. Ce personnel n'appartient pas au département, mais en supprimant les voies ferrées, nous prenons à son égard une certaine responsabilité morale. Si nous adoptons le point de vue de M. Tremintun, ce serait la même chose dans trois ans. Car allez-vous exploiter en régie ou laisser le rail au concessionnaire actuel ? En régie, vous auriez la charge totale et non plus seulement morale du personnel. Mon impression est que le chemin de fer est périmé. Nous sommes peut-être le seul département ayant la chance de voir expirer une concession au moment où s'institue la coordination. Et nous n'en profiterions pas ? »

« Le transport des produits agricoles est-il impossible par cars ? Nous ne pouvons l'affirmer avant expérience. La fonction crée l'organe. Du point de vue financier, l'exploitation des transports sera toujours déficitaire. Il faut qu'elle le soit le moins possible. La commission des travaux publics nous propose le maintien de six lignes ferrées qui...

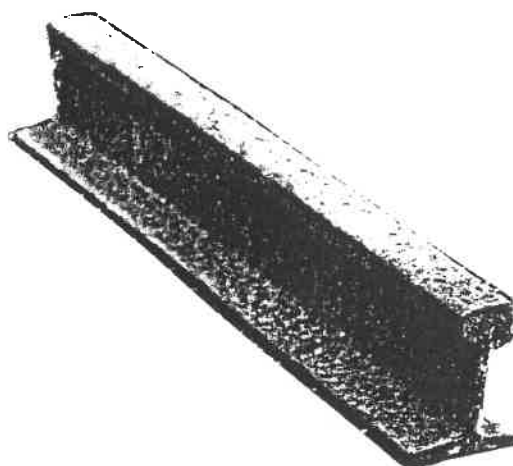
Article du 16/10/1935



Récupération locale d'un rail pour une charpente de maison



rail voie normale



rail voie métrique

EXTRAITS DES DELIBERATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX DE LA FEUILLEE RELATIVES AU « PETIT TRAIN »

De 1900 à 1938, les Conseils Municipaux de La Feuillée ont eu à délibérer à diverses reprises sur des questions concernant le « petit train », qu'il s'agisse de la ligne Plouescat / Rosporden ou de projets de nouveaux tracés qui n'ont pas abouti.

De manière générale, il ressort des délibérations que l'intérêt pour ce moyen de transport était très vif et que son arrivée en centre Finistère a suscité de nombreux espoirs au niveau du développement de l'activité économique, d'où la très grande déception ressentie au moment du déclassement de la ligne.

La première délibération concernant le chemin de fer fut prise dès 1905

Extrait de la séance extraordinaire du 9 juillet 1905

« La séance ouverte, monsieur le Maire expose au Conseil que l'avant-projet de chemin de fer départemental de Plouescat à Rosporden est soumis aux formalités d'enquête d'utilité publique et que les délais expirent le 19 juillet courant.

Cette ligne devant traverser le territoire de La Feuillée, il semble opportun de soumettre à la commission d'enquête les observations du Conseil Municipal. En conséquence, il invite à délibérer.

Le Conseil ouï l'exposé de monsieur le Maire.

Vu le projet de construction d'une ligne de chemin de fer départemental de Plouescat à Rosporden par La Feuillée,

Considérant que notre commune est située à 15 km de toute gare de chemin de fer, que le pays est un centre d'élevage important et que les habitants par suite du trafic auquel ils se lient fréquentent particulièrement les foires de Landivisiau et de Châteauneuf,

Considérant que la région de l'Arrée renferme de nombreuses carrières d'ardoises dont l'exploitation serait plus active s'il existait des moyens de transport,

Considérant que dans l'avant projet, le tracé se rapproche sensiblement d'Huelgoat, centre déjà important et qui prend tous les jours de l'extension

Attendu qu'il est à présumer que plus tard un embranchement pourrait aboutir à la gare d'Huelgoat reliant ainsi directement Carbaix à Brest

Considérant enfin que le premier tracé à l'ouest du Mont Saint Michel desservirait uniquement Brasparts dont les intérêts ne sauraient balancer ceux de toute la population des communes de Commana, La Feuillée, Brennilis, Loqueffret

Par ces motifs, le Conseil se faisant l'interprète de toute la population de La Feuillée, émet le vœu que le tracé de Plouescat à Rosporden par La Feuillée soit définitivement adopté et que la gare de La Feuillée soit autant que possible placée à l'est du bourg».

Quelques mois plus tard, le Conseil donnait son avis sur le choix qu' avait le Conseil Général de créer une ligne Commana - Saint Thégonnec - Taulé ou La Feuillée - Plounéour Ménez - Pleyber Christ - Taulé .

Extrait de la session extraordinaire du 19 novembre 1905

« Monsieur le Maire rappelle que le Conseil général, dans sa session d'août, a proposé de construire un nouveau réseau de chemin de fer dans lequel se trouve comprise la ligne La Feuillée ou Commana à Taulé..... Monsieur le maire estime que la commune de La Feuillée par sa situation est le point de départ tout indiqué de l'embranchement projeté. Le trafic de la plupart des communes du canton de Pleyben et de Châteauneuf se fait en effet par La Feuillée tandis que la ligne par Commana détournerait le commerce de sa voie naturelle tout en allongeant sensiblement le tracé projeté.....

....le projet de tracé de La Feuillée à Taulé par Plounéour Ménez serait le prolongement naturel de la ligne qui viendrait de Châteauneuf reliant ainsi directement avec Morlaix un grand nombre de communes très importantes du centre Finistère.

Le Conseil par ces motifs prie le Conseil Général de vouloir bien tenir compte du voeu émis et d'adopter la modification du tracé de La Feuillée à Taulé par la gare de Pleyber Christ au lieu de la gare de Saint Thégonnec ».

En 1908, le Conseil se prononçait sur un projet de l'Union Commerciale de l'Arrondissement de Morlaix qui souhaitait l'établissement de nouvelles lignes de chemin de fer, et notamment une ligne raccordant le centre Finistère à la ville de Morlaix

Extrait de la séance extraordinaire du 19 avril 1908

« La séance ouverte, monsieur le Maire communique d'abord à l'assemblée le procès verbal de la réunion de l' Union Commerciale de l' Arrondissement de Morlaix qui a eu lieu le 14 avril courant et donne ensuite lecture d'une brochure intitulée ~ Raccordement direct des nouveaux réseaux de chemin de fer départementaux avec Morlaix-ville et le rail de Plestin les Grèves~

Le Conseil ouï l'exposé de monsieur le Maire

Considérant que la commune de La Feuillée et toute la région de l'Arrée entretiennent avec Morlaix des relations commerciales très régulières et très importantes, notamment en ce qui concerne les engrais marins qui sont exclusivement pris dans cette ville, que notre population qui s'adonne à l'élevage fréquente assidûment les foires de Morlaix et de ses communes environnantes,

Attendu que Morlaix est par excellence le centre commercial où s'écoulent les produits du nord de l'arrondissement de Châteaulin et qu'en raccordant directement cette ville avec la ligne

Plouescat-Rosporden par un tronçon partant de La Feuillée, on compléterait avantageusement la première ligne reliant le nord est du Finistère au centre et qu'en adoptant ce tracé, on donnerait satisfaction à une population d'environ 6000 habitants répartis sur le territoire des communes de La Feuillée, Berrien, Brennilis, Boimeur et Loqueffret

Considérant enfin que la construction de la ligne de La Feuillée à Morlaix, étant donné les terrains traversés, ne présente aucune difficulté

Par ces motifs et à l'unanimité des membres présents adhère entièrement au vœu exprimé par L'Union Commerciale de l'Arrondissement de Morlaix ».

L'emplacement définitif de la gare de La Feuillée a également donné lieu à discussions

Séance ordinaire du 22 novembre 1908

« Monsieur le Maire expose au Conseil que les concessionnaires de la ligne de chemin de fer Plouescat Rosporden doivent bientôt procéder sur le territoire de La Feuillée au tracé de ladite ligne. Le projet adopté fixerait paraît-il l'emplacement de la gare à l'ouest du bourg de La Feuillée, dans les environs du village de Kerbérou. Monsieur le Maire estime que cet emplacement ne répond pas aux vœux de la population, laquelle désirerait voir établir la gare à l'est du bourg de La Feuillée, près de la route nationale n° 164, direction d'Huelgoat. En conséquence, il invite le Conseil à délibérer.

Le Conseil ouï l'exposé de monsieur le Maire,

Considérant que le bourg de La Feuillée représente une agglomération de près de cinq cents habitants, qu'il s'y tient des foires autrefois très importantes et qui pourraient reprendre leur ancienne splendeur si la gare se trouvait à proximité du chef lieu de la commune, côté est

Considérant que si la station était établie aux environs du village de Kerbérou, il n'y aurait pour y accéder qu'un chemin vicinal présentant des pentes très accentuées, - que la population de la partie ouest de la commune est bien moins nombreuse que celle du bourg et des villages situés du côté est et sud

Considérant que la route nationale n° 164, côté d'Huelgoat présenterait de réels avantages comme voie d'accès à la station, que cet emplacement répondrait non seulement aux besoins des habitants de La Feuillée mais à une fraction importante de la population d'Huelgoat et de Brennilis dont les relations sont fréquentes avec le centre de Landivisiau,

Attendu que le terrain traversé pour aboutir à l'est du bourg se compose pour la majeure partie de parcelles de peu de valeur et que le tracé ainsi compris ne nécessite aucun ouvrage d'art

Considérant enfin que la ligne passant par l'est du bourg permettrait plus tard le raccordement de la ligne Plouescat Rosporden avec Huelgoat

Par ces motifs prie Monsieur le Préfet de vouloir bien intervenir auprès des concessionnaires afin que l'emplacement de la station de La Feuillée soit fixé à l'est du bourg près de la route nationale n° 164 à une distance approximative de 400 mètres et dans le cas où satisfaction ne serait pas accordée dans ce sens, sollicite de Monsieur le Préfet d'user de sa haute influence pour obtenir que la station soit placée dans la vallée située à 200m du bourg, côté ouest, aux abords du chemin vicinal de Boimeur et non au delà de Kerbérou.

Monsieur le Préfet servirait mieux les intérêts d'une commune qui de tout temps s'est montrée ardemment attachée aux idées républicaines »

Autre intervention du Conseil au cours de laquelle il avait à se prononcer sur un rapport du Comité d'Etudes et de Défense des Intérêts Morlaisiens, relativement au 3ème réseau de chemins de fer départementaux.

Extrait de la séance extraordinaire du 12 mars 1911

« Considérant que le tracé adopté par le Conseil Général de la ligne de Morlaix à La Feuillée aura une longueur totale de 33 km alors que la distance de La Feuillée à Morlaix n'est que de 24 km par la ligne directe, que La Feuillée a tout intérêt à être directement reliée au port de Morlaix en vue de l'achat des engrais de mer, que d'autre part étant donné la longueur de la ligne projetée par Plourin, les voyageurs se dirigeant sur la région de la montagne arriveraient après le départ des trains de La Feuillée sur Châteauneuf et Landivisiau,

Par ces motifs se rangent à l'avis du Comité de Défense des Intérêts Morlaisiens, émet l'avis que la variante proposée par le Comité.....soit 29,500 km au lieu de 33 km assurerait la communication directe avec le port de Morlaix et par la suite avec la gare du réseau d'état».

En 1911, la perspective de l'arrivée du chemin de fer avait des répercussions sur les demandes de création de foires

Extrait de la séance du 24 novembre 1911

« Monsieur le Maire expose que le conseil municipal d'Huelgoat sollicite la création de foires de chevaux (environ une dizaine par an).....

Le Conseil Municipal

Considérant que la commune d'Huelgoat a déjà des foires en nombre suffisant, que la commune de La Feuillée a aussi des foires qui pourraient augmenter d'importance par suite des lignes ferrées qui y aboutissent.....

Emet un avis défavorable à la création des foires projetées».

Après la 1ère guerre mondiale, les tarifs appliqués entraînaient de vives protestations de la part du Conseil Municipal

Extrait de la séance du 1er octobre 1922

« Considérant que la région de Lannédern, Brasparts, Loqueffret, Brennilis, La Feuillée, Plonévez du Faou est éloignée de toute gare des grands réseaux alors que ladite région prospérerait considérablement si elle était convenablement desservie au point de vue transport et horaires

Considérant qu'un sac d'engrais rendu dans l'une quelconque des gares précitées coûte au moins un franc plus cher que s'il reste dans les gares des grands réseaux, que cent kilos de grains se vendent au moins un franc moins cher de départ que sur les grands réseaux

Considérant que cette cherté des engrais et cette moins value des grains causent un préjudice énorme aux agriculteurs, paralysant le commerce et entravant tout progrès

Considérant que ces tarifs très élevés, presque prohibés se retournent en définitive contre la Compagnie en diminuant très sensiblement le trafic, présentant ainsi un résultat opposé à celui escompté

Considérant que l'augmentation de tarifs a été non seulement de 250 % comme l'a prétendu la Compagnie mais bien de 650 %, chiffre le plus élevé de toute la France

Considérant que la diminution des tarifs tant pour les voyageurs que pour les marchandises amènerait une grande augmentation du trafic et partant une augmentation des recettes pour la Compagnie,

Considérant que la région précitée n'a aucune communication directe avec Châteaulin, ni avec Pleyben et que toutes les considérations énoncées ci-dessus s'imposent à l'attention de toute administration

Le Conseil émet les vœux suivants

Que le Conseil Général conserve le tarif des voyageurs et des marchandises au taux de l'augmentation de 300% sur les tarifs d'avant-guerre

Que le transbordement de Châteauneuf soit supprimé puisque les wagons de chemin de fer économiques peuvent circuler sur les départementaux et réciproquement

Que les trains supplémentaires de jeudi et samedi assurent la correspondance à Châteauneuf (aller et retour) avec Châteaulin »

Dès 1929 des rumeurs de suppression de la ligne de chemin de fer commençaient à circuler.....

Extrait de la séance d'août 1929

« le Conseil

Considérant que la rumeur publique prête au Conseil Général du Finistère l'intention de supprimer prochainement la partie de la ligne de chemin de fer de Plouescat à Rosporden, reliant Landivisiau à Châteauneuf du Faou

Que depuis la création de cette ligne, les cultivateurs ont pu se procurer plus facilement et plus économiquement les engrais qui leur sont nécessaires

Qu'en conséquence l'agriculture a pris une extension plus considérable

Que pour la vente de leurs produits (céréales, pommes de terre) de leurs bestiaux (possibilité d'embarquement pour les foires de Landivisiau, Sizun, Commana, Châteauneuf) cette ligne de chemin de fer est d'une grande utilité

Que des constructions ont été faites aux abords des gares

Que dans la suppression de ladite partie de la ligne de chemin de fer Plouescat-Rosporden, ces constructions perdraient de leurs valeurs commerciales, d'où ruine des propriétaires

Proteste avec la plus grande énergie contre le projet de suppression de la partie de la ligne de chemin de fer reliant Landivisiau à Châteauneuf du Faou. »

Les horaires des trains et leurs conséquences quant à la distribution du courrier ont donné lieu à délibération

Extrait de la séance de novembre 1930

« Monsieur le Maire expose au Conseil que le premier train de la journée dans les localités entre Landivisiau et La Feuillée ne part de Landivisiau qu'à midi ; qu'il arrive ainsi trop tard pour permettre la distribution dans la journée du courrier apporté, ce qui motive chez les habitants de la région des plaintes parfaitement fondées.

Le Conseil après avoir délibéré,

Considérant que les dépêches du matin arrivent en gare de Landivisiau à 9h21, que le train de Plouescat s'y trouve bien avant cette heure, qu'il pourrait continuer sa route immédiatement, que ce stationnement injustifié en gare de Landivisiau est préjudiciable aux voyageurs arrivés par les trains du matin et à toutes les communes desservies où le courrier ne peut être distribué que le lendemain ; qu'au rebours de la Compagnie du chemin de fer, l'administration des chemins de fer départementaux semble prendre plaisir à retarder l'exécution des services dont elle est chargée ;

Considérant qu'un pareil état de choses ne peut être toléré plus longtemps, proteste formellement contre l'arrêt de plus de 3 heures du train à la gare de Landivisiau, arrêt inexplicable et qui choque le bon sens, car en aucun cas la rapidité des services des voyageurs et des dépêches ne peut être sacrifiée aux intérêts ou aux convenances de quelques maisons de commune

À l'unanimité le Conseil vote la protestation et prie monsieur le Préfet et monsieur le Directeur des Postes, d'intervenir auprès de l'administration des chemins de fer pour que l'horaire du train soit modifié à bref délai ».

En 1931, le Conseil devait se prononcer sur le relèvement des tarifs

Extrait de la séance d'août 1931

« Monsieur le Maire donne connaissance au Conseil Municipal de l'arrêté de Monsieur le Préfet en date du 22 juillet 1931, prescrivant l'ouverture d'une enquête d'un mois dans un certain nombre de chefs-lieux de canton sur la demande présentée par la Compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère, tendant au relèvement des tarifs et que conformément à l'article 5 dudit arrêté le Conseil Municipal doit émettre son avis sur cette demande. Il invite le Conseil à en délibérer.

Le Conseil, après avoir ouï l'exposé de monsieur le Maire et en avoir délibéré, émet un avis défavorable ».

En 1936, le Conseil était invité à donner son avis sur le déclassement de la ligne

Extrait de la séance de décembre 1936

« Monsieur le Maire expose que par arrêté préfectoral en date du 2 novembre, est prescrite l'ouverture d'une enquête dans le projet de déclassement de la ligne de chemin de fer de Morlaix vers Pleslin les Grèves et en ce qui nous concerne, de la section Landivisiau-Rosporden de la ligne Plouescat-Rosporden

Que le Conseil municipal est appelé à émettre son avis sur le déclassement projeté

Le conseil, après avoir ouï l'exposé et avoir délibéré,

Considérant le développement croissant du transport voyageurs, des marchandises par autobus, camions, concernant les petites lignes

Considérant que la ligne passant en cette commune est d'ailleurs démontée (!)

Émet un avis favorable pour le déclassement »

Après le déclassement de la ligne, la commune de La Feuillée tentait de récupérer gratuitement la ligne de chemin de fer

Extrait de la séance de mai 1937

« Le Conseil Municipal,

Considérant l'importance que présente la ligne de chemin de fer départemental au point de vue communications, de facilité à desservir les terres

Sollicite du département la cession provisoire gratuite comme chemin de la ligne de chemin de fer départemental située sur le territoire de cette commune »

En 1937, n'ayant pas obtenu satisfaction à la précédente demande, la commune de La Feuillée devait décider de l'achat ou non de la ligne de chemin de fer

Extrait de la séance d'octobre 1937

« Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal que le Conseil Général a décidé de ne pas faire la cession gratuite de la ligne de chemin de fer mais seulement à titre onéreux à raison de 0,50 fr le mètre linéaire

Que la partie à acquérir par la commune partant du chemin de Kerbrann pour aboutir à la route nationale 164 représente une longueur d'environ 5 kilomètres d'où une dépense de 2 500 francs

Qu'il y aurait lieu d'ensaisir l'achat, la ligne pouvant être convertie en chemin appelé à rendre les plus grands services et de voter le crédit nécessaire

Le conseil municipal, après avoir ouï l'exposé et en avoir délibéré

Décide l'achat de la partie de la ligne partant du chemin de kerbrann pour aboutir à la route nationale 164 »

En 1938, le Conseil Municipal confirmait sa décision d'acquérir la ligne

Extrait de la séance de février 1938

« Le Conseil Municipal

Vu sa délibération du 31 octobre 1937 décidant l'achat de la partie de la ligne de chemin de fer partant du chemin de Kerbrann pour aboutir à la route nationale n° 164 et le vote d'un crédit à cet effet,

Maintient sa décision d'en effectuer l'achat au prix de 0.50 fr le mètre linéaire,

Vote une somme de 2500 francs à prélever sur l'article 87 du budget de 1938 pour en assurer l'achat,

Autorise monsieur le Maire à accomplir toutes formalités à ce sujet ,

S'engage à affecter à un usage public, c'est à dire à l'aménagement d'un chemin, la partie de la ligne dont la commune se rendra acquéreur »

"Comme soeur Anne, nous attendons toujours et toujours"

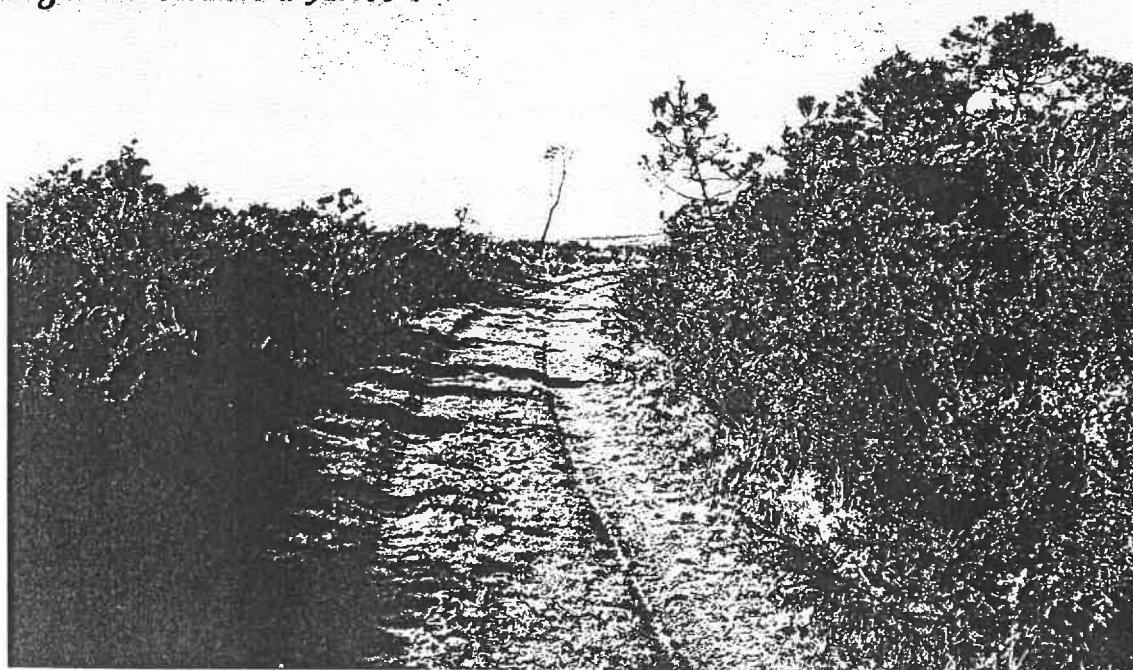
Cette expression relevée dans La Dépêche de Brest du 29 juillet 1912 à propos de la ligne Plouescat-Rosporden montre l'impatience avec laquelle ce nouveau moyen de transport était attendu. Le chemin de fer en Centre Finistère avait suscité bien des espoirs tant au niveau social qu'au plan commercial. Sa suppression avait, quant à elle, entraîné de nombreuses désillusions et beaucoup de nostalgie. Le souvenir de cette époque, resté gravé dans toutes les mémoires, s'est transmis de générations en générations.

Quelques dizaines d'années plus tard, quelles traces reste-il de cette période?

🏠 A La Feuillée, la rue qui part du centre du bourg et descend jusqu'à l'emplacement de l'ancienne voie s'appelle "Hent ar Gar" (rue de la gare)

🏠 Le bâtiment qui abrita la gare existe toujours et après quelques transformations est devenue maison d'habitation.

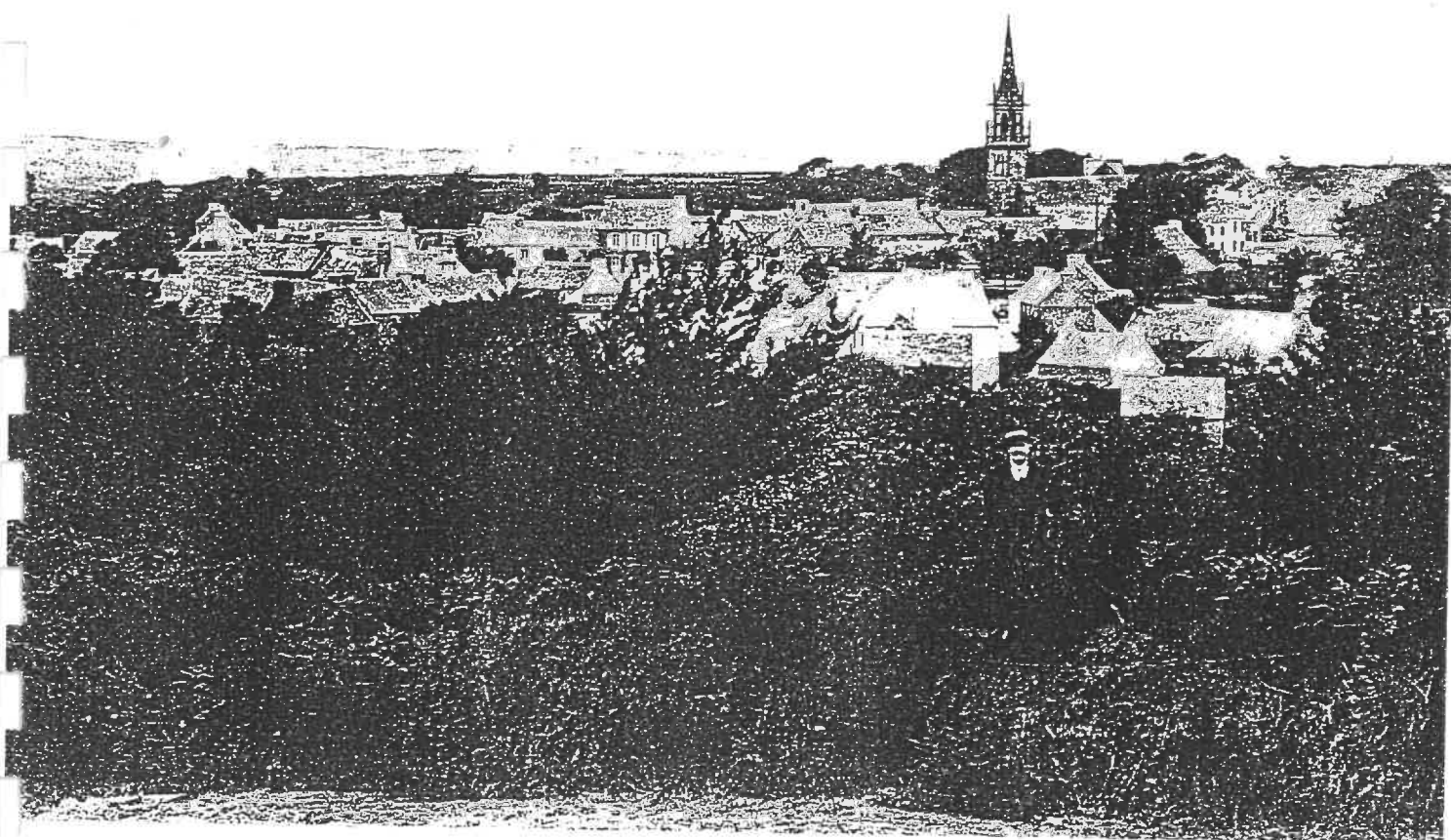
🏠 Enfin, le tracé du réseau ferroviaire, que les feuillantins continuent d'appeler "La Ligne", constitue un agréable chemin de randonnée qui invite le promeneur à découvrir toute la beauté et la magie des Monts d'Arrée.



DEUXIEME PARTIE :

LA FEUILLEE ET LE MONDE A CETTE EPOQUE

366 - La Feuillée. — Vue générale



TEMOIGNAGE : LA VIE AU BOURG

Les commerces étaient nombreux à l'époque du petit train, que ce soit dans les villages ou dans le bourg. Mesdames Créoff et Thomas se souviennent pour nous ...

Près de Croas hir, en face de l'actuelle salle polyvalente, se trouvait la boulangerie d'Yvon Quéré (1). Plus bas il y avait le café de Pierre Le Moal (2). Puis c'était chez Jégou, café, quincaillerie, articles de ménage (3). Vers la route de Berrien, l'actuelle rue Jean Louis Goarnisson, existait une boucherie et café où se célébraient certains repas de noces (4). En redescendant, se trouvait Marie Jeanne Jereec, qui vendait des fruits (5). Et puis Pierre Crenn, un marchand de tissus, qui faisait les marchés (6). Un de ses fils a tenu l'actuelle crêperie. En face, dans une petite maison, existait la forge de Monsieur Laurent (17). Au premier étage Madame Gadona et sa soeur confectionnaient des sacs, des porte-monnaies avec des perles qui étaient apportées par une dame du Relec ; elles crochetaient aussi entre autres des soutien-gorges, qui étaient très bien faits.

A l'angle c'était Mme Lagadec avec épicerie et le commerce de peaux de taupes (7). Les enfants allaient ramasser les taupes et lui apportaient ; elle les mettait à sécher dehors devant la maison. Elle allait chercher les oeufs dans les villages et on la voyait partout avec son panier d'oeufs sur la tête. A l'époque, des gens de Plounéour Menez venaient même chercher des oeufs jusqu'ici ! En continuant la rue principale, se trouvait une boulangerie tenue par mes grands-parents, Mr et Mme Peuziat, qui sont arrivés à La Feuillée en 1870 après avoir entendu qu'il manquait un boulanger (*et pourtant il y en avait déjà plusieurs*) (8).

A côté, c'était chez François Olivier, qui tenait un café (9). Puis il y avait un magasin tenu par un vieux garçon et sa mère, les Pouliquen (10). Un long comptoir barrait la longueur de la maison et à droite en entrant, on pouvait voir un gros pain de savon que l'on coupait avec un fil de fer pour en extraire des morceaux. C'était un bazar où l'on trouvait de tout, jusqu'à du vitriol dans lequel on trempait le blé pour tuer les souris, au milieu des bocaux de bonbons ! Sa mère, Maryannick Louarn, portait la vieille coiffe de La Feuillée, celle qui se portait-bas sur le front. Plus tard, entre 1930 et 39, il y eu là une boucherie, chez Mr et Mme Golias.

De là après, c'était le bureau de tabac, où l'on faisait de bonnes tripes ; c'était un endroit renommé, là où se déroulaient presque toutes les noces. La salle était au-dessus du bar, et on dansait en bas (11). A côté se trouvait Madame Prigent, qui tenait une boulangerie (12) vers 1935. Avant, au même endroit habitait Bellec coz, qui allait aux foires jusqu'à Chatelaudren , Gourin, Rostrenen, à pieds avec ses chevaux ! Puis c'était Madame Lagadec, un magasin de vêtements (y compris des vêtements de paysannes) et des tissus, des bavoirs, des coiffes, des tabliers, qu'elle arrangeait toujours très bien (13). Elle était très connue et les gens venaient de loin chez elle. Elle vendait aussi de la mercerie et de l'épicerie, ainsi que du café que son mari torréfiait sur le trottoir dans un appareil avec une manivelle, ça sentait bon ! Puis il y avait le commerce de Madame Tosser, qui vendait de la vaisselle, des bols, des verres, de la quincaillerie ; son frère était sabotier et y vendait ses sabots (14).

La Bretagne - Les Bretons

1158 LA FEUILLÉE (Finistère) — La Rue du Presbytère



Collection Baud - Photos

TEMOIGNAGE : LA VIE AU BOURG

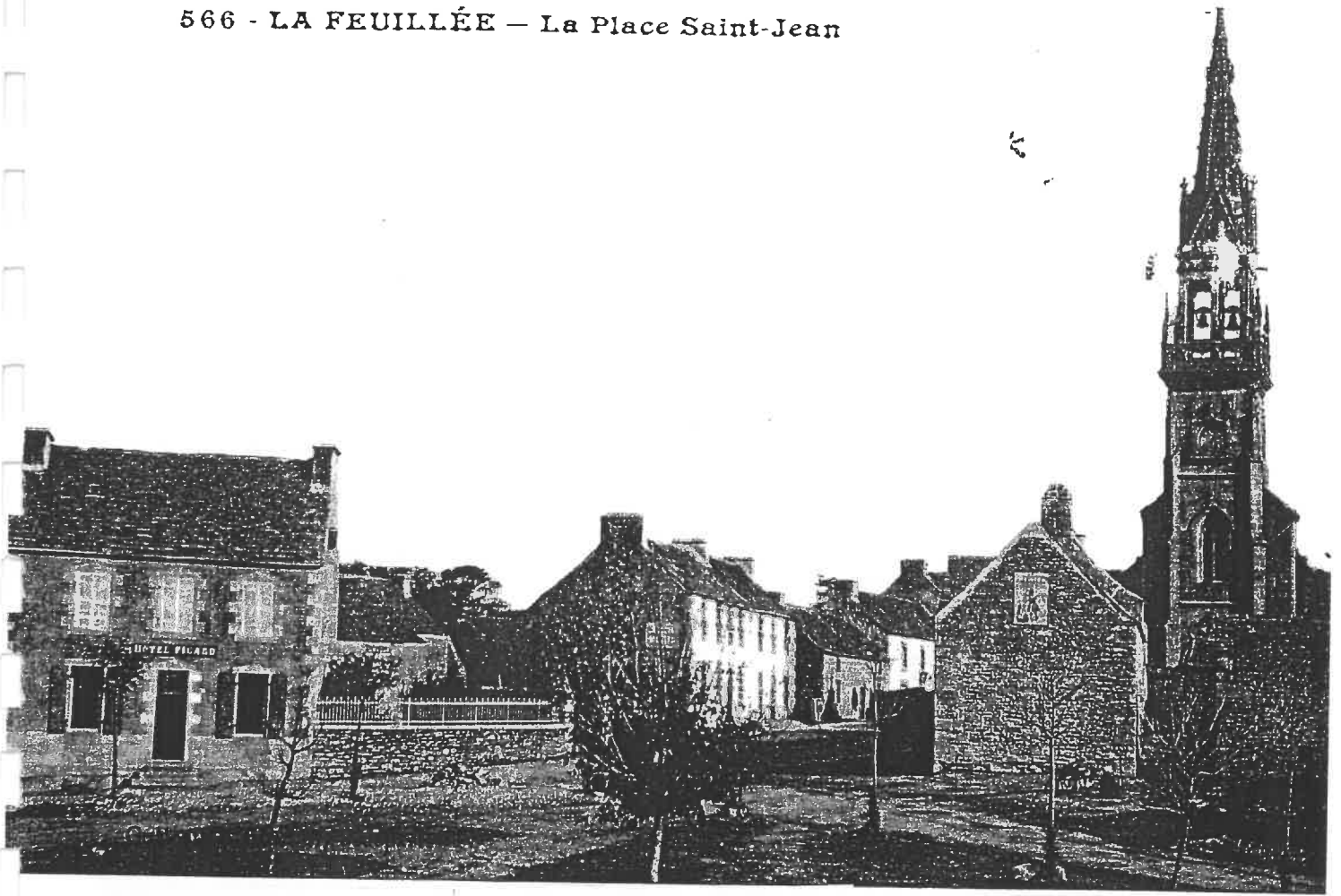
En face de la route de Berrien se trouvait la quincaillerie de Marie Louise Pichon, avec des sabots, de la laine, de l'épicerie aussi (15). On vendait de l'épicerie dans beaucoup de commerces, et pourtant il n'y avait pas grand chose sur les étagères : du sucre, du café, de la chicorée, du sel, du savon, des bougies, du riz, du pétrole, des produits de ce genre. A côté, l'alimentation de Mme Laurent, et son mari, un gendarme en retraite, arrachait les dents (16) ; après eux le commerce devint une boucherie tenue par Mr et Mme Dréau. Puis c'était chez Jointer, une épicerie et boulangerie (18). Beaucoup de gens faisaient leur pain en campagne et l'amenaient à cuire au bourg. Venait ensuite chez Madame Béton où l'on vendait du tissu ; lui était couvreur (19). Après leur départ, le commerce, repris par Madame Toulhoat, devint une épicerie ; le père était transporteur après la deuxième guerre (20).

En revenant sur la place du bourg se trouvait l'hôtel Picard, acheté par mes parents et les parents Martin en 1926 (21). Il y avait un piano mécanique et le dimanche les gens venaient danser. Nous on regardait en cachette, car on était trop petites pour avoir l'autorisation de venir ! Sur une ancienne carte postale, on voit la salle de danse avant qu'elle n'ait été rehaussée. La cuisine de l'hôtel a été construite après. Avant d'y habiter les Martin logeaient au-dessus de la boulangerie et s'occupaient du transport par car des voyageurs, pour aller aux foires. Mme Picard, avait un prénom original : Colombe. Et ses filles, qui avaient l'âge de ma mère, venaient ici en vacances et je me rappelle qu'elles portaient de beaux chapeaux !

A côté de l'hôtel, mes parents, Mr et Mme Bothorel, vendaient des boissons à emporter, qu'ils allaient livrer à la campagne (22). Derrière ce groupe de maisons se trouvait la forge de Monsieur Salaun, que tout le monde appelait Jo Bihan (jo le petit), car il était très grand ! (23) Plus bas, vers la sortie du bourg, il y avait Madame Floch qui vendait des sabots, du café et du vin à emporter ; certains enfants venaient y manger quand ils allaient à l'école (24). En face c'était chez Madame Bourlès, un commerce de tissus (25). Et puis Louise Lagadec, qui était couturière (elle m'avait fait ma robe de communiant) et qui vendait des tissus, des rideaux, un peu de tout (26). Par la suite elle s'est installée au café de la Place, établissement qui avait été acheté par sa mère.

En remontant on arrivait à la boulangerie, tenue par mes beaux-parents, Mr et Mme Thomas, qui ont créé le commerce en 1919, prenant la suite d'un café (27). La poste était en face du puits (28) : par la suite ce fut un marchand de toiles, Jean Louis Le Borgne. Il y a eu une sage-femme aussi, au café de la place (29). Derrière ce bâtiment, dans une ruelle se trouvaient Monsieur Jezequel, un menuisier, matelassier, marchand de couettes de plumes (30 ; à côté mais plus tard (après la deuxième guerre) Madame Jeanne Laurent, qui cuisait et vendait de la bouillie d'avoine (31) ; et enfin Monsieur Tourmen, qui était cordonnier et facteur entre les deux guerres (32).

Plus bas, dans la rue de la gare, exerçait Monsieur Lebrun, qui tenait un café et quincaillerie et qui réparait les vélos (33). Il possédait une voiture, une décapotable, (il allait livrer du vin avec) et je me souviens que pour l'inaugurer, il avait emmené mon père se promener, mais ne se rappelant plus comment arrêter

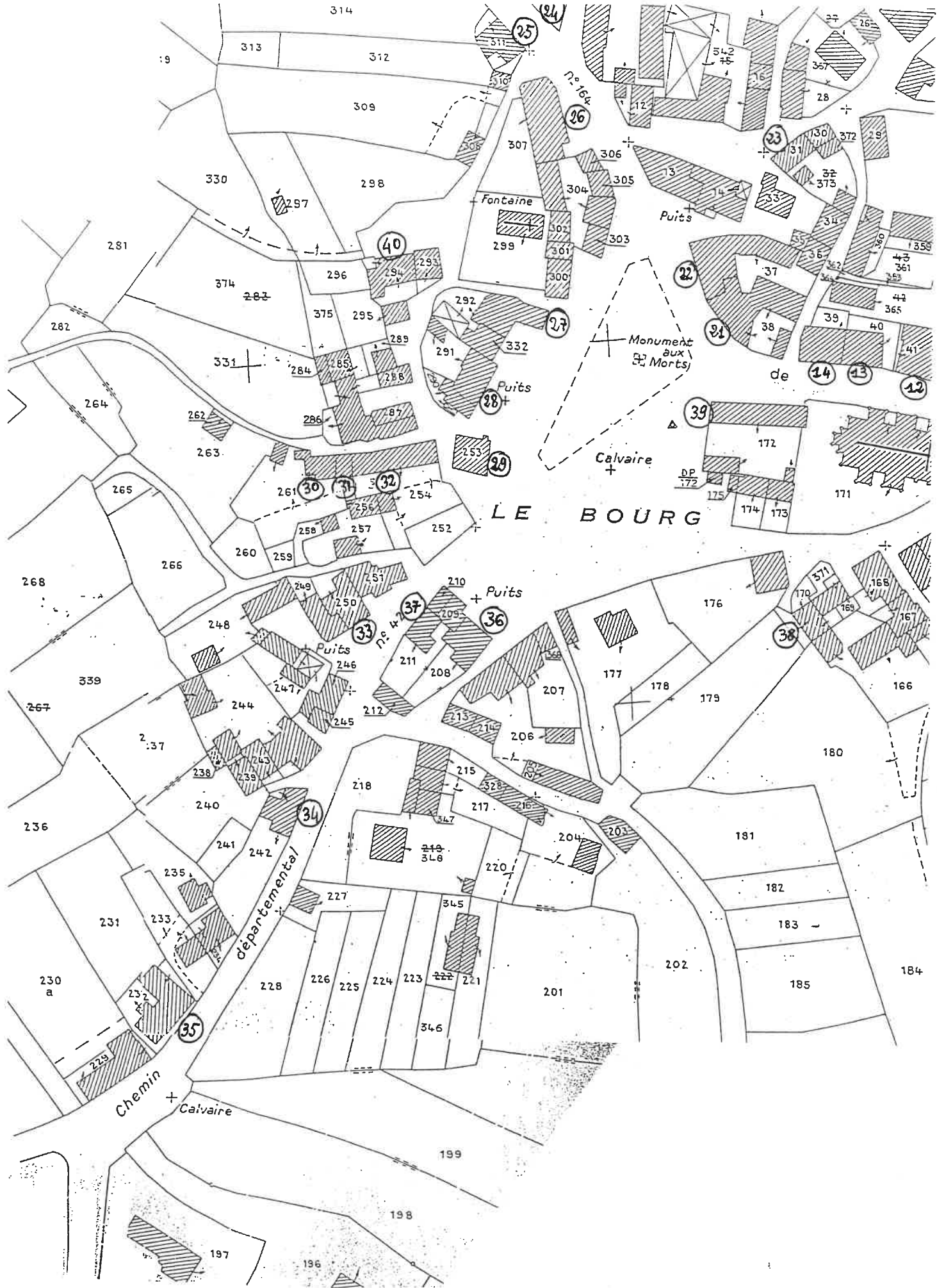


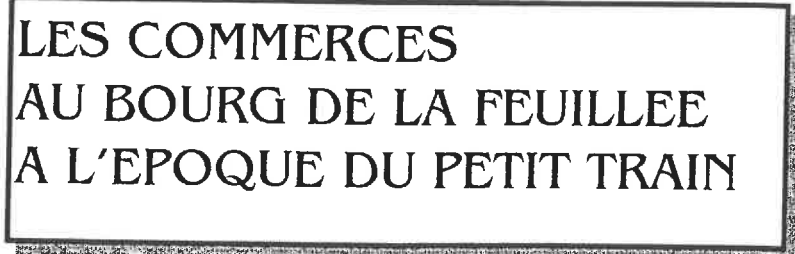
aux environs de 1910



LA FEUILLÉE (Finistère) — Place Saint-Jean

Photo Allain - Le Huelgoat





TEMOIGNAGE : LA VIE AU BOURG

son véhicule, ils avaient du faire un grand tour par la Croix Cassée et Botmeur, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'essence ! Les jeudis et les dimanches, on jouait sur la place et quand on l'entendait, on se précipitait sur les marches de la croix, car il allait vite ! Plus tard, il s'en est lassé, et la voiture est restée des années devant sa maison.

Encore plus loin, c'était le commerce des Menez : lui était menuisier et coiffeur et elle vendait les journaux, les deux filles tricotaient à la machine pour les clients (34). Tout en bas, à la gare, chez les Bronnec, il y avait un café, où venait le personnel cheminot et les voyageurs, ainsi que Marguerite Menez dont le rôle était de prendre le courrier au train avec sa brouette. C'était aussi une épicerie, avec une salle où l'on faisait des repas de noces (35). Après la guerre, on y a fait une salle de danse, inaugurée en 1939. Le couple y tenait également un commerce d'engrais.

En revenant au bourg, habitaient Soizic Lozach, qui faisait de la broderie, et sa mère qui lavait le linge (36). Par la suite elles ont tenu un commerce de laine. Il y avait aussi une autre tricoteuse à la machine, Madame Pouliquen (37). Auparavant vivait à cet endroit Mr David, qui vendait les médicaments pour les vaches. Le médecin le plus proche était Mr Quéré, à Plounéour Menez, qui avait une voiture ; mais on ne l'appelait que rarement. Il y avait au tout début une sage femme qui venait du Crann, à Huelgoat, là aussi il fallait du temps pour la chercher.

Derrière l'église se trouvait Madame Clédic, qui tricotait à la machine (38). En face du monument aux morts, il y avait un café avec une grande cour : les marchands de vaches, surtout ceux qui venaient de Botmeur et achetaient à Châteauneuf, Carhaix, Huelgoat, faisaient une pause là et mettaient les bêtes dans la cour (39). En contrebas de la chapelle, après la première guerre, il y eu aussi un transporteur, Monsieur Gérec (40). Sa femme vendait des fruits (c'est là que l'on trouvait -chose rare- des bananes).

C'est d'ailleurs après cette guerre de 14/18 que les choses ont un peu changé ; on ne portait plus les coiffes ni les vêtements traditionnels. On portait les vêtements d'été à partir de Pâques, et ceux d'hiver vers octobre. Les saisons étaient plus tranchées, le temps changeait nettement. L'hiver, il y avait de la neige, chaque année. D'ailleurs le car de la SATOS était bloqué parfois. Les gens étaient arrêtés à Sizun et puis à Pleyben. Ceux qui venaient de Brest, venaient à pied depuis Sizun, tellement il y avait de neige. Et ceux qui venaient de Quimper s'arrêtaient à Pleyben et venaient à pied ensuite. Je me rappelle d'une année pour les vacances, où on est aller aider des gens de Loqueffret avec des enfants à porter leurs valises, tellement il y avait de la neige.

Je me souviens d'avoir vu des foires à La Feuillée, mais ça s'est arrêté en 1936, quand ça allait mal partout. Les gens engraisaient leurs bêtes pendant un ou deux ans, et ils les vendaient moins cher que ce qu'ils les avaient acheté. C'est là que beaucoup sont partis après, vers les villes. Par ici la terre était plus pauvre que dans le Léon, donc les gens n'étaient que locataires ; et des familles nombreuses, donc ils pouvaient partir plus facilement. C'était une vraie frontière, géographiquement comme dans les mentalités.

La Bretagne - Les Bretons

1159 LA FEUILLÉE (Finistère)
La Poste



Collection Band. Ph. H. Boucquet - Arna

TEMOIGNAGE : LA VIE AU BOURG

On célébrait le mois de Marie à l'époque et c'est ainsi qu'il y avait de nombreuses foires en mai. Beaucoup de jeunes venaient à la foire et restaient danser ; on suspendait des branches de hêtres pour indiquer là où il y avait des cafés, on appelait ça des branches de mai. Et puis quand se déroulaient les grandes foires de Châteauneuf ou de Carhaix, on voyait passer des chevaux, tous attachés à la queue-leu-leu, qui allaient sur Landivisiau et ailleurs.

Il y avait toujours quelque chose à voir au bourg de La Feuillée. Déjà parce qu'il y avait beaucoup d'enfants au bourg : chez Madame Stephan ils étaient huit, chez Madame Créoff, ils étaient dix, chez Madame Floch ils étaient cinq, chez moi on était deux. Pour le pardon de Saint Herbot, on voyait les léonards qui passaient ici, avec leurs paquets de queues de vaches (*pour aller les faire bénir*) en bicyclettes, ou à pieds, les jeunes filles avec leurs beaux châles pour les fêtes, et leurs coiffes. Ils s'arrêtaient à La Feuillée et ils dansaient une gavotte léonarde, où les jeunes filles baissent les yeux en dansant.

Ici après le pardon, le 24 juin, à peu près tous les enfants restaient à la maison ! On n'allait plus à l'école. Et puis on y retournait début septembre. Les jeudis et les dimanches pendant l'école, et puis pendant les vacances, on allait garder les vaches, car tout le monde avait des bêtes. On se donnait rendez-vous, selon les prés que chacun utilisait, et puis on prenait des pommes de terre que l'on faisait cuire et souvent les vaches on ne s'en occupait pas ! Pendant les vacances de Pâques on aidait à planter les pommes de terre. Les petits chemins pour aller dans les villages n'étaient pas en très bon état. Comme la route de Leing ar leg pour aller à Tredudon, de Bot Bihan à Kerbruc et puis la route pour aller à Kerbrann, où il fallait passer sur des grosses pierres. Ici au bourg, la route était bien recouverte de cailloux, la route pour aller à Botmeur aussi, et puis à Brennilis ; plus loin du côté de Plouyé, il n'y avait plus beaucoup de cailloux.

Il n'y avait pas de malheureux ; les gens avaient tous leurs bêtes, leurs jardins, et puis ils avaient une petite activité en plus. Il n'y a jamais eu tant que ça de pillaeuers à La Feuillée. Mais c'est parce que ceux de Brennilis et de Botmeur disaient qu'ils étaient de La Feuillée, car La Feuillée était plus connue ! Ce qui fait qu'il y a une place à Saint Renan qui s'appelle "place de La Feuillée". Malgré tout il y avait ici des familles très pauvres (peut-être cinq familles) qui cassaient les cailloux, car il y avait des carrières, comme celle entre Litz et Kerbruc, dans la montagne ; on les voyait passer avec leur petit pot de soupe. Il y avait par contre beaucoup de militaires, et c'était grâce à Mr Grall, instituteur et directeur de l'école. Le premier cours complémentaire rural a été créé à La Feuillée. Mon père est né en 1886, et il a été au cours complémentaire avec Mr Grall. Il y avait des marins, des militaires de l'armée de terre, des fonctionnaires ; mon mari s'était engagé en 1937, et il se sont retrouvés à Toulon à 17 de la Feuillée, Brennilis, Botmeur ! Je me rappelle que lorsque j'étais à l'école à Huelgoat (la directrice était de la Feuillée), il était question que la Feuillée soit à la tête du canton. Et puis finalement ça a été Huelgoat.

Il y avait beaucoup d'habitants à l'époque...

5761. - LA FEUILLÉE (F.). - Entrée du Bourg - La Gendarmerie



BRETAGNE (Coll. R. Hamon, St-B.)

SURVOL DES DELIBERATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX

Le survol des délibérations des Conseil Municipaux de La Feuillée entre 1900 et 1932 permet de découvrir les principales préoccupations et les divers problèmes auxquels a été confrontée la commune durant ces années.

C'est ainsi que les conseillers municipaux ont été amenés à se prononcer sur:

⇒ les aides financières fréquentes, appelées secours, et attribuées sur demande à différentes catégories d'administrés : les familles nombreuses, les femmes en couches, les vieillards, les soutiens de famille, les blessés et militaires, les malades ayant besoin d'une assistance médicale, les infirmes et les « incurables » Les demandes étaient fréquentes, et les cas longuement étudiés.

⇒ les très nombreuses demandes d'acquisition de terrains communaux par des particuliers

⇒ le fonctionnement de l'école. A maintes reprises le Conseil Municipal est intervenu en faveur de l'école pour

- des demandes de créations d'emplois d'adjoint à l'école de garçons et à l'école de filles (en 1909, les 2 écoles comprenaient un effectif de près de 400 élèves),
- des demandes de création de classes supplémentaires,
- des demandes de crédits pour l'achat de livres et de cartes,
- la construction d'un préau et sa maintenance
- l'entretien du groupe scolaire qui nécessitait de investissements très lourds.

⇒ « l'incorporation de la commune de La Feuillée dans le futur réseau téléphonique » (1909). En 1910, il était décidé que la cabine serait établie dans le bureau de poste de La Feuillée.

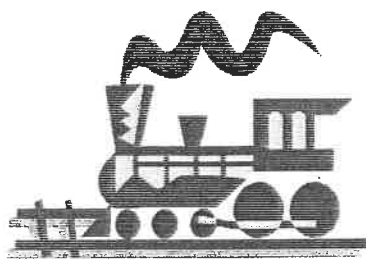
⇒ la remise en état de chemins ruraux. La quantité de travail à effectuer dans ce domaine était telle que la commune ne pouvait assurer toutes les réparations en même temps. Les besoins étant aussi importants et urgents d'un village à un autre, les interventions se décidaient après tirage au sort.

⇒ le « transfèrement » du cimetière qui se trouvait jusqu'au 31 décembre 1912 au milieu du bourg puis son agrandissement qui nécessitait l'achat et l'aménagement de terrain

⇒ l'électrification de la commune, pour laquelle les premières démarches débutent avec les demandes de concession des sociétés d'électrification et l'adhésion à un syndicat intercommunal.

⇒ les réparations sur les bâtiments communaux, entre autre sur l'église, dont le toit nécessitait une révision urgente.

Liste des maires de La Feuillée à l'époque du Petit Train



De 1894 à 1911	Jean SALAUN
de 1912 à 1913	Henri CAHUT
de 1914 à 1917	Pierre LE BORGNE faisant fonction en l'absence du maire mobilisé
1918	Jean SALAUN faisant fonction
1919	Henri CAHUT
de 1920 à 1922	François CREOFF
de 1923 à 1924	Henri CAHUT
de 1925 à 1934	François JEGOU
1935	François SALAUN

Les noms figurant en face des années sont les noms des maires ayant exercé leurs fonctions durant la plus grande partie de l'année considérée.

ACTUALITES PUBLIEES PAR LES JOURNAUX BRETONS

- 1910 : la Bretagne est durement frappée par l'exode
décès d'Henri Dunant, fondateur de la Croix Rouge, de Léon Tolstoï, du
douanier Rousseau
- 1911 : naissance du groupe "Landerneau", premier groupement d'achat agricole
crise marocaine : des troupes françaises sont envoyées
Admundsen, premier homme à atteindre le pôle Sud
émeutes en Chine : la monarchie s'écroule
vol de la Joconde
- 1912 : Morgat : première station touristique de luxe
naufnage du Titanic
fin de la bande à Bonnot
Nefertiti mise à jour
- 1913 : dernier Tour de France pour Lucien Petit-Breton
Poincaré est élu président de la République
Georges Carpentier est champion d'Europe de boxe
naissance d'Hollywood
record de traversée de la méditerranée par Roland Garros
- 1914 : 350 000 bretons mobilisés pour la Grande Guerre
Sarajevo : l'assassinat qui met le feu aux poudres
Jean Jaurès est assassiné
- 1915 : combat maritime dans les Dardanelles : 600 bretons disparus
- 1916 : les "poilus" dans l'enfer de Verdun
- 1917 : Brest ville U.S. : 880 000 "boys" à Pontanézen
révolution bolchévique en Russie
mort de Rodin
apparitions de la Vierge à Fatima au Portugal
- 1918 : l'armistice est signée le 11 novembre
le Tsar de toutes les Russies est assassiné
l'empereur Guillaume II abdique, révolution en Allemagne
- 1919 : retour des poilus dans une société en mutation
la Société des Nations est créée à Genève
20 millions de morts suite à la grippe espagnole
le Traité de Versailles est signé
tentative d'assassinat de Clémenceau
- 1920 : la fée électricité à la conquête des campagnes
Deschanel, président de la République, quitte ses fonctions
élection de Alexandre Millerand à sa place

ACTUALITES PUBLIEES PAR LES JOURNAUX BRETONS

- 1921 :** Paul Sérusier, peintre breton, revient vivre en Bretagne
le vaccin du BCG est inventé par des français
Charlie Chaplin réalise son premier long métrage : le Kid
procès de Landru
la guerre civile éclate en Irlande
- 1922 :** le cuirassé "France" sombre devant Quiberon
Mussolini marche sur Rome
naissance de l'URSS
Albert Einstein reçoit le prix Nobel de physique
Marcel Proust décède
découverte de la tombe de Toutânkhamon
Marie Curie est élue à l'Académie de Médecine
- 1923 :** l'affaire Seznec : coupable ou victime ?
mort de Sarah Bernhardt, Gustave Eiffel, et Pierre Loti
putsch manqué d'Hitler
Louis Jouvet interprète "Knock"
- 1924 :** grande grève des sardinières de Douarnenez
mort de Lénine, d'Anatole France
George Gerschwin crée Rhapsody in Blues
Gaston Doumergue est élu président de la République
- 1925 :** Perros-Guirec ouvre la voie au tourisme
la revue nègre triomphe à Paris avec Joséphine Baker
Hitler publie "mein kampf"
révolution en Arabie et dans les lieux saints de l'Islam
- 1926 :** un été de grèves pour les ouvrières bigoudènes
naissance de la télévision en Angleterre
les années folles à Paris
l'explorateur Byrd survole le pôle Nord en avion
mort de Claude Monet, le peintre impressionniste
l'américain Goddard fait décoller la première fusée à carburant liquide
- 1927 :** 200 000 spectateurs pour une compétition automobile à Yffiniac(22)
Lindbergh traverse l'Atlantique en avion
Tchang Kai-chek prend le pouvoir en Chine
Trotski doit s'exiler d'URSS
les mousquetaires français gagnent la coupe Davis
création du premier caoutchouc synthétique, le buna
- 1928 :** le port de Keroman fait de Lorient la "cité du poisson"
Hoover est élu président des Etats-Unis
crise financière et religieuse : Poincaré doit constituer un nouveau ministère
Bertold Brecht crée "l'Opéra de quat'sous"
Maurice Chevalier part pour Hollywood où Mickey est créé par Walt Disney

- 1929 :** découverte de la pénicilline par Fléming en Angleterre
fête à Douarnenez : Ar Seiz Breur renouvelle l'art populaire breton
krach boursier à Wall Street
mort de Georges Clémenceau, surnommé "le Tigre"
Hergé invente Tintin
affrontements à Jérusalem entre Juifs et Arabes
le Vatican est consacré état souverain
- 1930 :** le barrage de Guerlédan cisaille le canal de Nantes à Brest
l'aviateur Mermoz ouvre des lignes postales
l'armée française quitte la Rhénanie
émeutes en Inde après l'arrestation de Gandhi
première traversée française de l'Atlantique avec Costes et Bellonte
Conan Doyle, "père" de Sherlock Holmes, meurt
- 1931 :** le Titanic breton, le St Philibert, coule devant St Nazaire : 400 morts
Gandhi est libéré en Inde
Al Capone est condamné à Chicago
Paul Doumer est élu président de la République
Fanny, la pièce de Marcel Pagnol, est jouée à Paris
- 1932 :** le stade rennais inaugure le foot professionnel
Roosevelt est élu président des Etats-Unis
l'affaire Lindbergh signe le début des enlèvements
Céline publie "le voyage au bout de la nuit"
le parti nazi monte en puissance en Allemagne
- 1933 :** Thalassothérapie : nouvelle invention à Roscoff
Malraux publie "la condition humaine"
Adolph Hitler au pouvoir en Allemagne
Gandhi commence sa grève de la faim
naissance d'Air France
création de la Loterie Nationale
- 1934 :** fermeture des mines de plomb en Centre-Bretagne
des manifestations d'extrême-droite créent des émeutes à Paris
la traction-avant de Citroën crée l'évènement
mort de Marie Curie
"Tarzan, l'homme singe" sort sur les grands écrans avec Johnny Weissmuller
Mao Tsé TOUNG entame sa longue marche en Chine
- 1935 :** fin des campagnes islandaises des morutiers bretons
Staline prend le pouvoir et arme l'URSS
Hitler lance les lois raciales de Nuremberg
Mermoz relie Paris à Dakar en 15h30

LEXIQUE

- CFDF: Compagnie Française des chemins de fer Départementaux du Finistère
- AD: Archives Départementales
- CFA: Chemins de Fer Armoricaains
- RB: Réseau Breton
- CFD: Compagnie Française des chemins de fer Départementaux
- SATOS: Société Auxillaire des Transports de l'Ouest et du Sud-ouest
- *Voie normale*: voie de 1435 milimètres d'écartement
- *Voie métrique*: voie de 1000 milimètres d'écartement
- *Voie étroite*: voie d'écartement ni métrique, ni normale (600mm, 750mm, 500mm...)
- *Voie d'évitement*: voies permettant le croisement de 2 ou plusieurs trains



- *Bogie*: Il s'agit d'un ensemble de 2 ou 3 essieux doté d'un axe central relié au chassis du véhicule ferroviaire permettant un meilleur passage dans les courbes.
- *Voiture*: Véhicule destiné au transport des voyageurs (appelé à tort wagon de voyageurs). les voitures de 1^{ère} classe sont immatriculées *A*, celle de 2^{ème} classe *B* sur les *CFA*
- *Fourgon*: Véhicule destiné au transport des bagages, des lettres et des colis. Ils sont immatriculés *D* sur les *CFA*.
- *Voiture mixte*: Sur les *CFA*, voitures soit de 1^{ère} et de 2^{ème} classe (type *AB*), soit de 1^{ère} et de 2^{ème} classe avec fourgon (type *ABD*).
- *Tombereau*: Wagon muni de bords hauts mais dépourvu de toit, formant en quelque sorte une benne fixe (série *H* et *L* aux *CFA*).
- *Ridelles*: Montant fixé sur le bord d'un wagon plat pour éviter la fuite du chargement. Les ridelles peuvent être rabattables pour faciliter le chargement du wagon.
- *Autorail*: Engin automoteur destiné à transporter des voyageurs (n° 2-3-5-6 sur les *CFA*)
- *Couvert*: Wagon fermé et doté d'un toit destiné au transport des marchandises craignant les intempéries, ou des animaux (série *K* aux *CFA*).
- *Plaque tournante*: Dispositif de forme circulaire muni de rails et permettant de faire tourner les locomotives pour les remettre dans le sens de la marche, ou pour remiser un wagon sur une voie annexe
- *Bâtiment voyageurs (ou BV)*: Dans ce bâtiment sont rassemblés tous les services à destination des voyageurs (billetterie, buvette, consigne à bagages...)
- *Halle à marchandises*: Bâtiment, dont le plancher est au niveau des wagons, où sont stockées les marchandises. Il est souvent accompagné d'un quai et d'une rampe d'accès.
- *Lampisterie*: Dans ce bâtiment, on prépare et on entretient les lanternes des locomotives et les fanaux des wagons
- *Voies ferrées d'intérêt local*: Voies dépendant d'un cadre juridique limité (département, collectivités locales...) construites, entretenues et exploitées par ces collectivités
- *Voies ferrées d'intérêt général*: Voies dépendant de grandes compagnies, souvent situées sur plusieurs départements et soutenues, certaines fois, par l'état.

BIBLIOGRAPHIE

Les petits trains de jadis, de Henri Domengie, éditions du Cabri

Le Chemin de Fer en Centre-Finistère, de Michel Penven, Association sur les traces
de François Joncour

Finistère en petits trains, de Alain de Dieuleveult, éditions Cenomane/La vie du rail

Abécédaire de la langue cheminote, de Vincent Cuny, éditions Loco Revue

Bulletin communal de La Feuillée

Le XXème siècle dans la Bretagne et dans le monde, du Télégramme

Archives Départementales de Quimper, séries S, J et M

Archives personnelles de Mr Madec, La Feuillée

REMERCIEMENTS

A Mesdames Jeanne Créoff et Mimi Thomas, pour leur mémoire si fidèle

A Messieurs Jean Guyomarch, Francis Mével, Jean Mingam, Mathieu Miossec pour
leurs précieux souvenirs

A Madame et Monsieur Jean Le Page pour le prêt de leurs documents

A l'Association "Sur les traces de François Joncour" pour le prêt des cartes postales

TRAVAIL COLLECTIF réalisé en l'an 2000 au sein de l'Association AN FOLLED
par :

Michel Bec, Benoît Evellin, Francine Labeyrie,
Renée Labrière, Laurent Madec, Fernande Verger