

**Conférence du 17 novembre 2007**

# **Le Tramway BREST – LE CONQUET**

**organisée par P.H.A.S.E. et «Mémoire de Saint Pierre »**

- 1) Les derniers jours de l'Hirondelle.
- 2) La création des Tramways du Finistère.
- 3) Les services attendus par le Tramway Brest-Le Conquet.
- 4) Les arrêts et les communes desservies.
- 5) Les infrastructures.
- 6) Les matériels roulants.
- 7) L'exploitation.

# Les derniers jours de l'Hirondelle

Avant 1903 une diligence nommée « **L'hirondelle** » parcourait chaque jour le trajet Le Conquet - Brest le matin, et retournait au Conquet le soir. Une vingtaine de kilomètres séparaient les écuries de Madame Le Bars au Conquet, de la rue Algésiras à Brest, où elle avait des remises

Les trois chevaux qui été attelés à la diligence montaient, essoufflés, la pénible côte du « Grand Turc », avant de s'arrêter aux « Quatre Moulins » pour reprendre le souffle et se désaltérer.

Tantôt, « L'hirondelle » était pleine à craquer et il semblait que les passagers juchés parmi les malles de l'impérial se maintenait en place par des exercices d'équilibre, quand la voiture penchait d'un bord à l'autre suivant les déformations de la chaussée.

Tantôt, la lourde et vaste voiture à quatre roues sonnait creux sur les pavés lorsqu'il n'y avait qu'un ou deux voyageurs sur les banquettes, endurant avec patience le supplice des kilomètres interminables.

« **L'hirondelle** » transportait environ 25 voyageurs par jour en été, et une dizaine en hiver. Depuis l'arrivée du chemin de fer à Brest en 1865, et avec lui le développement de la villégiature, qu'on appelle aujourd'hui le tourisme, « L'hirondelle » était devenue insuffisante, d'autant plus que des besoins nouveaux de la population des villes de fréquenter les plages pour s'adonner aux joies des bains de mer étaient apparu.



# L'Hirondelle.



# Création de la Société des Tramways du Finistère

A la suite des événements de « Fachoda », il avait été question, pour des raisons de stratégie militaire, de créer une ligne de chemin de fer, Brest - Le Conquet, assurant surtout la desserte des forts de la côte. L'idée abandonnée, on en vint au tramway électrique.

Un comité d'initiative des tramways électriques du Finistère fut créé en octobre 1900, il comprenait : MM **Levasseur**, maire du Conquet, **Marfille**, président de la chambre de commerce, **Lullien**, adjoint au maire de Brest, et différentes personnalités civils et en particulier M **Pitty**, directeur de la compagnie du gaz et propriétaire immobilier à Plougonvelin.

Les membres de ce comité devinrent membre du conseil d'administration de la nouvelle société constituée. La société avait obtenu une concession de service public pour une durée de 50 ans.

Des souscriptions furent ouvertes pour constituer une partie du capital. L'action était fixée à 100 F. Le capital était composé :

- de 150 000 F par les souscriptions du comité d'initiative,
- de 850 000 F de souscriptions publiques.

L'engouement de la population était grand pour ce projet.

Une subvention de 200000 F fut accordée par le conseil général.

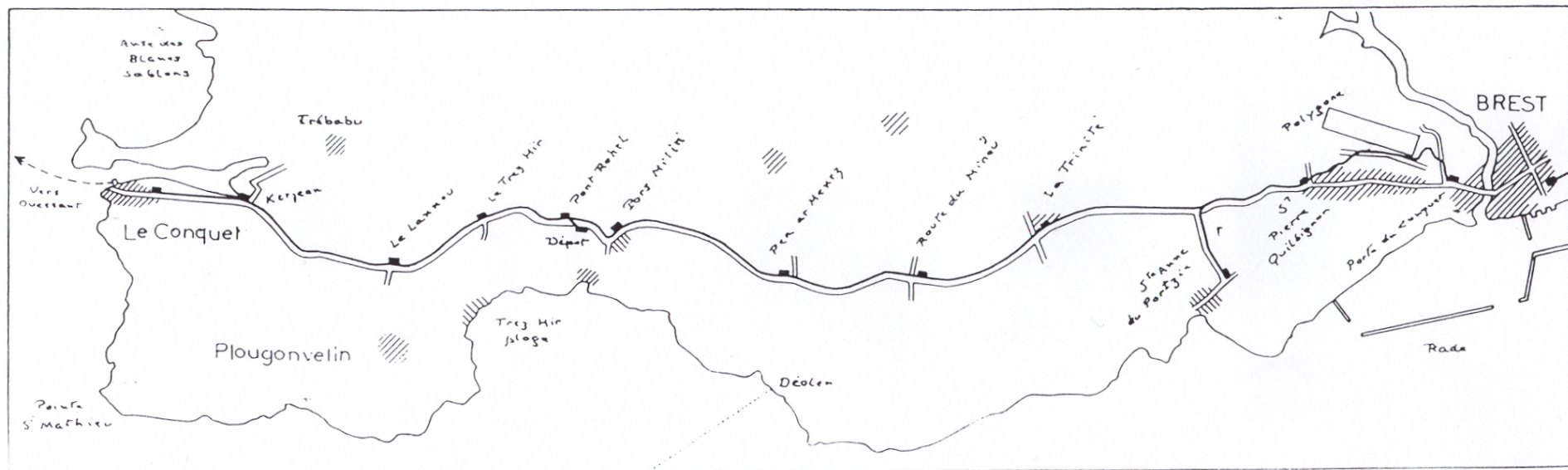
En septembre 1902, le décret d'intérêts public était publié au journal officiel. Mais, sans attendre cette autorisation, les travaux sur l'usine électrique de **Pont-Rohel** près de **Porsmilin** étaient déjà bien avancés.

***C'est finalement en juillet 1903 qu'eut lieu l'inauguration de la ligne de tramway et le dernier voyage de « L'hirondelle »***

# Les services attendus par le Tramway Brest-Le Conquet

- Approvisionner les populations de la ville de Brest, par un plus grand nombre de communes de l'arrondissement.
- Diminuer le prix des légumes, de la viande, et du poisson sur les marchés de Brest.
- Faciliter les communications des troupes stationnées dans les forts de la côte et des îles.
- Mettre les communes voisines en liaison avec les réseaux de chemin de fer de l'Ouest et d'Orléans.
- Développer l'activité du port de pêche du Conquet.
- Permettre aux Brestois de se rendre facilement vers les plages de Sainte-Anne du Portzic, la plus proche, jusqu'aux Bloncs-Sablons .
- Favoriser la villégiature sur les communes concernées, et en particulier la construction de villas.
- Augmenter la richesse mobilière et immobilière dans les communes desservies par la ligne.

# Le plan de la ligne.



# Les arrêts et les communes desservies (1)

- **Brest - Porte du Conquet (en fait le Prat-Ledan)**

Il s'agissait d'une gare avec plaques tournantes et voies de garage. La ligne cheminait par la route de Guilers, le village de Trémilliau, passe sous l'avenue d'accès à la caserne des quatre moulins, la rue du Valy-hir, le village de Kerzudal avant d'atteindre le bourg de Saint-Pierre par les rues Le Guennec et François Cordon.

- **Bourg de Saint-Pierre**

Il s'agissait d'un arrêt principal. Une gare avait été construite ; le bâtiment est encore visible aujourd'hui.

- **Croisement de la route de Sainte-Anne**

Voilà un lieu qui a changé plusieurs fois de nom : au 18<sup>ième</sup> siècle il se nomme « *Croas ar coat* », durant l'exploitation de la ligne il était devenu « Croisement de la route de Saint-Anne », à la fermeture de la ligne il se nommait « Kerjoanny », et aujourd'hui « HMS Tabaskan..... ».

- **Sainte-Anne du Portzic**

L'arrêt était situé au lieu du « *Cosquer* » ( vieux village). Là aussi il y avait une voie de garage.

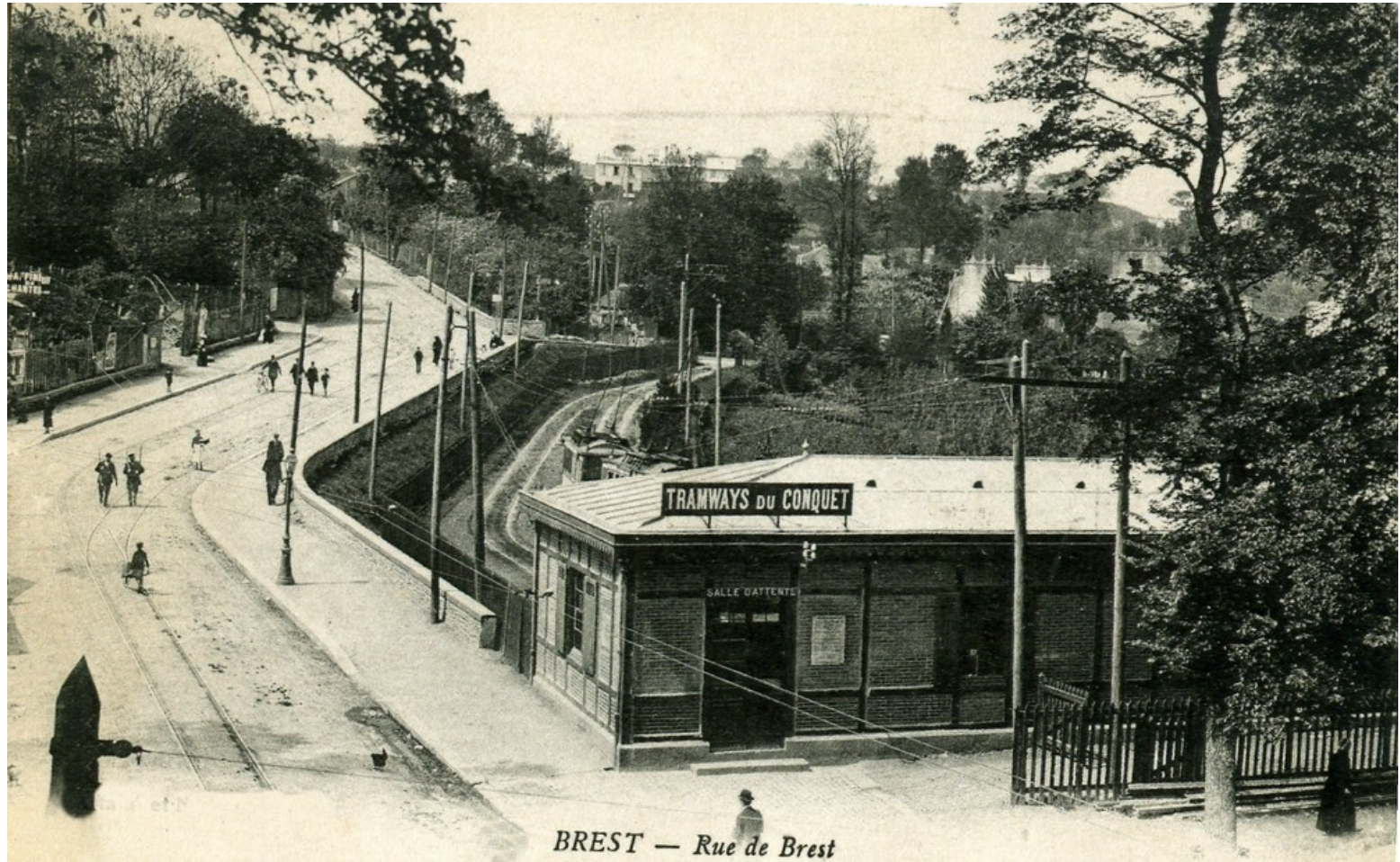
Cet arrêt permettait aux brestois de se rendre à la plage de Sainte-Anne du Portzic, bien qu'à cette époque la distance ne rebutait pas les bons marcheurs. Des hôtels avaient été construits en bordure de la plage. De nombreux banquets s'y déroulaient. Au retour une dévotion à la chapelle, située en haut de la côte, était la bien venue.

- **Coatuelen**

Il s'agissait d'un arrêt principal. Il subsiste encore aujourd'hui le bar – restaurant « Au bon accueil », tout un programme ; cet établissement délivrait des tickets.

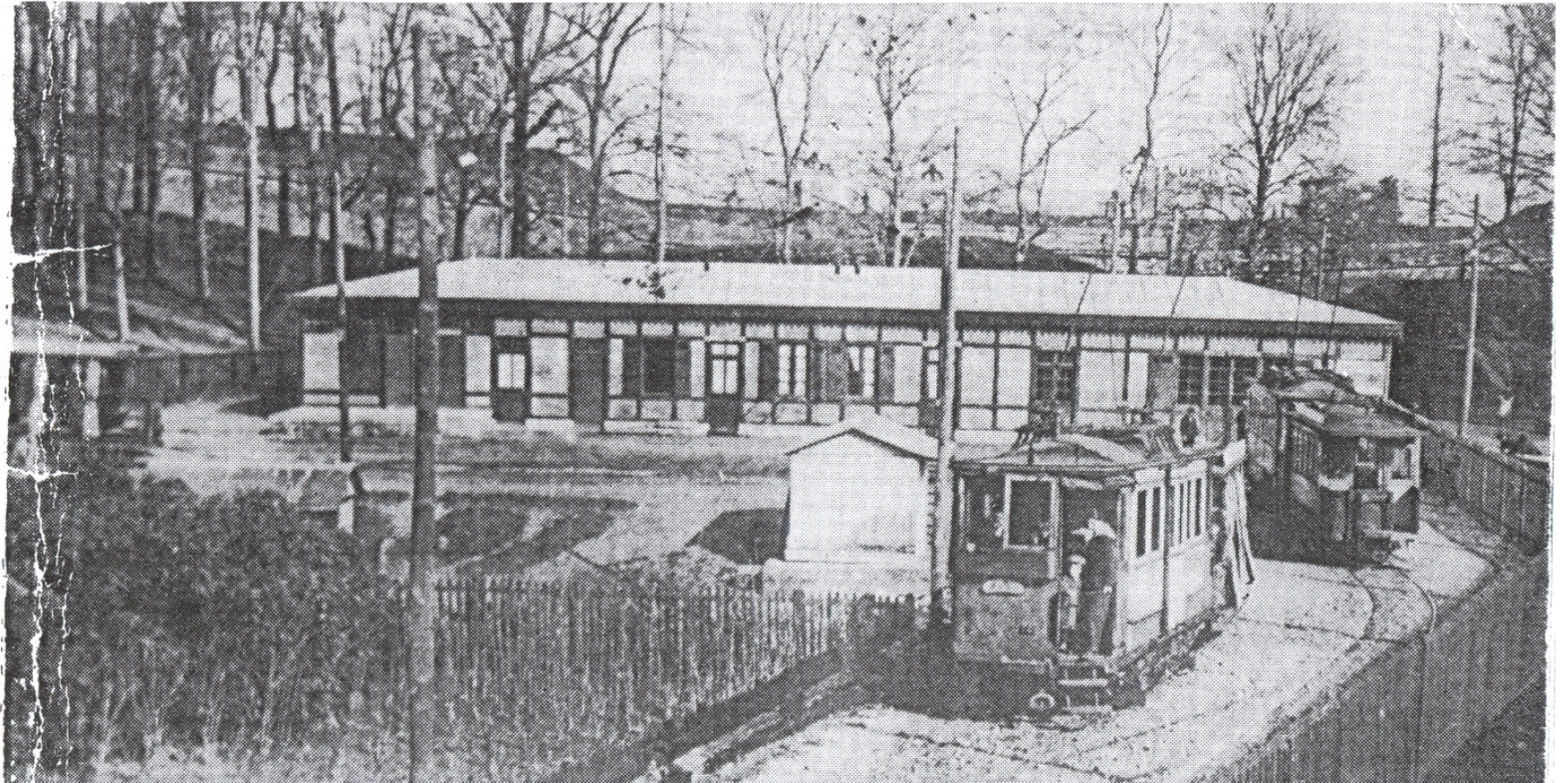


# La gare de Prat-Lédan côté "Brest" ...





# ...côté Recouvrance !





# Passage du “tram électrique”...



mémoire de saint pierre  
passage tram électrique







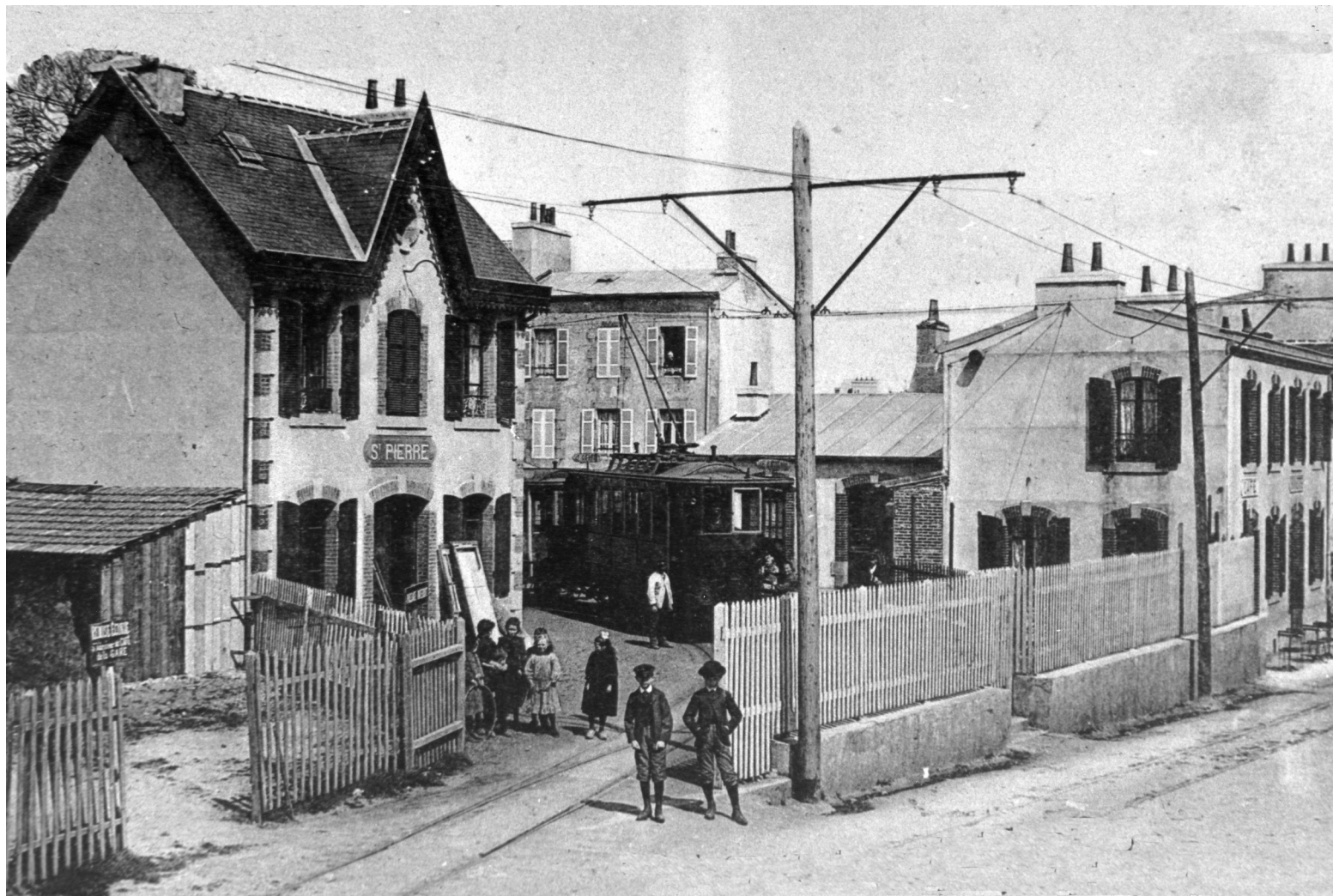
# Chemin du Tramway...



chemin du tramway  
du conquet



# La gare à Saint-Pierre Quilbignon...

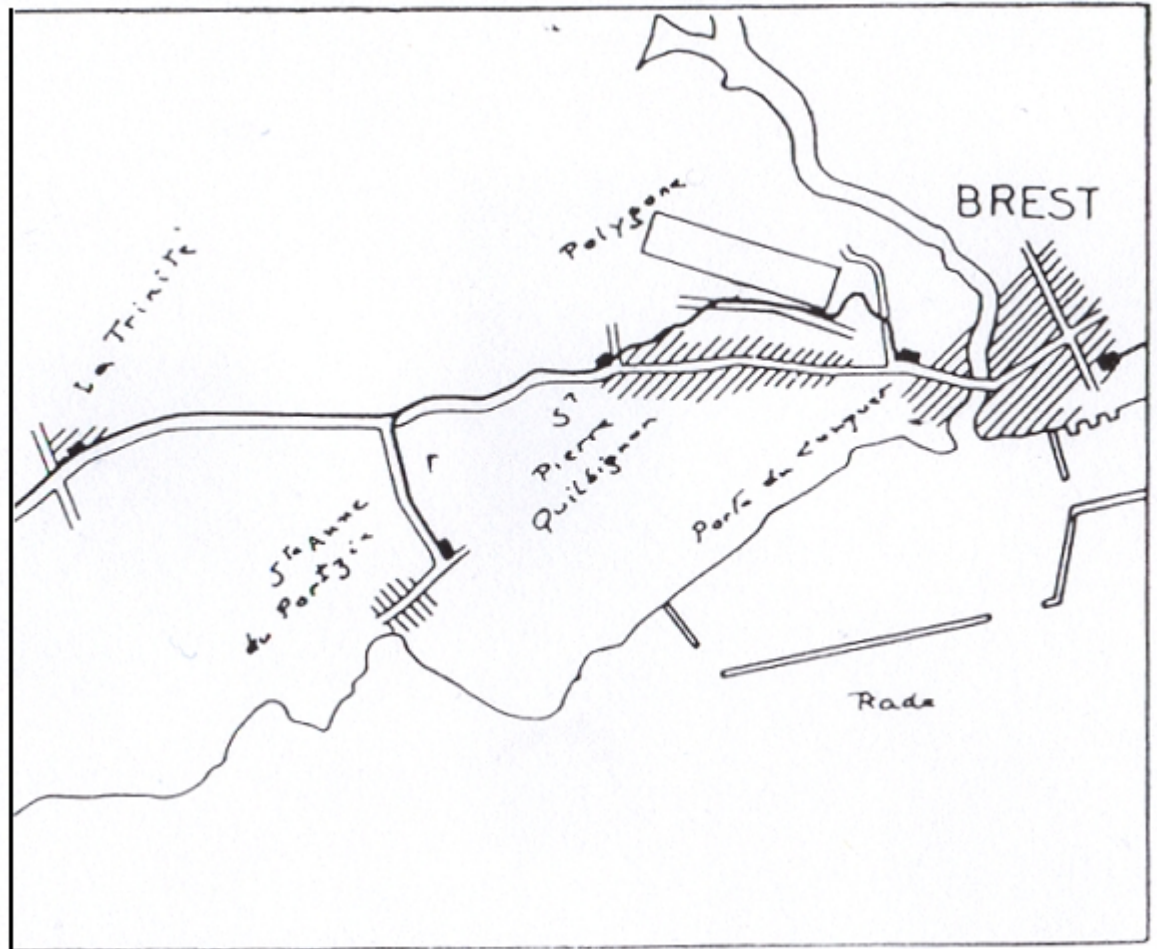




...la gare complétée !

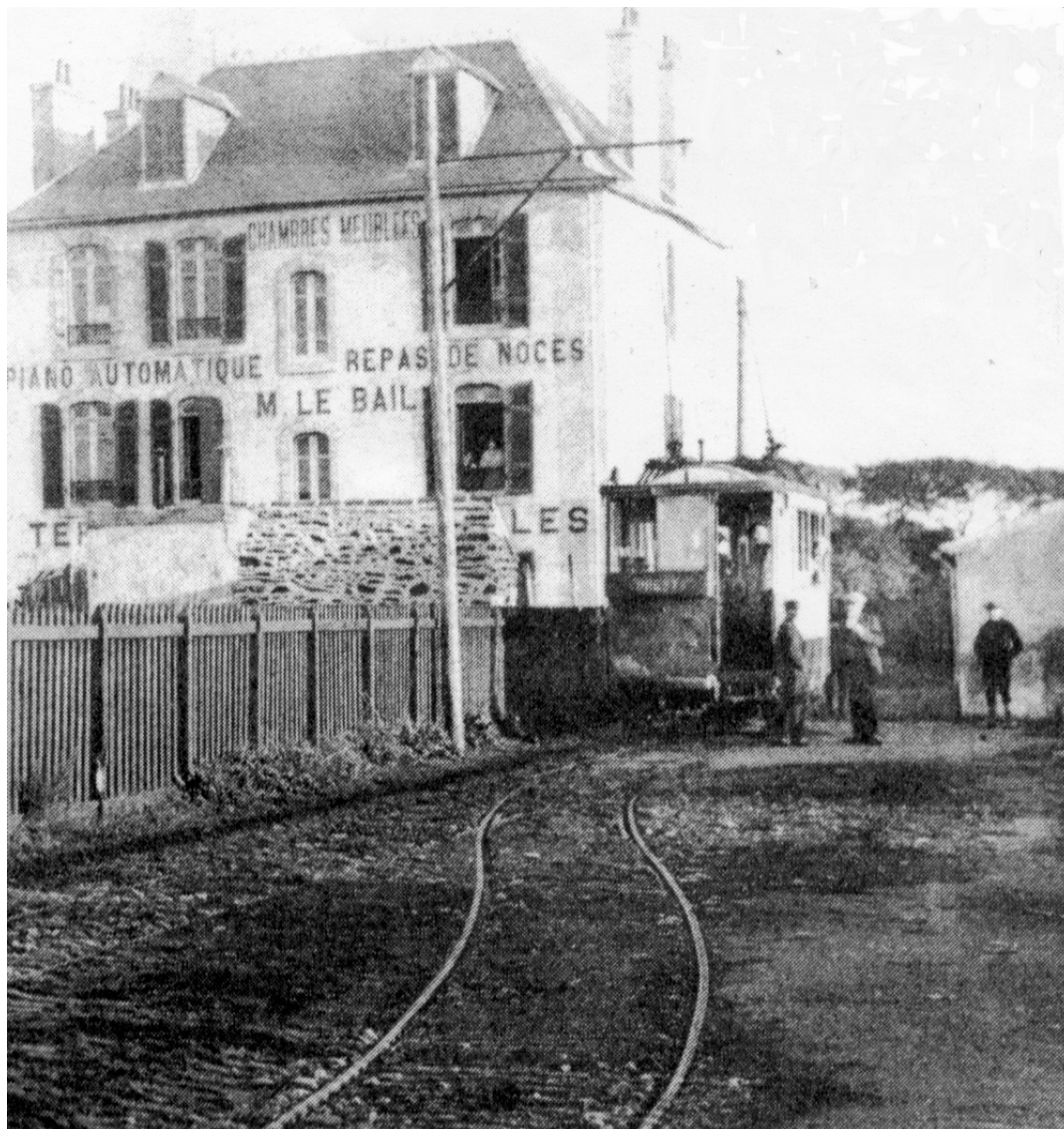


...Vers Sainte-Anne  
plage, guinguettes...



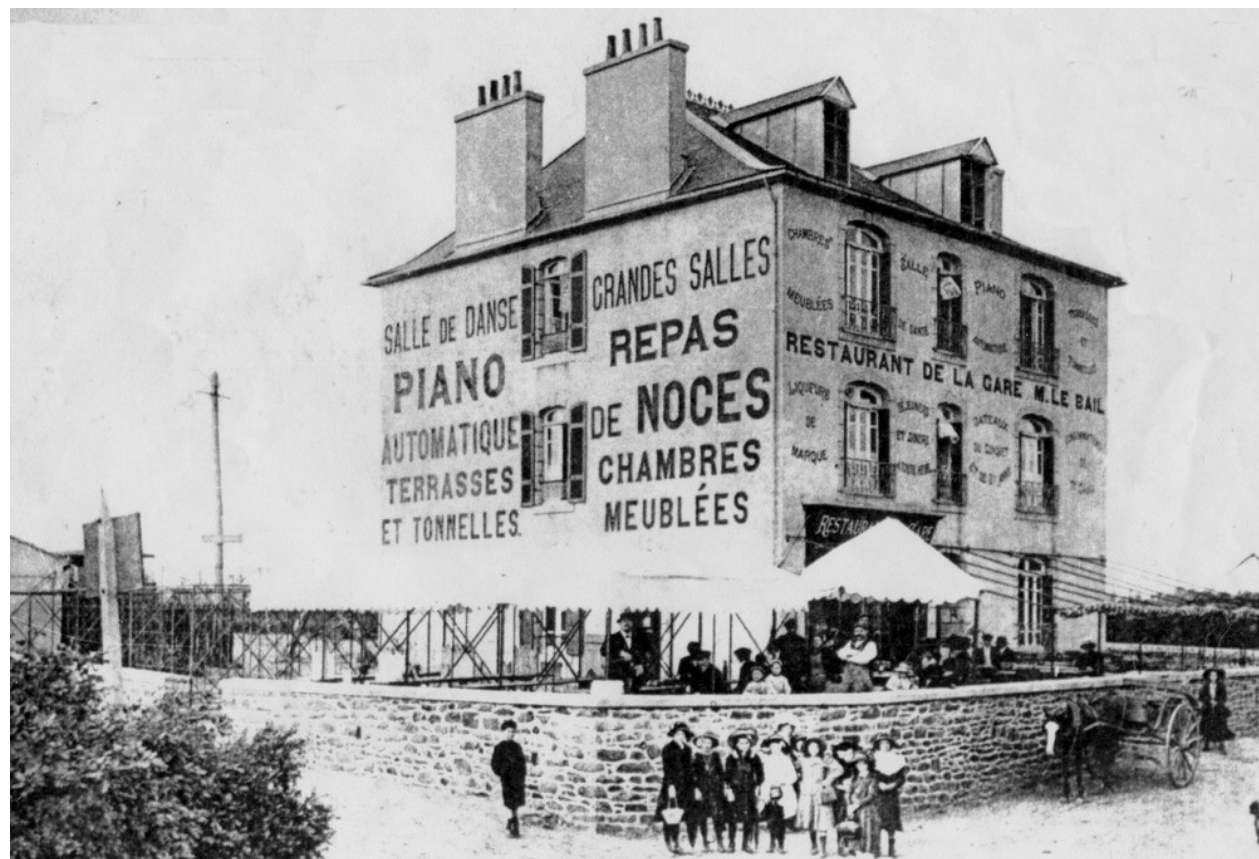


Chambres  
meublées,  
piano  
automatique,  
repas  
de noces...



© Mémoire de Saint-Pierre

Restaurant  
de la Gare,  
salle de danse,  
terrasses  
et  
tonnelles...

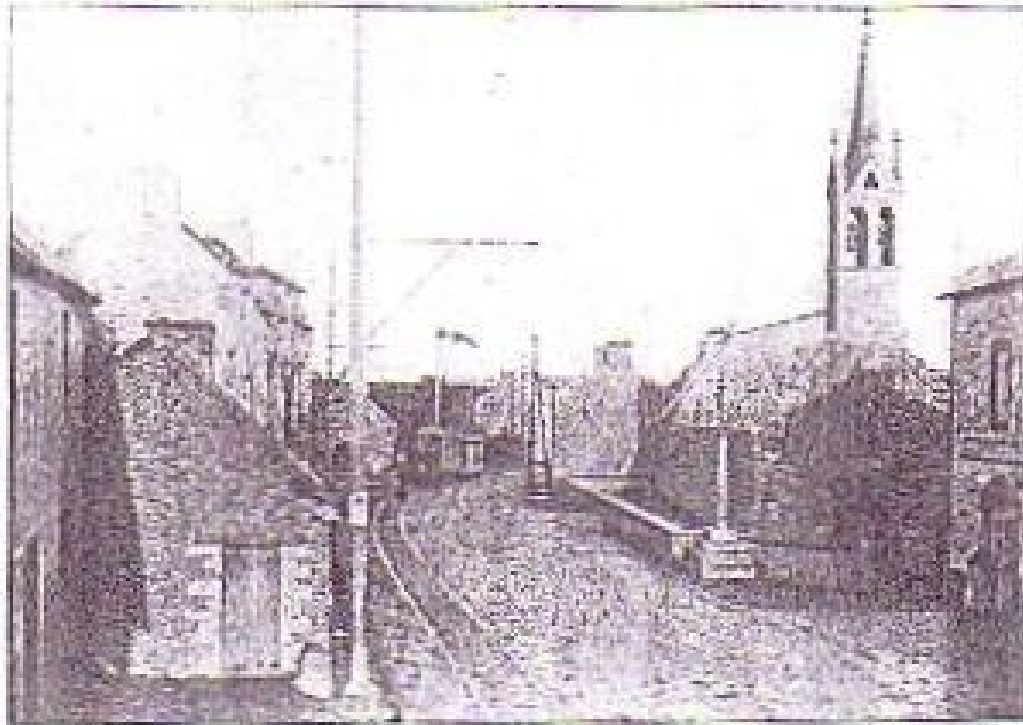


## Les arrêts et les communes desservies (2)

- **La Trinité**  
Il s'agissait d'un arrêt principal. Il desservait la partie Est de Plouzané. Sous l'ancien régime, « La Trinité » était une trêve de Plouzané.
- **Chemin du Minou**  
Cet arrêt facultatif desservait le phare et la forteresse tenue par un élément du 2<sup>ème</sup> régiment d'artillerie coloniale.
- **Croix Marie - Route de Plouzané**  
Il s'agissait d'un arrêt principal. Il desservait le bourg de Plouzané situé à 2,5 km. Sous l'ancien régime le territoire de cette grande paroisse hébergeait de puissants seigneurs.
- **Chemin de Toulbroch**  
Cet arrêt facultatif desservait un camp militaire fortifié, situé à environ 2 km, où était stationnée une unité du 6<sup>ème</sup> régiment d'infanterie coloniale.
- **Chemin de Déolen**  
De cet embranchement on pouvait rejoindre le poste de la compagnie des câbles, où aboutissaient les câbles transatlantiques, l'un rejoignait directement les Etats-Unis, et l'autre Saint-Pierre et Miquelon puis New-Orléans.
- **Pen ar Menez - Pen ar Prat**  
Il s'agissait d'un arrêt principal qui desservait le bourg de Locmaria-Plouzané situé à environ un kilomètre.
- **Croix Normant - Chemin de Trégana**  
De cet embranchement on pouvait rejoindre la plage de Trégana, située à environ un kilomètre et demi. Cette plage n'était pas du tout fréquentée avant l'arrivée du tramway.



# La Trinité – Le Dellec...



La Trinité-Dellec

# ...Arrêt du Tram.





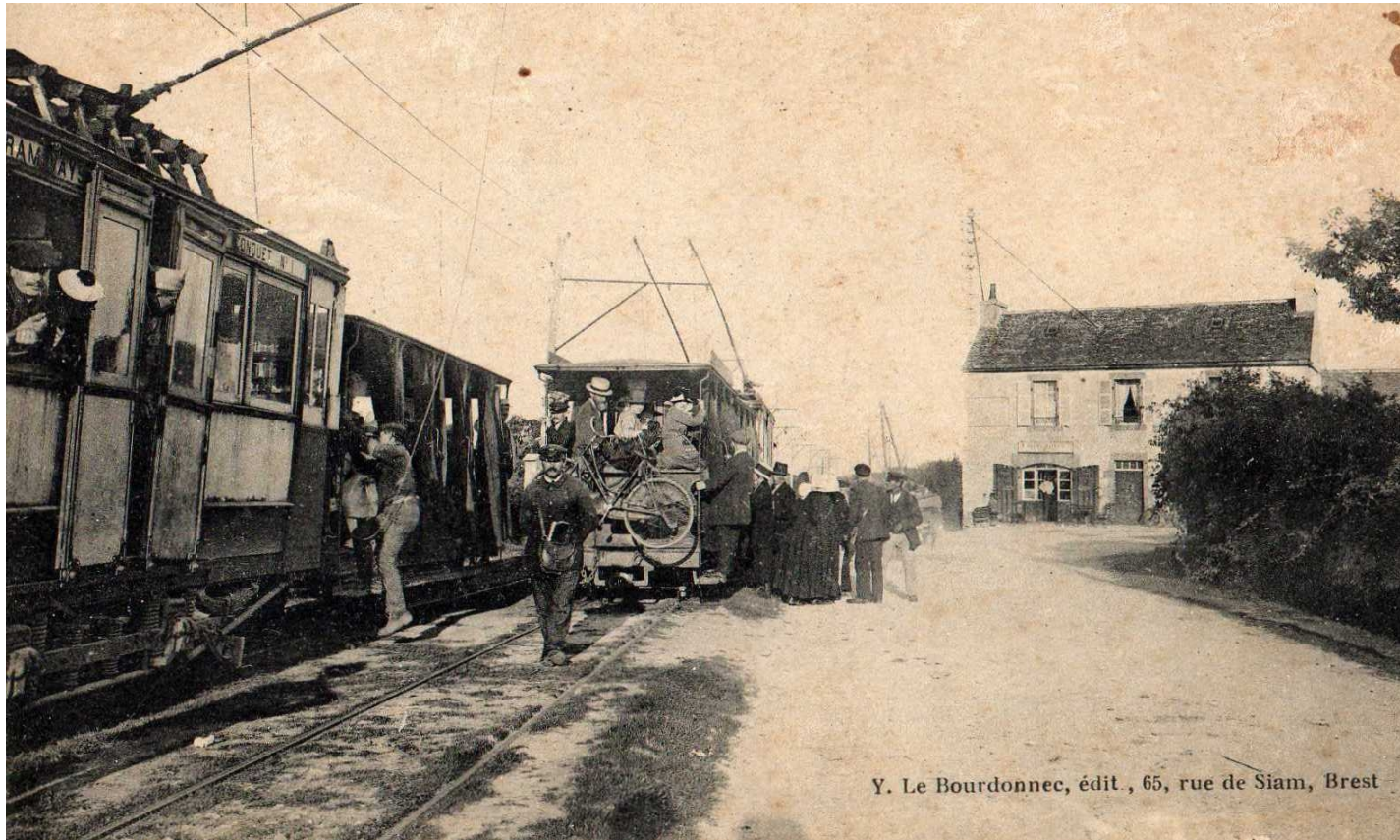
# Café de la Gare!

Chez Marie-Anne et Marie L'Hour.





# Le Minou.



Y. Le Bourdonnec, édit., 65, rue de Siam, Brest

# La Croix Marie...aujourd'hui.





# Devant le café le Guen à la Croix Marie.



# Penn ar Ménez.





# Chemin de Trégana !





## Les arrêts et les communes desservies (3)

- **Chemin de Porsmilin**

Il s'agissait d'un arrêt principal. Un chemin de 400m de longueur menait à la plage de Porsmilin. C'était la plage la plus rapprochée de la ligne. A gauche du chemin, au lieu dit Queleren, on pouvait admirer la magnifique propriété de la famille de Kerjégu. En bordure de mer, M. Lognon, architecte fit construire des villas destinées à la location en meublé. C'est en ce lieu que fut créé l'hôtel « Armorique », puis centre aéré de la société « Aérospatial ». Ce lieu vient de retrouver sa mission première.

- **Pont-Rohel**

A cet arrêt facultatif était installé un aiguillage permettant au tramway de rejoindre l'usine électrique et le dépôt. C'est entre Porsmilin et Pont-Rohel que la pente d'environ 7% était la plus élevée. Juste dans les années 1970 on pouvait encore observer la guérite.

- **Goasmeur (Grande croix)**

Arrêt facultatif à l'embranchement de la route de Saint-Renan.

- **Chemin du Trez-hir ou Croazhent-Trez-hir**

Il s'agissait d'un arrêt principal. Une gare avait été construite, elle est encore visible aujourd'hui, mais transformée en maison d'habitation. De ce croisement on pouvait atteindre la longue plage de sable fin du Trez-Hir. Un milliardaire américain, M. John Burnett Stears, fit l'acquisition d'une grande partie des terrains bordant la plage avec le projet de bâtir des villas pour la revente ou la location. Après son décès prématuré en 1888 les terrains furent revendus pour la construction de magnifiques villas et la construction d'hôtels et restaurants (le grand hôtel, et l'hôtel de la plage).

- **Chemin de Plougonvelin au Lannou**

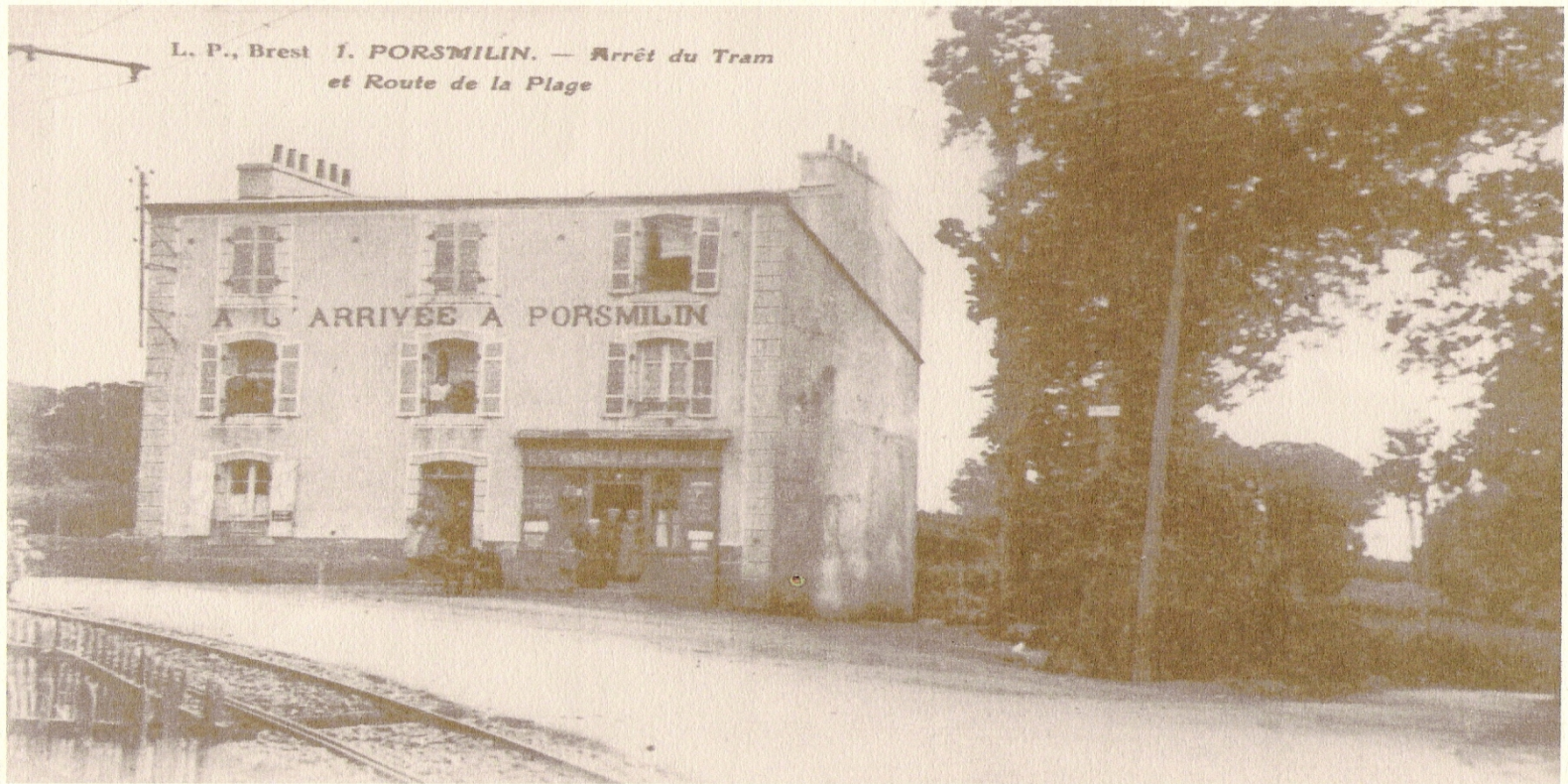
Il s'agissait d'un arrêt principal qui desservait le bourg de Plougonvelin situé à environ un kilomètre. Il desservait aussi le « Fort de Bertheaume » où stationnait une unité d'artillerie, et les sémaphores de Créachmeur et de Saint-Mathieu.

# Porsmilin...Arrêt du Tram...





# ...et Route de la Plage.



Source: Point Info Tourisme, Locmaria - Plouzané

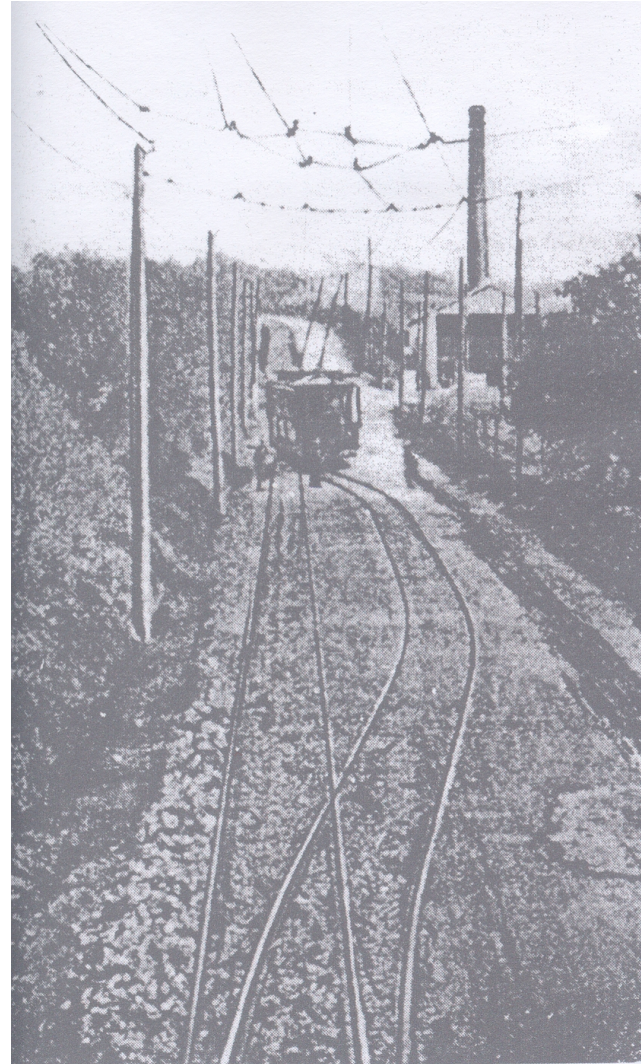
Essai 1

# Porsmilin...l'arrêt aujourd'hui.





# Pont Rohel.



Pont Rohel :  
L'évitement et au  
fond le dépôt ;  
on appréciera la  
qualité discutable  
de la ligne  
aérienne  
(Doc. Thomson)

# Le Trez-Hir, Toul Ibil !

Gare du Trez-Hir - 15<sup>e</sup> arrêt.

Ligne ouverte le 12 juillet 1903.



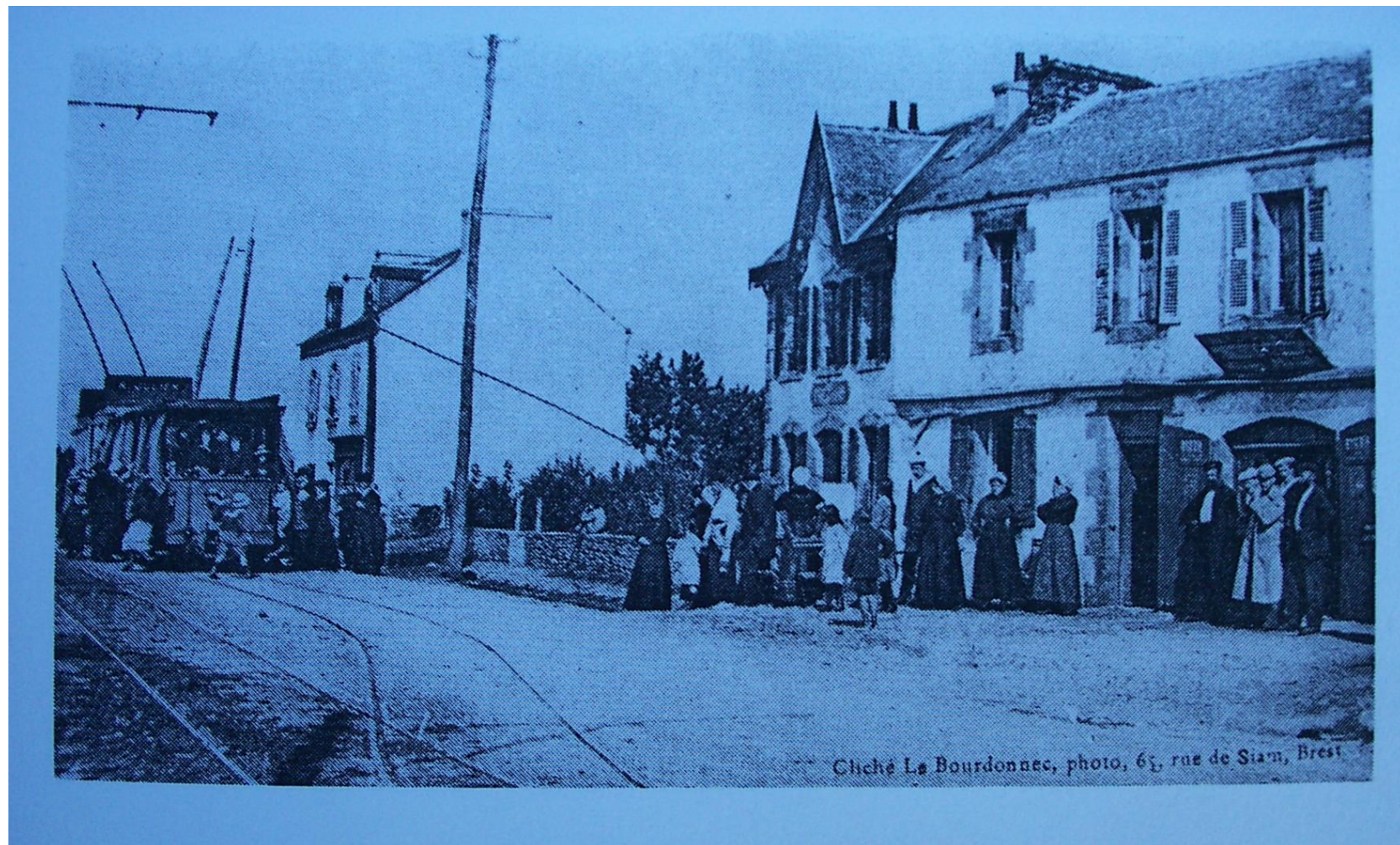


# Café Bleunven, la Gare, second café.





# Belle affluence !





# Aujourd'hui !



Descente vers  
la plage  
du Trez-Hir.  
Route de Kerarstreat.



Edité par la Ligne des Tramways  
Electriques du Conquet.



Dans les années 1860 s'est construit  
l'Hôtel de la Plage.



# Hier et aujourd'hui...





# Le Grand Hôtel a été édifié en 1888



# Hier et aujourd'hui...





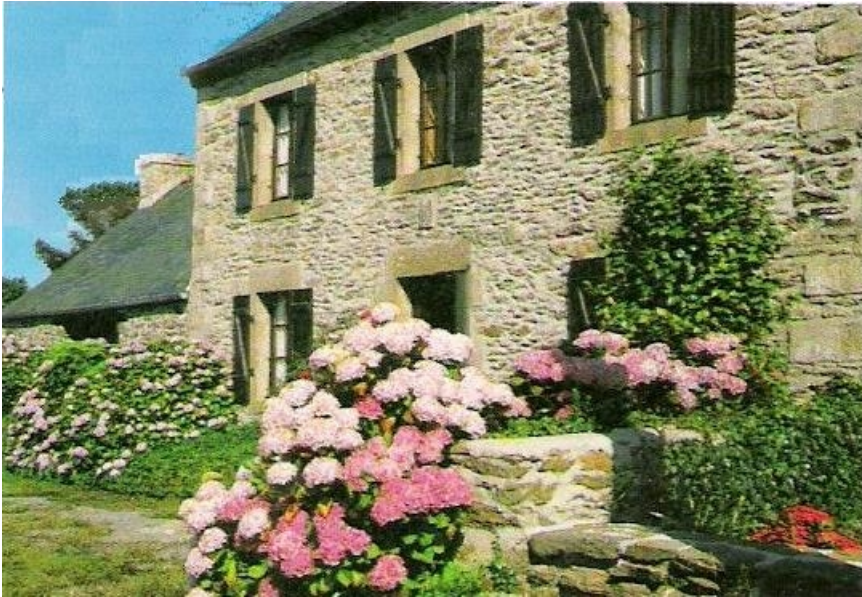
Dans les années 1880  
John Burnett Stears  
entreprind  
de bâtir des villas  
sur le front  
de mer.



L'arrivée du tramways  
renforce et accélère le  
développement du  
Trez-Hir.



# Le Lannou...aujourd'hui.





# Les arrêts et les communes desservies (4)

- **Saint-Aouen**  
Il s'agissait d'un arrêt facultatif.
- **Chemin de Trébabu - Etang de Kerjean**  
Cet arrêt principal desservait la petite commune de Trébabu et les villages du plateau de Kerangoff à Lochrist.
- **Terminus au Conquet**  
Une gare et un abri pour les voitures avaient été construits. Ces constructions étaient encore visibles dans les années 60, avant l'aménagement d'un jardin public.

# Le Bois et l'étang de Kerjean



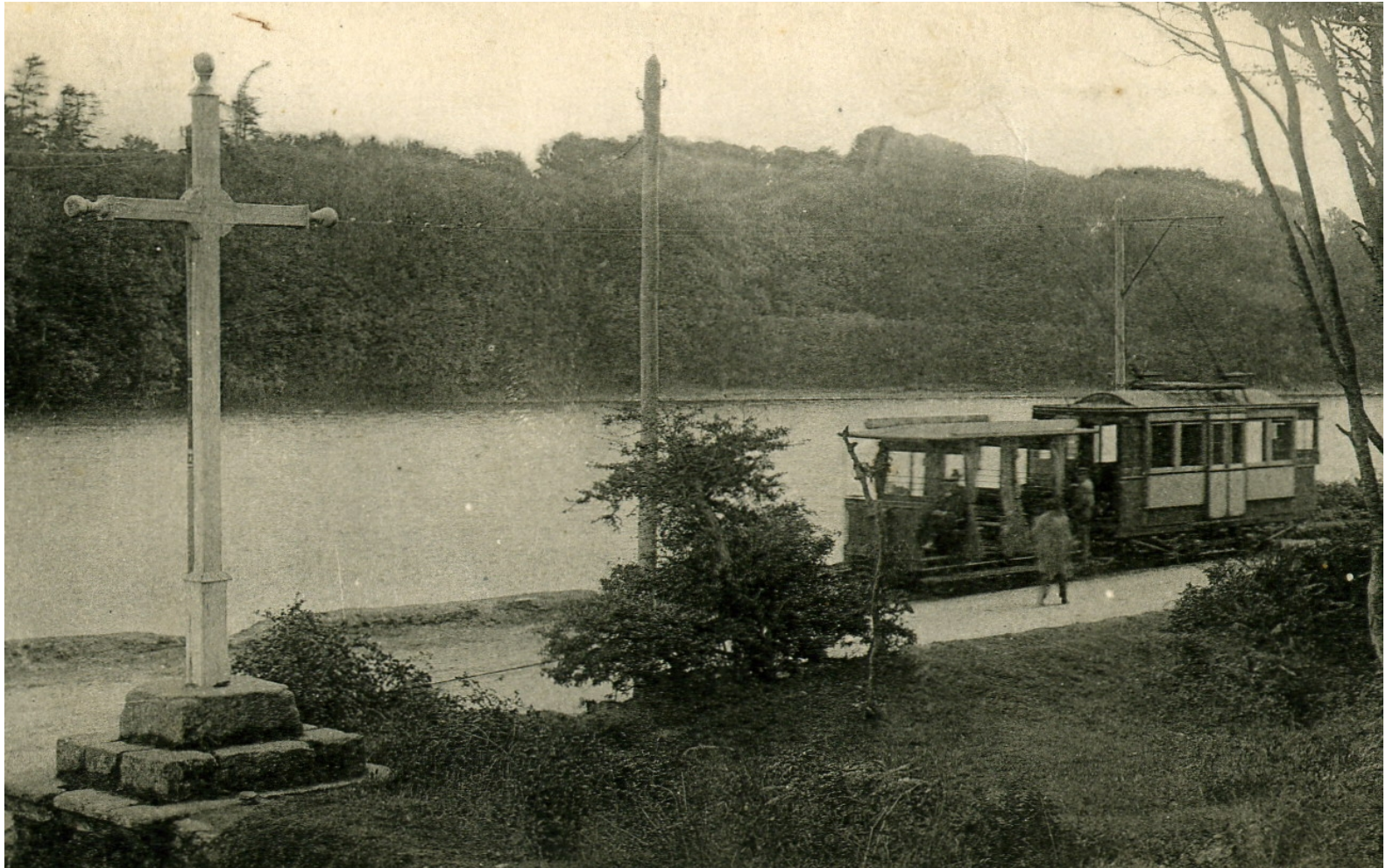
E-D

LA BRETAGNE

1571. LE CONQUET — Le Bois de Kerjean



# Le tram et sa remorque à Kerjean

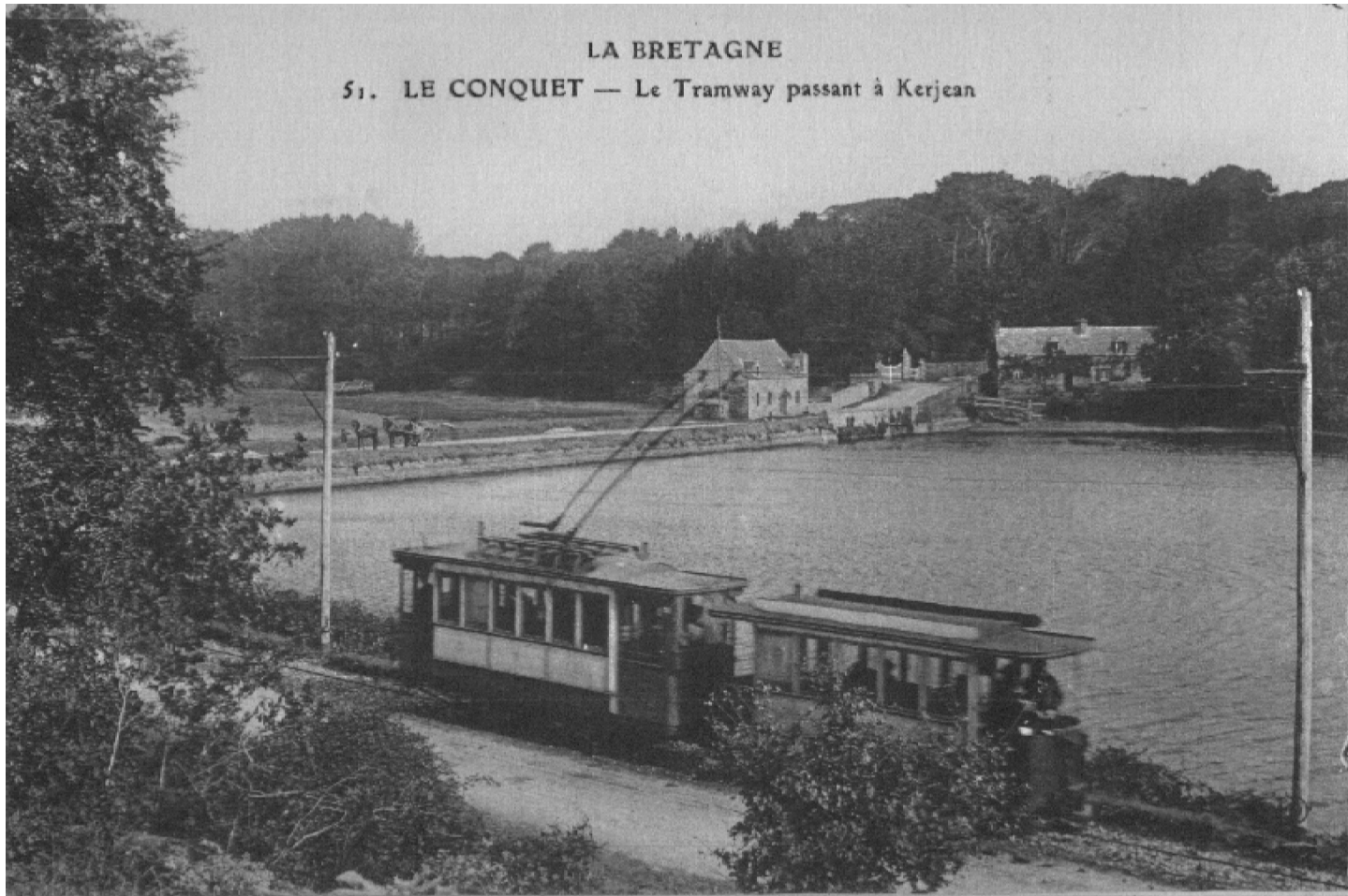


# Moulin-mer et chemin de Trébabu à Kerjean



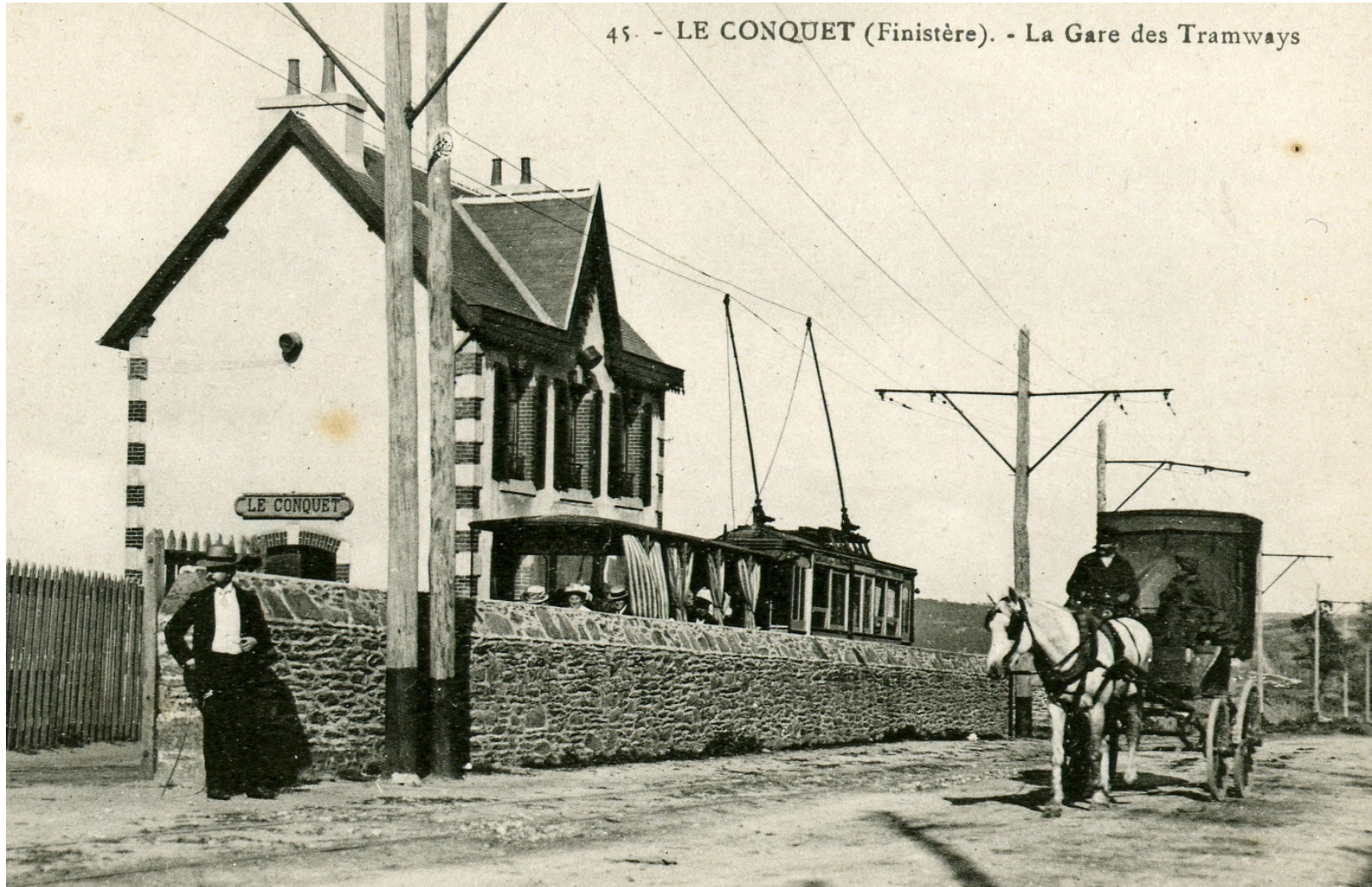


# La grande remorque est de sortie...





# La gare du CONQUET !





# Jean Adolphe Corouge et sa famille.

(J A Corouge fut **chef de gare au Conquet** au moins dès 1906 et probablement au-delà de 1911.)



# La gare et le garage du tramway



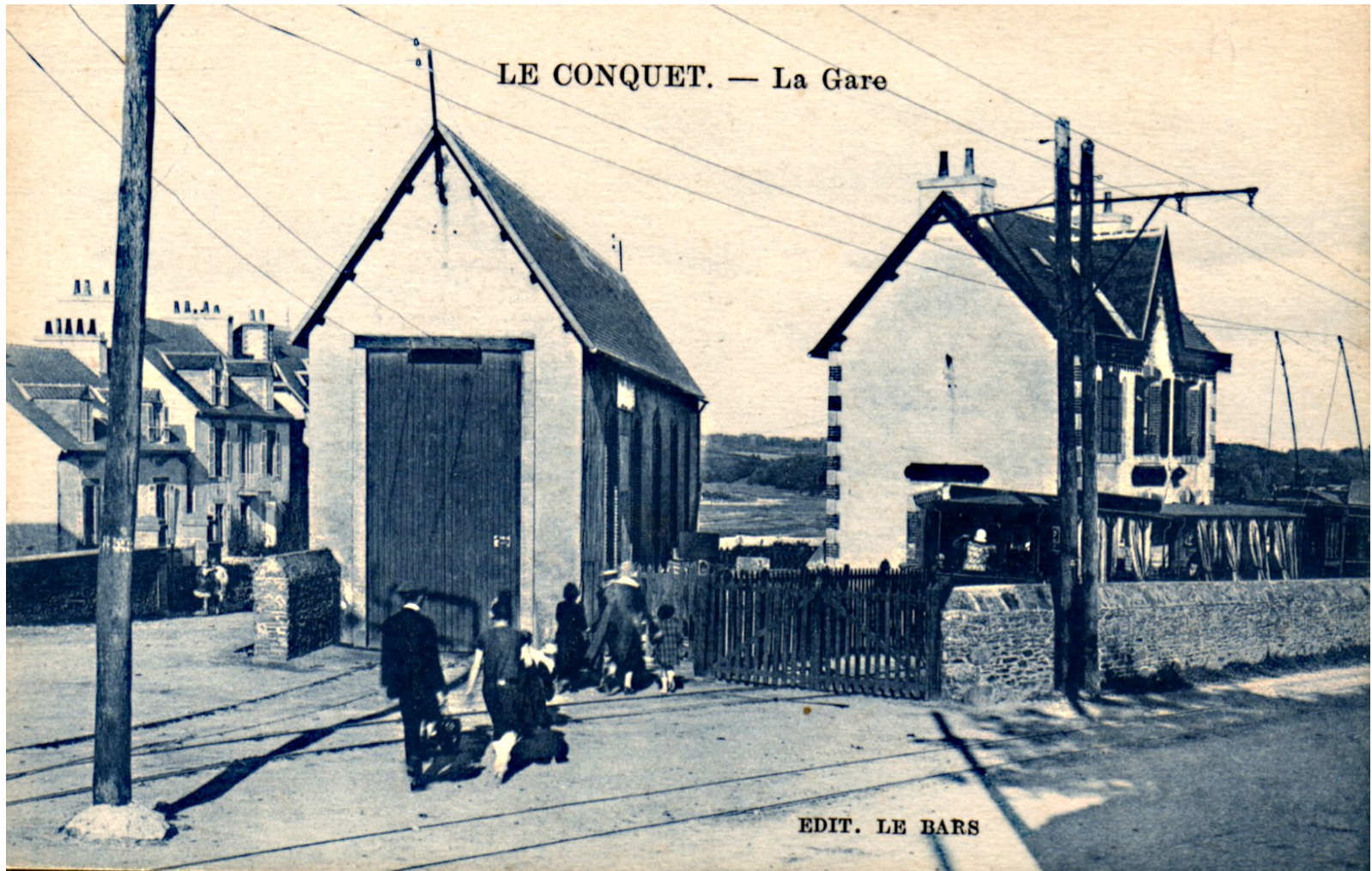


# Inauguration du service postal par les tramways du Conquet, 1<sup>er</sup> Février 1911



*Inauguration du Service Postal par les Tramways du Conquet  
1<sup>er</sup> Février 1911*

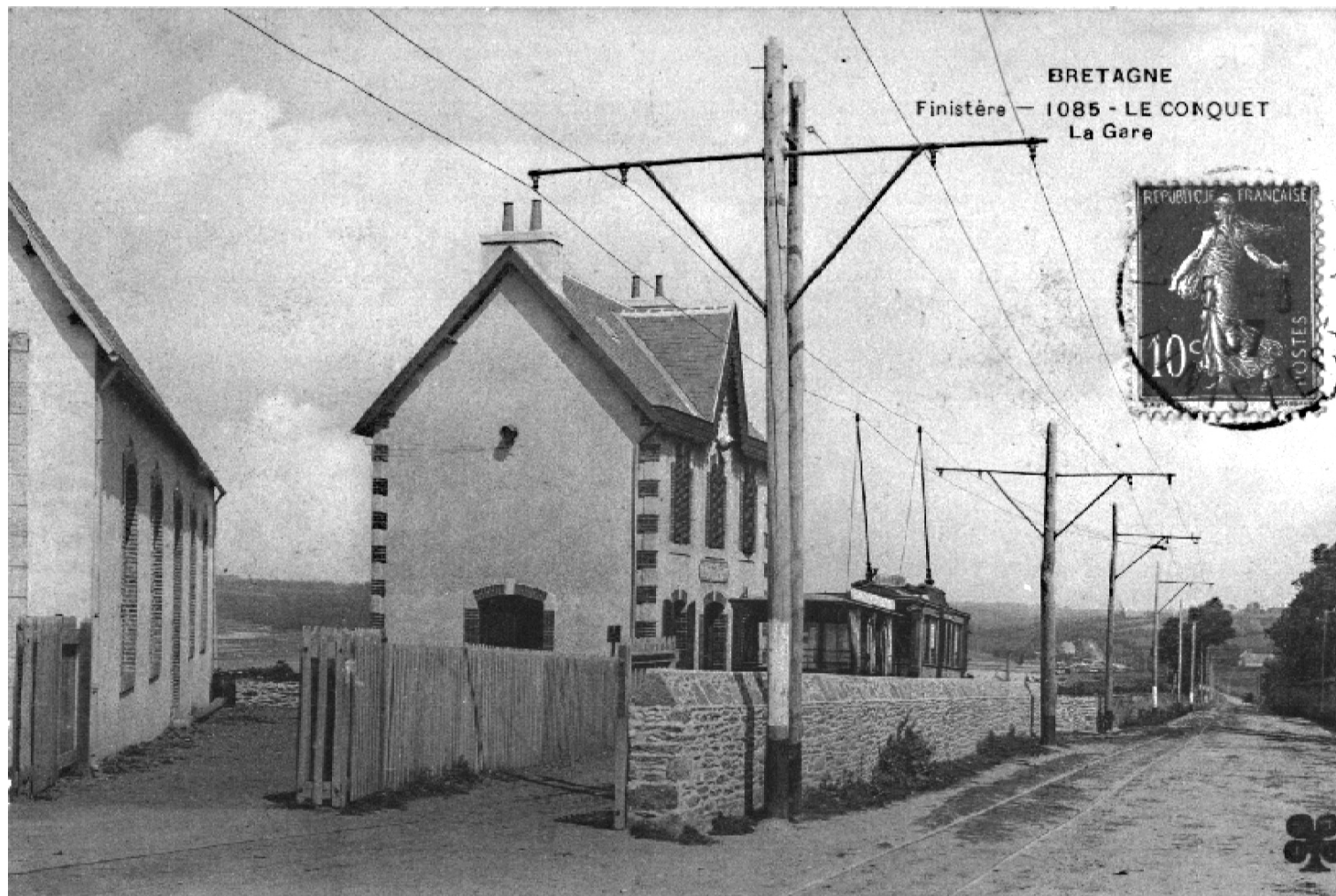
# On se presse pour prendre le tram!



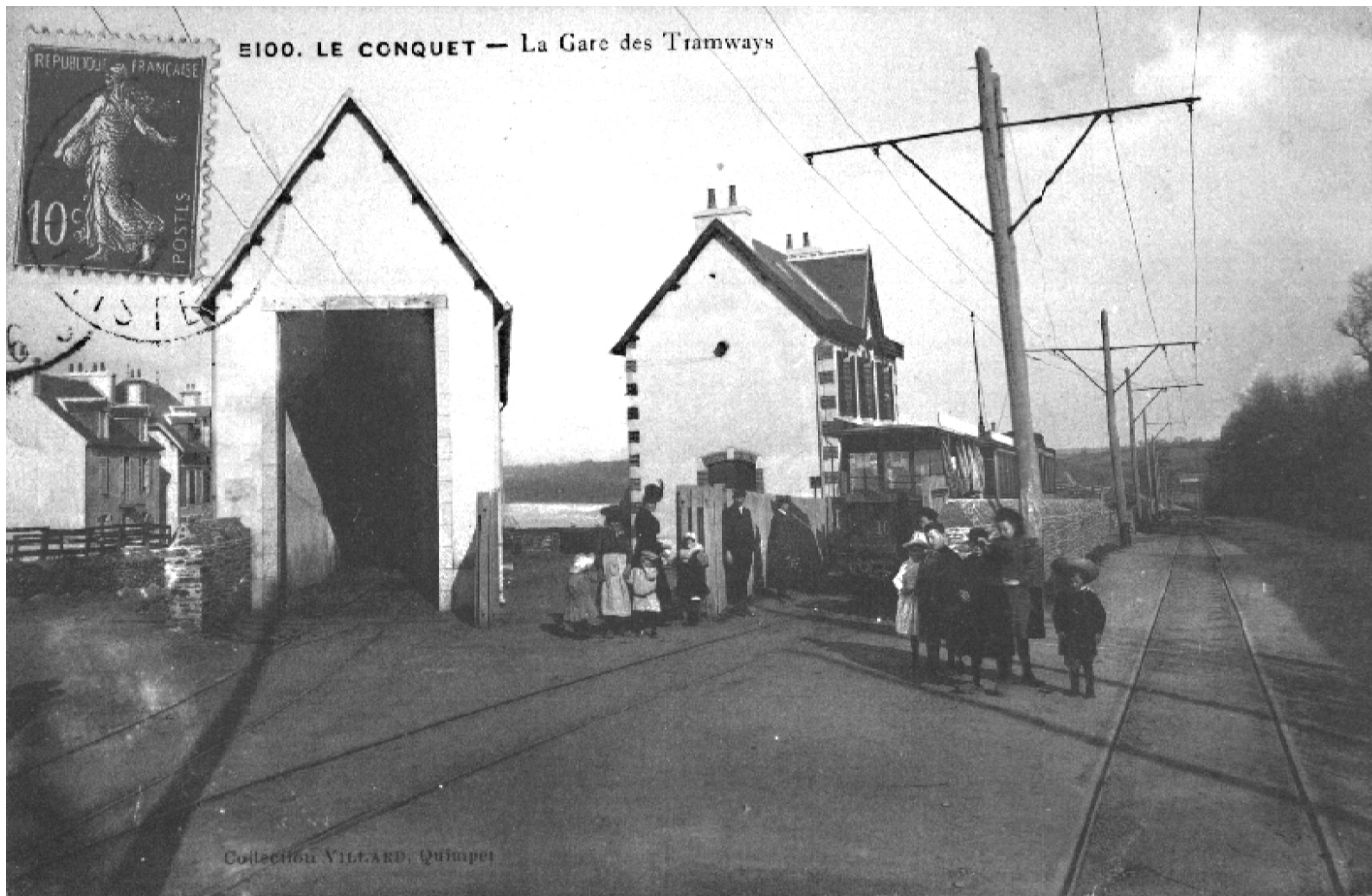


# Bar-maid stylée...client poseur!









# Les infrastructures

## → La voie

La voie était constituée de rails Vignole de 18 kg/m sur traverses en bois, posées en accotement de la voie publique pour la plus grande partie, avec environ 2000 mètres noyés dans la chaussée. L'écartement des rails était de 1,00 mètre. Le gabarit était de 2,20 mètres, et la hauteur de 3,30 mètres.

## → L'installation électrique

L'alimentation électrique se faisait en courant continu 500/550 Volts, au moyen de deux fils aériens. Tout retour par les rails avait été proscrit pour éviter les effets d'induction, qui auraient entraînés des perturbations dans le fonctionnement du câble transatlantique, qui suivait le même trajet sur une partie du parcours.

## → La centrale électrique et le dépôt

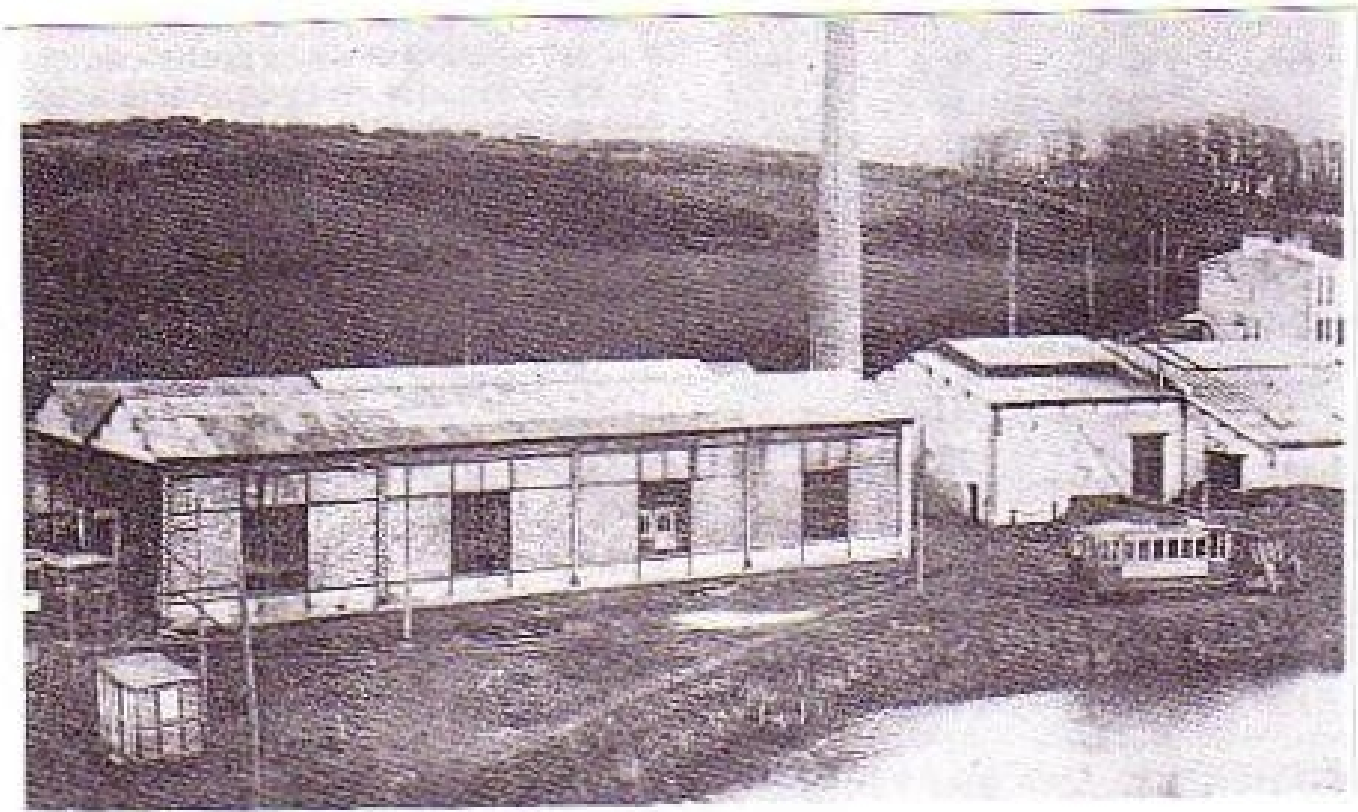
La centrale électrique avait été installée à Pont-Rohel, c'est à dire approximativement au milieu de la ligne. Elle comportait deux bâtiments jointifs dans lesquels on trouvait deux chaudières de 120 m<sup>2</sup> de surface de chauffe, timbrées à 8 bars. Ces chaudières alimentaient en vapeur deux machines monocylindriques Satre et Lyonnet de 175 ch chacune, tournant à environ 100 tours/minute, avec un immense volant de 4,50 mètres de diamètre, accouplées à des dynamos Postel Vinay, type MP4 de 130 kW/600 Volts. La compagnie avait profité de la présence de la centrale à Pont-Rohel pour y adjoindre le dépôt et l'atelier.

## → Les gares

La compagnie avait fait construire des gares au Prat-Ledan près de Brest, au bourg de Saint-Pierre, à Plougonvelin et au Conquet.



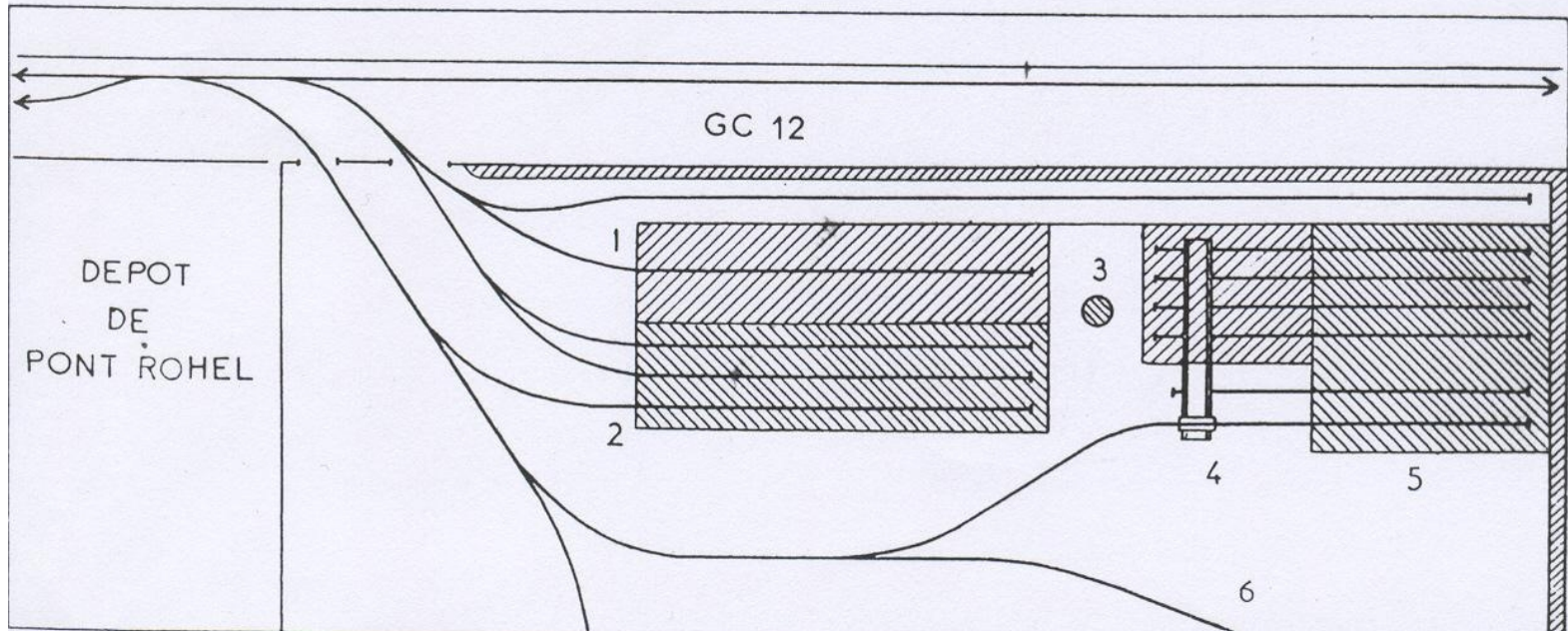
# Infrastructures à Pont-Rohel



# Dépôt de Pont Rohel

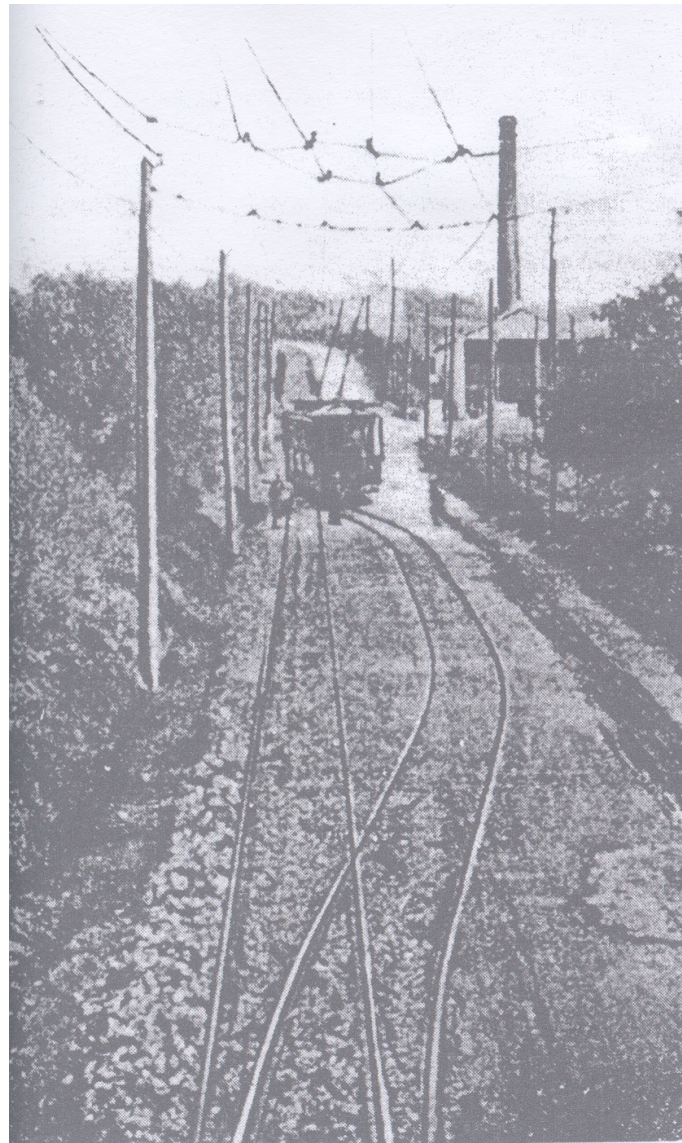
Dernière disposition du dépôt de Pont Rohel.

1 - Atelier ; 2 - Remise ; - 3 - Ancienne chaufferie ; 4 - Transbordeur pour remorques ; 5 - Ancienne salle des machines ; 6 - Parc à combustible le long du bassin.





# L'évitement et au fond le dépôt



Pont Rohel :  
L'évitement et au  
fond le dépôt ;  
on appréciera la  
qualité discutable  
de la ligne  
aérienne  
*(Doc. Thomson)*

L'exploitation:  
**Vers le Conquet:**  
 trois gares,  
 neuf arrêts fixes,  
 huit arrêts facultatifs !

**Vers Brest:**  
 trois gares,  
 six arrêts fixes,  
 un arrêt facultatif !

**TABLEAU DES STATIONS**  
 avec les distances kilométriques et les prix du parcours

NOMS des GARES ET STATIONS	DESIGNATION DES ARRÊTS	DISTANCES kilométriques	VOYAGEURS				CHIENS	OBSERVATIONS
			Plein tarif		Demi-tarif			
			1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.	1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.		
<b>TRAIN ALLANT VERS LE CONQUET</b>								
Saint-Pierre .....	☐	0	» » »	» » »	» » »	» » »	Les receveurs pourront prendre en cours de route les bagages qui ne pèseront pas plus de 30 kilos. Tarif unique : 0 fr. 25, quel que soit le parcours.	
Fort Montbarey .....	+	1	» » »	» » »	» » »	» » »		
Route de Sainte-Anne .....	○	2	0.15	0.10	0.05	0.05		
Coatuelen .....	○	3	0.20	0.15	0.10	0.10		
La Trinité .....	○	4	0.30	0.20	0.15	0.10		
Chemin du Minou .....	+	6	0.40	0.30	0.20	0.15		
Route du Minou .....	+	7	0.50	0.35	0.25	0.20		
Route de Plouzané (Croix-Marie) .....	+	7	0.50	0.35	0.25	0.20		
Chemin de Toulbroch .....	+	7	0.50	0.35	0.25	0.20		
Chemin Loc-Maria (Pen-ar-Prat) .....	○	9	0.65	0.45	0.30	0.25		
Chemin de Trégana .....	+	9	0.65	0.45	0.30	0.25		
Route de Plouzané-Kérillo .....	+	11	0.75	0.55	0.40	0.30		
Pors-Milin .....	+	12	0.85	0.60	0.40	0.30		
Ponrohel .....	+	12	0.85	0.60	0.40	0.30		
Chemin de Saint-Renan .....	+	14	1. » »	0.70	0.50	0.35		
Le Trez-Hir .....	☐	14	1. » »	0.70	0.50	0.35		
Chemin Plougonvelin (le Lannou) .....	○	16	1.10	0.80	0.55	0.40		
Saint-Aouen .....	+	17	1.20	0.85	0.60	0.45		
Chemin de Trébabu .....	○	18	1.25	0.90	0.65	0.45		
Le Conquet .....	☐	20	1.40	1. » »	0.70	0.50		
<b>TRAIN REVENANT DU CONQUET A BREST</b>								
Le Conquet .....	☐	»	» » »	» » »	» » »	» » »		
Chemin de Trébabu .....	○	2	0.15	0.10	0.05	0.05		
Chemin de Plougonvelin .....	○	4	0.30	0.15	0.20	0.10		
Le Trez-Hir .....	☐	6	0.40	0.30	0.20	0.15		
Chemin de Pors-Milin .....	○	8	0.55	0.40	0.30	0.20		
Chemin Loc-Maria (Pen-ar-Menez) .....	○	11	0.75	0.55	0.40	0.30		
Route de Plouzané (Croix-Marie) .....	+	13	0.90	0.65	0.45	0.35		
La Trinité .....	○	16	1.10	0.80	0.55	0.40		
Coatuelen .....	○	17	1.20	0.85	0.60	0.45		
Saint-Pierre .....	☐	20	1.40	1. » »	0.70	0.50		

☐ Gare      ○ Arrêt fixe      + Arrêt facultatif



# Les matériels roulants

- Le matériel était classique, avec un gabarit de **2,20 mètres**. Les automotrices étaient à deux essieux avec roues Trucks Brill de 0,84 m de diamètre, et deux moteurs électriques Thomson-Houston de **43 ch** chacun, avec contrôleur série-parallèle K 11, et frein électrique de secours par mise en court-circuit des moteurs. Le seul frein de service était donc le frein à main.
- La prise de courant s'effectuait par deux perches à roulettes type Dickinson.
- Les plates-formes ouvertes latéralement, étaient accessibles par un double marchepied ; les faces avant et arrière étaient protégées par des châssis vitrés.
- La tare des motrices était de 10 tonnes, leur capacité variait suivant l'aménagement. Il était de 26 places pour les voitures 11 et 12. Le parc maximum, resté en service à la suppression de la ligne, était de 14 automotrices. Chaque automotrice pouvait prendre deux remorques à la vitesse maximum de 30 km/h. Les grandes remorques de 3 tonnes avaient une capacité de 32 places assises et 8 debout.

# Exploitation et Transformations

## Les dates importantes

- Inauguration : le 27 juin 1903.
- Début du service régulier : le 12 juillet 1903.
- Mise en service du prolongement jusqu'à la porte du Conquet : le 5 août 1908
- Mise en service du prolongement jusqu'à Saint-Anne du Portzic : le 12 septembre 1908
- Arrêt de la ligne de Sainte-Anne : le 9 septembre 1918
- Rachat de la ligne par le Département du Finistère : le 9 novembre 1921
- Affermage de la ligne par le Département à la compagnie Verney : le 14 novembre 1921
- Suppression de la voie ferrée et remplacement par un service routier: avril 1932

## Le trafic

- En 1911, le trafic fut de 157480 voyageurs, soit une moyenne de 430 par jour. Les recettes furent de 171183 F. Le résultat positif de 37743 F fut honorable.



# Exploitation et Transformations

## Les effectifs de le compagnie

Cette même année 1911 les effectifs de la compagnie comprenaient : 61 personnes dont 22 pour l'exploitation, 25 pour le matériel, 8 pour la voie, et 6 pour l'administration.

## Les tarifs

La première année d'exploitation les tarifs étaient les suivants en première et secondes classe

- La Trinité                      0,30 et 0,20 F
- Porsmilin                        0,85 et 0,60 F
- Le Trez-Hir                      1,00 et 0,70 F
- Le Conquet                      1,40 et 1,00 F

La ruée vers le  
Trez-Hir a  
commencé par là!



Edité par la Ligne des Tramways  
Electriques du Conquet.



