

Histoire du réseau breton

Avec 426 kilomètres de lignes à l'écartement métrique, le Réseau Breton (RB) était l'un des plus importants réseaux ferroviaires secondaires de France. Il a été construit à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle pour desservir le centre de la Bretagne. Il était composé de cinq lignes déclarées d'intérêt général qui, à partir de Carhaix, centre du réseau, reliaient les villes de Paimpol, Morlaix, Camaret-sur-Mer, Rosporden et La Brohinière. Son exploitation a fait appel en particulier à de puissantes locomotives Mallet. Ce réseau a contribué au développement économique des communes du centre de la Bretagne jusqu'alors isolées.

Au début des années 1960 s'amorçait le dépeuplement des campagnes dans le cadre de l'exode rural. Ce phénomène, auquel s'ajoutait l'augmentation significative des véhicules automobiles, n'améliora pas la situation financière du réseau. Une nouvelle réorganisation fut alors opérée. Le 25 septembre 1962, le trafic marchandises de la ligne Carhaix - Morlaix s'arrêta à la gare de Plougouven. Les transbordements vers la voie normale, qui avaient lieu précédemment à la gare de Morlaix, furent transférés à la gare de Guingamp. L'ensemble des installations marchandises de la gare de Morlaix furent déposées pour l'agrandissement de l'emprise SNCF.

La société générale des chemins de fer économiques, devenue Chemins de Fer et Transports Automobiles (CFTA), s'était diversifié en faisant l'acquisition d'autocars. Elle récupéra l'affermage du Réseau Breton en 1963 pour le compte de la SNCF. En mars 1963, le groupe évoquait déjà la mise à l'écartement standard de la ligne Carhaix - Guingamp ainsi que les problèmes rencontrés sur les autres lignes du réseau.

En 1967, les lignes ont été fermées à l'exception des lignes Carhaix-Guingamp et Guingamp-Paimpol, qui ont été converties à l'écartement standard. En 2008, il ne subsiste que ces lignes et quelques vestiges répartis sur les lignes déferées. Une partie du matériel a été préservée par des particuliers et des associations.

Un plan de réorganisation du Réseau Breton fut publié le 21 octobre 1966. Ce plan prévoyait une augmentation des crédits pour les routes du centre Bretagne, la mise à l'écartement standard de la ligne Carhaix - Guingamp et l'exploitation routière des autres lignes à des tarifs identiques.

Le Réseau Breton a connu un trafic marchandise important. L'importance de l'agriculture dans la région faisait qu'il était fréquent de voir des trains de pommes de terre, de paille ou d'animaux partant aux foires. Le matériel nécessaire à l'agriculture (faucheuses, batteuses, tracteurs) arrivait également par train. La ligne de Camaret a connu un trafic marchandise important avec l'expédition des produits de la marée. Il existait des couverts frigorifiques destinés au transport de ces produits. À Châteaulin, les fruits de mer étaient transbordés dans les wagons du Paris-Orléans pour arriver à Paris le lendemain matin.

Une autre source de trafic marchandise était le transport des ardoises. En effet, les ardoisières de Maël-Carhaix étaient très cotées. Ces ardoises partaient via le Réseau Breton pour les grandes villes]. Enfin, à l'occasion de courses organisées à Callac, des étalons étaient amenés des haras national de Lamballe. Du fait de leur valeur, les étalons étaient chargés à un par wagon.

Des trains de voyageurs spéciaux étaient mis en place pour les occasions particulières comme les foires aux animaux, les courses de chevaux, la course cycliste « le circuit de l'Aulne » à Châteaulin et les pardons. D'autres trains étaient mis en place l'été pour amener les habitants de Carhaix à la mer. Ces trains étaient appelés « bain de mer ». Il arrivait que les voitures soient garées sur une voie de garage pour être reprises le soir.

Au cours de l'année 1946, le Réseau Breton a transporté au total 1 100 000 voyageurs et 360 000 tonnes de marchandises.

Le Réseau Breton a fortement marqué la région et particulièrement la ville de Carhaix, cœur du réseau où de nombreux habitants vivaient grâce ou pour le Réseau Breton. Certains quartiers étaient d'ailleurs composés essentiellement de cheminots : la rue du « Maroc » (nom donné en référence aux nombreux cheminots ayant fait leur service militaire chez les tirailleurs marocains), la rue des « chapeaux mous » (surnom donné aux cadres et ingénieurs), le quartier « nègre » où vivaient les chauffeurs et mécaniciens noircis par le charbon et les brûlures.

Le club de football de Carhaix, les « dernières cartouches de Carhaix », a été fortement influencé par le Réseau Breton. Certains joueurs ont été recrutés loin de Carhaix et avaient des emplois réservés au Réseau Breton.

C'est au sein de la communauté ouvrière ainsi formée que naquit en 1946 le premier bagad (orchestre breton de cornemuses, bombardes et batteries) sous le nom breton de Paotred hent-houarn (qui signifie « les gars du chemin de fer »).

La plupart des cheminots, en raison de leur origine, parlaient breton. Toutefois les cadres ne connaissaient pas cette langue et, de ce fait, les ouvriers pouvaient se moquer d'eux en breton. La langue bretonne fut formellement interdite dans les années 1920 pour éviter ces moqueries.

De nombreux cheminots étaient syndiqués, ainsi le Réseau Breton fut le théâtre de plusieurs grandes grèves ayant pour objet les salaires, les conditions de travail et les horaires.



Locomotive Mallet 030+030T E415 du Réseau Breton