

La Bretagne Pittoresque

1105. St-BRIEUC - Vue générale des Travaux d'Art des Chemins de Fer départementaux



En prenant en charge, à partir de 1901, la construction du réseau ferré départemental des Côtes-du-Nord, Harel de la Noë va en particulier se distinguer à Saint-Brieuc. Avec une rare maîtrise, il va en effet adapter son projet à diverses contraintes comme le relief difficile du site, la recherche d'économie et de rationalité dans la pose des équipements, ou encore l'alliance de l'art et de la technique.

Un projet rationnel

Au moment où il arrive dans les Côtes-du-Nord en qualité d'ingénieur en chef, Harel de la Noë possède une solide expérience en matière ferroviaire, développée en particulier dans la Sarthe et le Finistère. Conformément à la volonté du conseil général, soucieux de valoriser le tourisme balnéaire, le réseau local est centré sur Saint-Brieuc, chef-lieu de département.

L'intrusion du réseau départemental dans cette ville s'apparente d'emblée à une véritable opération de prestige et vise la meilleure exploitation possible du terrain. Comme pour les gares départementales du Mans et de Brest, Harel de la Noë choisit au final de concentrer les services dans une gare centrale. Celle-ci, située près du palais de Justice, en aplomb de la vallée du Gouédic, entraîne, pour le cheminement de la voie ferrée, des travaux de remblais importants et la création de boulevards suspendus avec murs de soutènement. Cette solution permet de traverser sans dommages les magnifiques promenades de la ville, évi-

Page de gauche: Impressionnant en ville, le pont de la rue du Couédic.

Ci-dessus: Caractéristique des constructions d'Harel de la Noë, le viaduc de Toupin est une œuvre grandiose pour une voie métrique départementale.

tant ainsi la construction d'une galerie souterraine, un moment plébiscitée.

La gare centrale comprend un bâtiment des voyageurs en façade sur les promenades, avec bureau de messageries et halle à marchandises incorporés; une remise à voitures; et un faisceau de voies pour les lignes de Moncontour, de Plouha, et du port du Légué (avec prolongement vers Le Phare). La gare des voyageurs, agrémentée de briques rouges et blanches, se distingue particulièrement par sa halle structurée de huit arcs paraboliques en béton armé de 28 m d'ouverture, qui lui confèrent une allure monumentale (1).

Afin d'optimiser ces installations, un raccordement avec la gare de l'Ouest est ouvert à l'exploitation le 22 avril 1907. Une première section, vouée au service des voyageurs, suit le nouveau boulevard Waldeck Rousseau établi à flanc de coteau, puis emprunte le boulevard Charner, pour enfin aboutir à une pe-

(1) Initialement, cette gare ne possède qu'un bâtiment latéral. Un second sera élevé sur le côté ouest à partir de 1930. Un atelier de peinture et une remise à locomotives seront par la suite également édifiés, tandis qu'un dépôt sera implanté sur le plateau de Cesson à partir de 1928.

Louis Auguste Marie Harel de la Noë

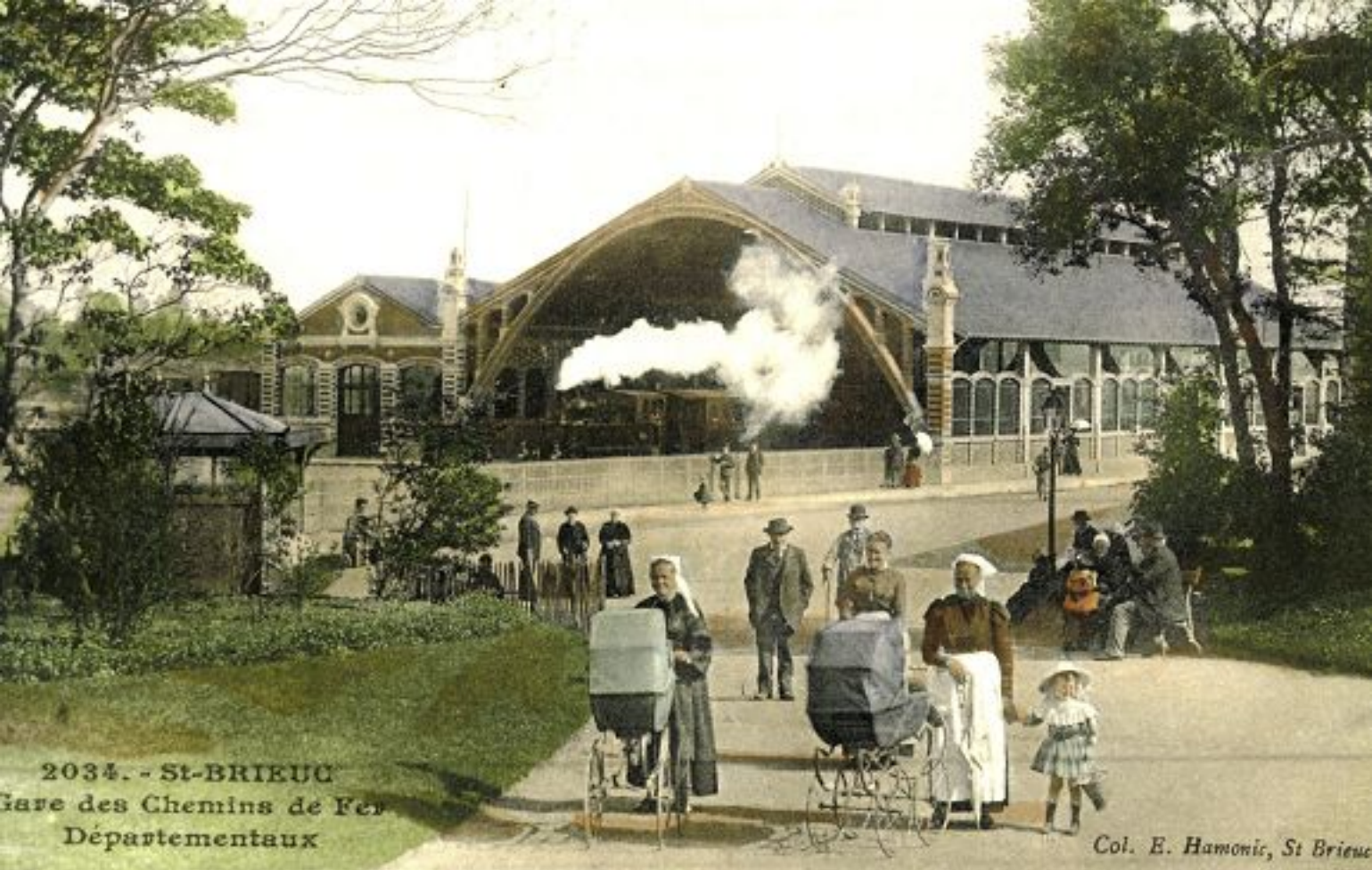


Une riche carrière

- Né à Saint-Brieuc le 29/01/1852
- École Polytechnique le 01/11/1870
- École des Ponts et Chaussées le 01/11/1872
- En mission en Seine-et-Oise le 01/06/1873, dans la Loire-Inférieure le 01/06/1874
- Placé à Espalion le 01/07/1875
- Ingénieur de 3^e classe le 01/09/1875
- Passe à Rodez le 01/05/1877, à Quimper le 01/08/1878
- Ingénieur de 2^e classe le 01/12/1879
- Passe à la Navigation de la Loire à Nevers le 16/10/1880
- Passe au Mans le 01/05/1884
- Ingénieur de 1^{re} classe le 01/02/1885
- Passe au service Maritime du Finistère à Brest le 01/02/1891
- Ingénieur en chef de 2^e classe le 16/03/1893
- Chargé du département de la Sarthe le 16/06/1893
- Membre de la Commission sur le ciment armé le 19/12/1900
- Ingénieur en chef de 1^{re} classe le 01/05/1901
- Chargé des Côtes-du-Nord le 01/12/1901
- Retraité le 01/11/1917
- Inspecteur général honoraire
- Cesse ses fonctions le 01/02/1918
- Décès à Landerneau le 29 octobre 1931.

- Chevalier de la Légion d'Honneur le 28/12/1889
- Officier de la Légion d'Honneur le 11/07/1898

SOURCE: Fichier Richard, École Nationale des Ponts et Chaussées.



2034. - ST-BRIEUC
Gare des Chemins de Fer
Départementaux

Col. E. Hamonic, St Brieuc

des années 1890 (4). Fort de son expérience, l'ingénieur édifie à Saint-Brieuc des ouvrages plus audacieux, comme les viaducs mixtes de Toupin et Souzain. Ces ouvrages, malgré leurs grandes proportions, présentent paradoxalement une apparence de légèreté. Ils s'intègrent en outre parfaitement au pay-

(4) Harel de la Noë est rattaché à la commission sur le ciment armé le 19 décembre 1900. Un règlement d'usage sera entériné en 1906.

sage, donnant ainsi l'impression d'une architecture organique. Ils prônent en particulier pour les piles centrales une section évidée en double T (avec maçonnerie de 0,50 m d'épaisseur et tranches de béton armé tous les deux mètres, garnies de briques rouges et blanches) et un tablier toujours réalisé en béton armé (avec contreventement métallique formant une charpente souple adaptée au poids du tablier). De leur côté, le pont-route biais de Rohannet (arche de 20 m d'ouverture), le

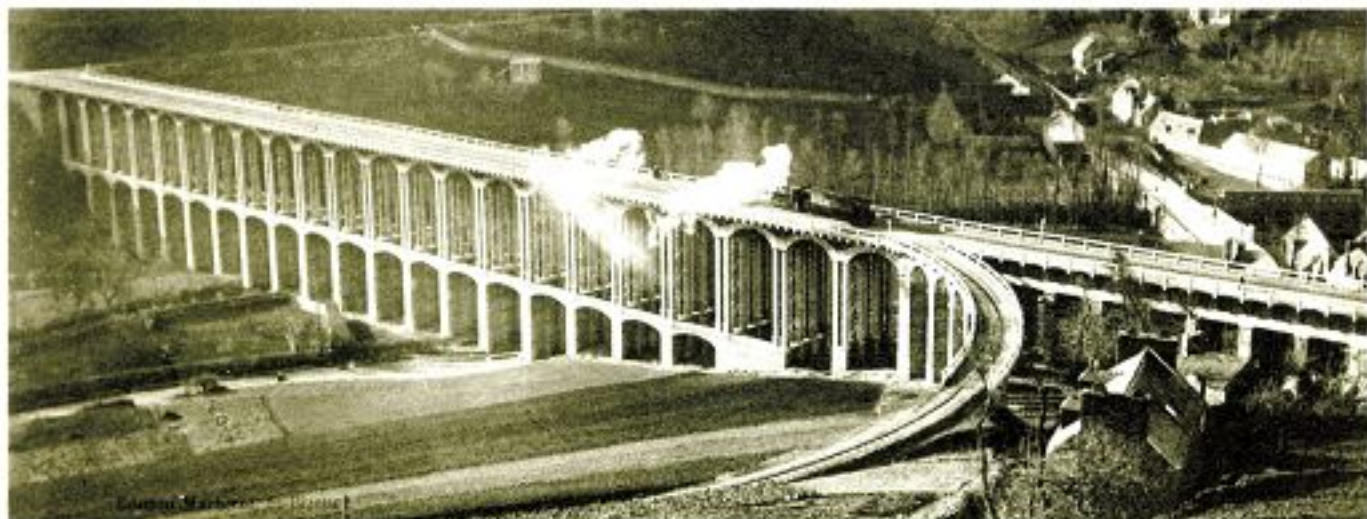
Tage de gauche, de haut en bas :

- Comme le prouve cette vue, les CdN ont bien imprimé leur présence dans le paysage breton !

- Le pont de Rohannet l'a laisse une impression de solidité.

Ci-dessus : St-Brieuc-Centrale : une grande gare pour un petit chemin de fer !

Ci-dessous : Le viaduc de Souzain et sa bifurcation donnant accès aux lignes du Légué et de St-Quay.





pont de la route des Courses (passage sous un viaduc de la ligne d'intérêt général du Légué) et le viaduc courbe de Douvenant, offrent des variantes au champ d'investigation de l'ingénieur. D'autres ouvrages, plus discrets, sont également construits entre la gare centrale et le boulevard Charner (pont du Gouédic et passerelle de la Côte Vendelle), ainsi qu'une autre passerelle au-dessus de la gare de l'Ouest.

Chargé de la construction, à partir de 1912, d'un second réseau, pour lequel il perfectionne notamment les arcs en béton armé, Harel de la Noë n'a pas le temps de terminer son œuvre. Il prend sa retraite le 1er novembre 1917, devient inspecteur général honoraire, puis cesse officiellement ses fonctions le 1er février 1918. Son projet est achevé par d'autres ingénieurs, non sans quelques péripéties, car certains d'entre eux, peu familiarisés au béton armé, remet-

tent en cause la sécurité de ses ouvrages. Harel de la Noë affronte sereinement les critiques tandis que des commissions d'enquête formées des plus grands experts mettent un terme à la polémique en confortant sa conscience professionnelle (5).

Au final, de 1901 à 1918, Harel de la Noë, comme le souligne l'un de ses successeurs, Eugène Héлары, aura vraiment donné dans les Côtes-du-Nord "toute la mesure de son talent et de son imagination prodigieuse et originale" (6). Il aura en outre contribué à embellir la ville de Saint-Brieuc, dont l'un des boulevards porte son nom depuis 1931, année de sa disparition. De nos jours, la gare centrale, élégamment reconvertie en restaurant universitaire, continue de consacrer cet hommage. ■

Ci-dessous: St-Brieuc-Centrale, devenue restaurant universitaire.



(5) Hippolyte Corbes, "Louis Harel de la Noë et les chemins de fer départementaux des Côtes-du-Nord", Mémoires de la Société d'Émulation des Côtes-du-Nord, tome XCV, 1966, p. 72.

(6) Eugène Héлары, "Notice sur la vie et les travaux de M. Harel de la Noë, inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées", Annales des Ponts et Chaussées, 1932, p. 8.