

CONCARNEAU

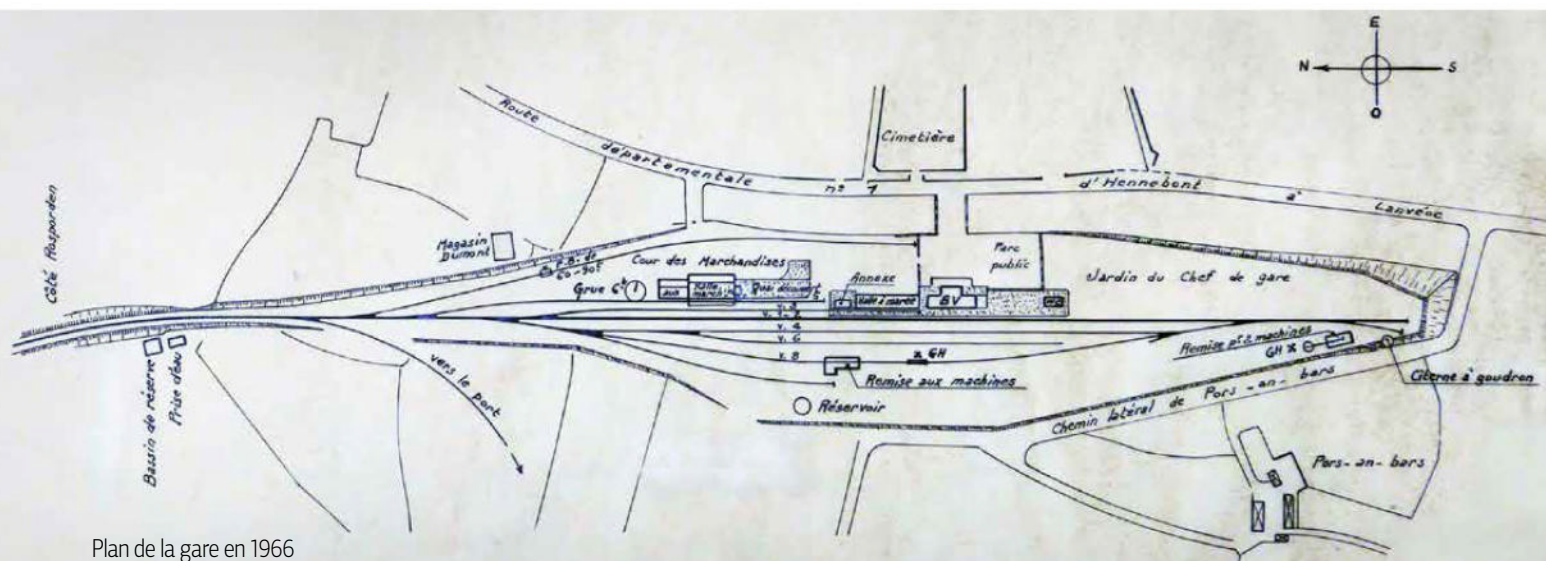
GRANDEUR ET DÉCADENCE D'UN TERMINUS BRETON

Concarneau, c'est un cas d'école. Les historiens pourraient étudier avec avidité les raisons du déclin du chemin de fer dans ce port pourtant très actif. Et les modélistes se réjouiront d'évoquer cette riche histoire.

*Texte: Yann Baude, d'après Gilles Germain
Photos: Gilles Germain, sauf mention contraire*



Le BV de Concarneau est élégant. Mais dans les années 50, il ne verra plus pour très longtemps des voyageurs.



Plan de la gare en 1966



Le 29 avril 1984, le COPEF (Cercle ouest-parisien d'étude ferroviaire), a affrété l'X 2402 pour un voyage sur la ligne.

Concarneau, dans le sud du Finistère, voit arriver son premier train en 1883. C'est le terminus d'une antenne de 15 km, embranchée sur la grande ligne Paris - Quimper à Rosporden. Elle est construite par le réseau de l'Etat dans le cadre du plan Freycinet, mais rétrocédée au Paris-Orléans qui en assure l'exploitation dès son ouverture. La gare s'étend sur 570 m de longueur, à 24 m d'altitude, sans lien direct avec le port situé en contrebas. Le B.V de style Etat, avec ses parements en pierre de taille, est édifié parallèlement aux voies, à la différence de Roscoff. Terminus oblige, une annexe traction est dotée d'une belle remise, ►



Vers 1955, les 3-140 H sont les principales actrices de Concarneau. Ici une locomotive dotée d'un tender à cabine, utilisée sur des antennes bretonnes dépourvues de pont tournant.



Christian Schnabel

► mais aucun pont tournant, les locomotives à vapeur devant retourner tender en avant vers Rosporden.

Jusqu'en 1936, voie métrique et normale cohabitent

En 1909, le sud-est du site du P.O accueille la voie métrique de la ligne des CFDF (chemins de fer départementaux du Finistère) venant de Quimperlé, qui s'arrêtait jusqu'ici au port, le long de la criée. Une section en forte rampe joint désormais le port et la gare du P.O. En plus de celles du chemin de fer à voie normale, les installations de la gare comprennent donc un quai voyageurs spécifique pour ce chemin de fer d'intérêt local. Par la suite, des trucks porteurs sont employés pour descendre et remonter les wagons du grand réseau jusqu'au port. Un système de voies transversales et plaques tournantes permet l'accès des wagons à voie métrique aux deux halles à marchandises. Une plaque de 8 m sert à tourner les 030 T Corpet-Louvet utilisées par les CFDF, abritées dans une belle remise à machines de 6 x 15 m. Comme bien des réseaux secondaires, concurrencés par la route, les CFDF cessent leur service en 1936. Seule la remise subsiste tardivement. Acquisée par la ville en 1980, elle abrite les Restos du Cœur jusqu'à sa démolition, en 2008.



Christian Schnabel

Sur une antenne bretonne, sans doute celle de Rosporden à Concarneau, les 3-140 H assurent la traction des trains principalement des marchandises-voyageurs.

1942 : la voie normale gagne le port

Avec la fermeture des CFDF, les expéditions de poisson, charbon, huiles et matériaux arrivant au port, sont rendues délicates, nécessitant le recours à des camions pour effectuer le court trajet et grimper jusqu'à la gare. Malgré la forte demande des transporteurs, le financement de la mise à voie normale traîne et c'est l'occupant allemand qui, en 1942 et pour des raisons stratégiques, l'impose. Les moyens sont réduits et c'est pourquoi l'embranchement particulier de 2300 m, exploité par la chambre de commerce locale, fait appel à de la voie de

récupération, à double champignon. Le tracé de la voie métrique est rectifié, mais conserve tout de même un rayon très serré de 150 m, et une rampe de 23 pour mille... Mais les wagons à voie normale sont désormais accueillis sur le port sans recours aux trucks porteurs.

1959 : fin des voyageurs

Après guerre, Concarneau connaît une belle activité, le port recevant par bateau et expédiant sur le continent divers matériaux et bien sûr, des produits de la mer. À partir de 1956, les remorques UFR emportent en partie ce trafic, les wagons porteurs étant



IGN

acheminés en régime accéléré vers Paris-Vaugirard ou Lyon-Guillotière, de nuit. À titre de précision, un wagon expédié peu après 16 h du port, arrive à Paris vers 2 h du matin, le poisson breton se trouvant sur les étales de la halle Baltard au petit matin... Le trafic voyageur, confié à des locomotives à vapeur, doit souvent cohabiter avec des wagons au sein de rames marchandises-voyageurs. On peut s'étonner qu'aucun autorail n'ait jamais été affecté à cette antenne bretonne, un tel service en correspondance des trains Paris ou Rennes-Quimper ayant sans doute été bien apprécié. Pas non plus de voiture directe pour les estivants parisiens ou d'ailleurs, comme à Pornic, Royan ou le Chapus... Faute ►



Le 4 janvier 1984, une UM de BB 67400 stationne devant le BV.

D. Philippon



D. Philippon

Belle vue de la halle de la marée, avec une A1A A1A 68000
attelée à un céréalier à deux essieux (1984).

► d'offre attractive et donc de fréquentation, la clôture du service voyageurs est imposée le 4 octobre 1959, et seul subsiste le trafic marchandises. Jusqu'en 1975, trois allers-retours par jour desservent Concarneau, venant de Lorient ou Quimper, l'un se prolongeant sur les voies du port. Le trafic est composé de poisson, bien sûr, mais aussi denrées diverses, matériaux de construction... Un dépôt de carburant à destination des navires, la Coop Maritime, reçoit des wagons-citernes. En gare, plusieurs entreprises bénéficient d'emplacements concédés, c'est le cas d'un ferrailleur, à partir de 1967. L'EP Coop-Agri, en amont de la gare, reçoit de l'engrais et des aliments pour bétail. Plus souple, le camion bénéficie de politiques qui lui permettent de séduire les transporteurs avec des tarifs plus attractifs. L'expédition de la marée par le rail cesse donc vers 1975-76, la gare de Concarneau perdant son plus gros pourvoyeur. Quelques entreprises utilisent encore le wagon isolé, jusqu'au dernier train, en septembre 1998. ►



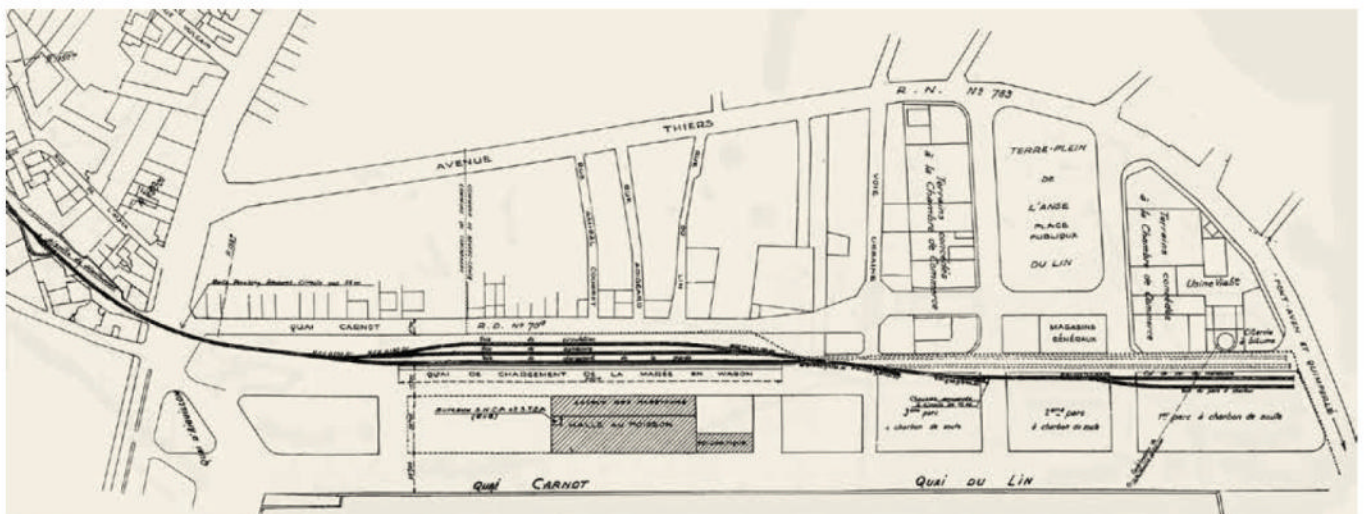
D. Philippon

Lorsque les agents auront fini de discuter, la R18
(immatriculée 29) pourra reprendre sa route (1984)!



En 1944, les voies qui desservent la criée sont à voie normale depuis peu de temps.

En 1948, la criée, au centre de l'image, est très active et on distingue bien des wagons en cours de chargement.



Plan des voies du port.



En 1984, belle activité en gare. On décharge des rouleaux de laine de verre acheminés par le Sernam, et des wagons céréaliers.



Plan du raccrolement à voie normale de la gare au port.

► Quel matériel ?

La ligne de Rosporden à Concarneau est courte, mais présente un profil sévère avec courbes serrées de 400 m de rayon, et des rampes de 20 pour mille. À l'origine, des 030 à tender séparé (futurs 3-030 C à la SNCF) suffisent et règnent pendant longtemps. Dans les années 1950, on rencontre des 3-140 H de Rosporden et 3-230 K (ex P.O) puis, plus tard, des 3-140C et 3-141 C. Toutes ces locomotives doivent rouler tender en avant dans un sens, à 50 km/h maxi. Jusqu'en 1959, les voitures entrant dans la composition des rames voyageurs ou marchandises-voya-

geurs, sont à deux essieux, d'origine Ouest, à portières latérales ou modernisées, souvent les deux cohabitent. En 1967, la traction diesel s'impose pour ce qui subsiste comme trafic marchandises : BB 63500, 66000, 67000, 67300, 67400 et A1A A1A 68000. À la fin des années soixante, le nombre de wagons en gare justifie l'affectation d'un locotracteur Y 2200 pour leurs manœuvres, en général jusqu'ici assurées par les locomotives de ligne. Variété de trafic, diversité d'engins moteurs, installations compactes... Bien des arguments pour un projet de réseau ! ■

POUR EN SAVOIR PLUS

Voir *Ferrovissime* n°103 (description précise des installations), 105 (exploitation) et 108 (desserte du port)



En septembre 1989, à Kersalé, peu avant Concarneau, cette BB 67400 de Rennes va desservir l'embranchement Leclercq avec des wagons d'eau minérale.

coll. B. Picard



Le 29 septembre 1997, la fermeture de la gare est imminente, mais un train désherbeur est tout de même encore envoyé sur la ligne.

Ruau