

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

ROUTE DES PONTS DE LA COTE DE GOELO

TYPE :

Route touristique

Long : 62 Km

COMMUNES :

Début :

Saint Briuc (22)

Fin :

Plouguiel (22)

Lieudit :

Place du 8 Mai 1945

Viaduc de Kerdéozier

Coordonnées GPS :

48°30'44.3"N 2°45'19.6"W

48°47'28.1"N 3°14'43.2"W

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Le département des Côtes d'Armor, anciennement appelé des Côtes du Nord, est l'une des régions de France qui comptait le plus de lignes départementales métriques. A cela, une raison simple : un homme, Louis Harel de la Noë.

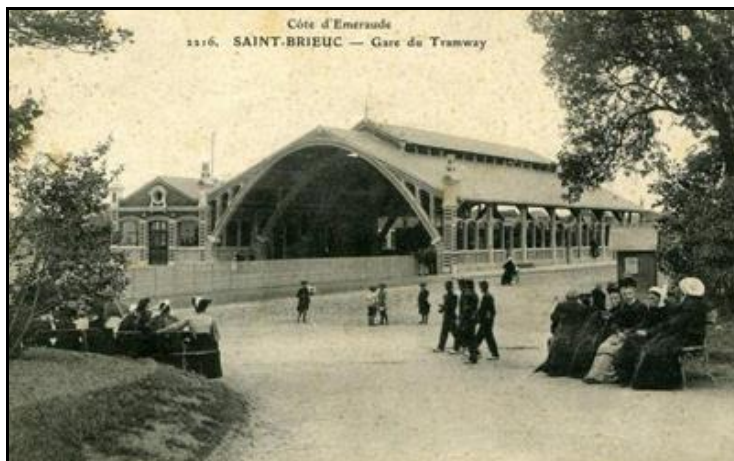
Né en 1852, pratiquement en même temps que le ferciment qui deviendra plus tard le béton armé dont il fera le matériau de prédilection de la plupart de ses ouvrages, il entre à l'école polytechnique puis à l'école nationale des ponts et chaussées. De 1877 à 1901, il est successivement nommé à Rodez, Quimper, au Mans, à Brest, puis de nouveau au Mans. Il s'occupe principalement de la construction de chemins de fer, de gares et d'ouvrages d'art. Très intéressé par les possibilités offertes par le ferciment, il développe ce dernier et publie des articles techniques sur les applications nouvelles de ce matériau ainsi que sur les déformations et conditions de rupture des corps solides.

Puis, nommé ingénieur en chef des ponts et chaussées dans les Côtes-du-Nord de 1901 à 1918, et inspecteur général à partir de cette date, il participe au développement des chemins de fer à voie étroite du département. S'inspirant de la mode Art-Déco alors en vogue à cette époque, il conçoit de nombreux ouvrages d'art dans ce style, tous plus originaux les uns que les autres, que nécessitent le relief tourmenté de la région et le franchissement des profondes gorges qui le compartimentent.

Aujourd'hui abandonnées, et reprises par les routes, les cultures ou la nature, les lignes des chemins de fer des Côtes du Nord sont trop morcelées et abîmées pour permettre de suivre exactement les anciens tracés. Ne reste que la possibilité de parcourir les routes environnantes pour voir les quelques vestiges, gares, ponts et viaducs qui ont échappé à la destruction. Ces derniers peuvent être découverts grâce au présent itinéraire et à celui des [Ponts de la Côte de Penthievre](#) à l'est de Saint Briec.

La route des Ponts de la Côte de Goëlo reprend dans cet ordre les vestiges des sections de lignes n° IGRF [22278.08D](#), [22187.01D](#), [22222.01D](#), [22162.01D](#), [22199.02D](#) et [22362.01D](#).

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours, place du 8 Mai 1945, devant l'ancienne gare centrale des petits trains





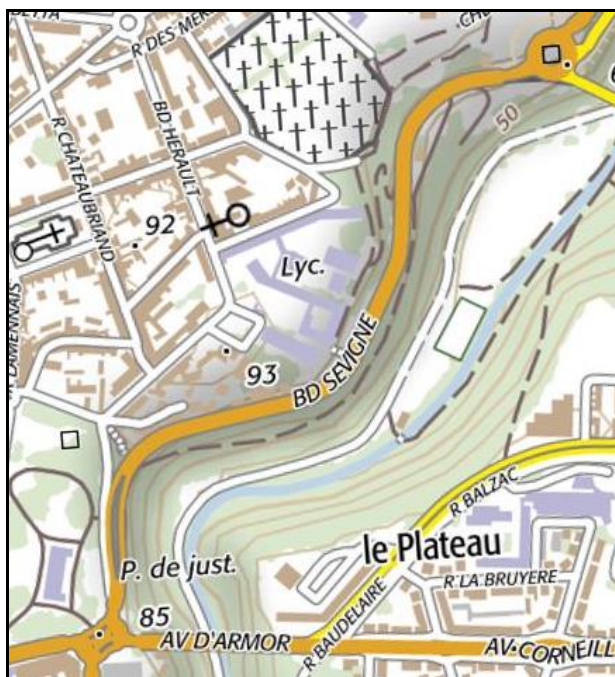
Construite par Harel de la Noë, la gare centrale des chemins de fer départementaux est devenue une gare routière à la fermeture des dernières lignes, le 31 décembre 1956
 Puis elle a été reconvertie en restaurant universitaire en 1995
 et a été enfin classée au titre des monuments historiques, le 3 mars 2014



L'arrière de la marquise



Et le bâtiment latéral

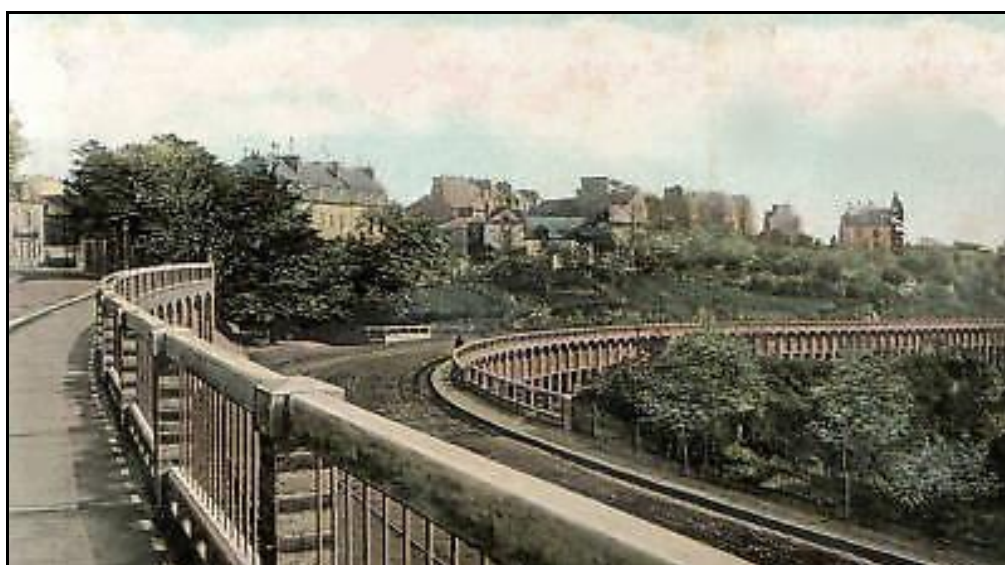


Pour permettre aux voies ferrées locales de monter jusqu'au centre-ville de Saint Brieuc, il a fallu aménager à flanc de colline une longue rampe encadrées par de longs murs à arcades. Le mur inférieur est devenu presque invisible à cause de la végétation.

Conçu pour recevoir une chaussée routière et deux voies ferrées parallèles, le boulevard Sévigné est devenu entièrement routier après abandon des chemins de fer départementaux.

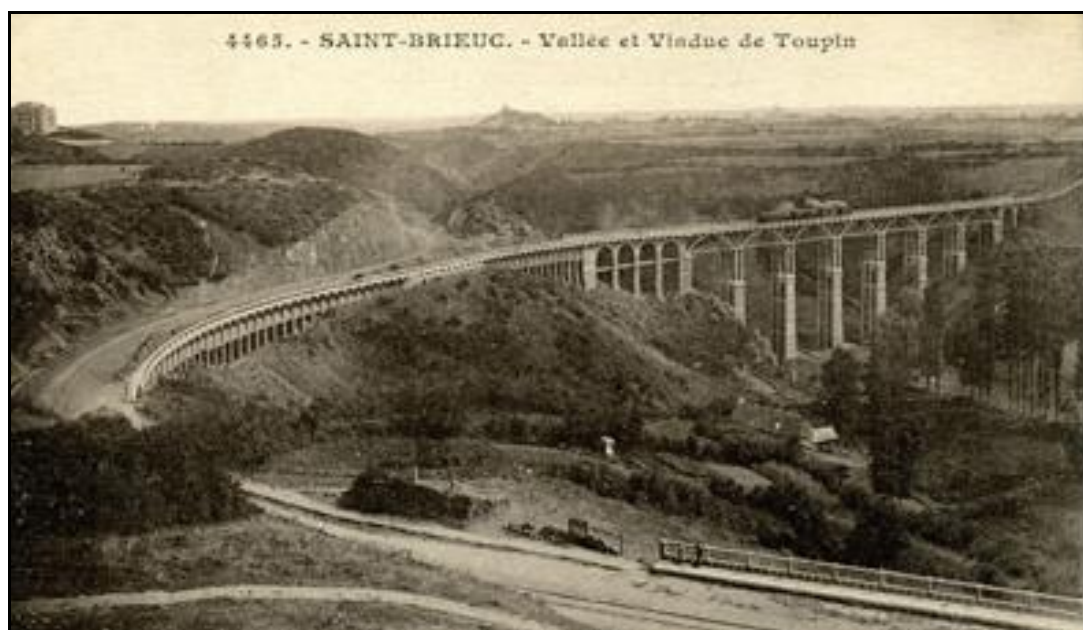


Ci-dessus et ci-dessous,
le haut de la rampe, peu après le départ de la gare centrale des chemins de fer départementaux
avec ses murs de soutènement supérieur et inférieur

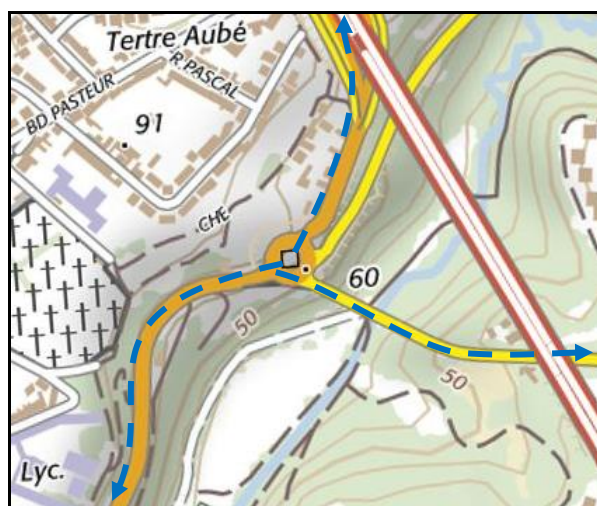




Venant de la gare, un train quitte Saint Brieuc en descendant la rampe du boulevard Sévigné

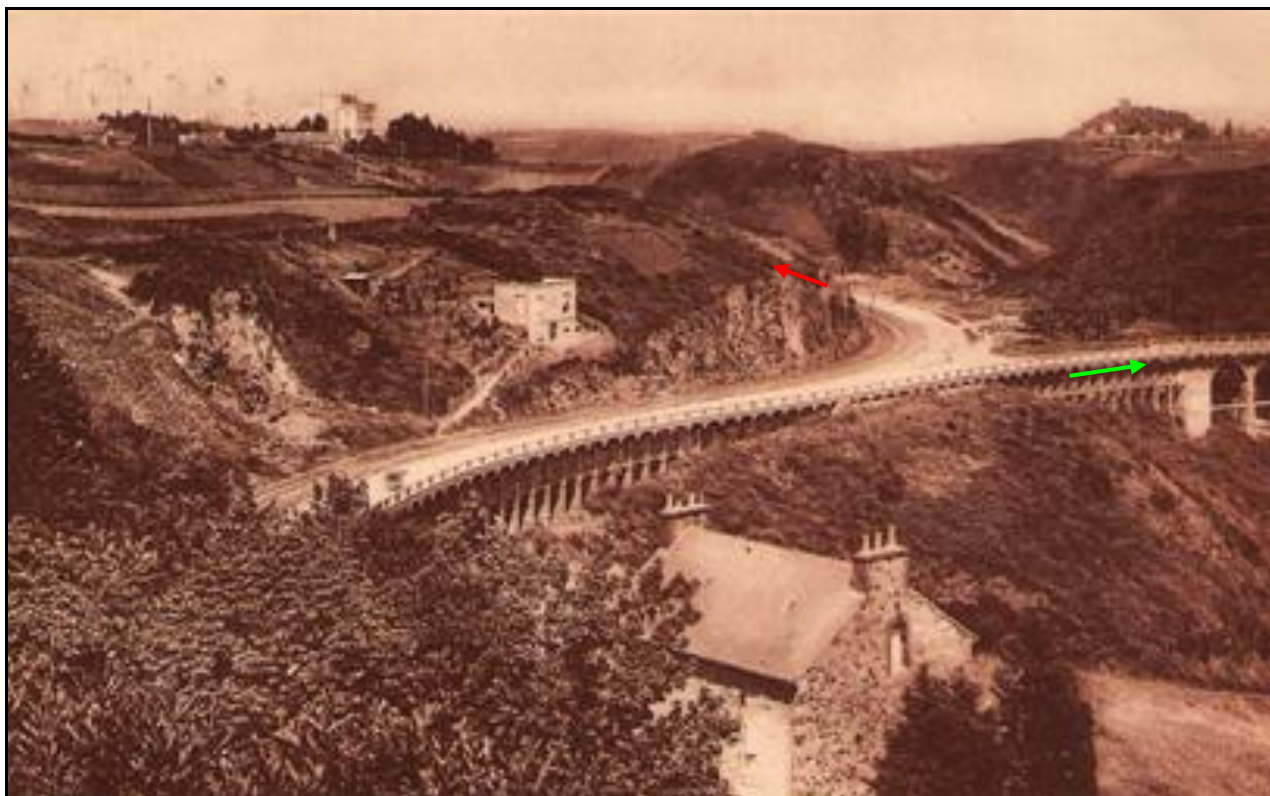


Le bas de la rampe à l'approche de la bifurcation du viaduc de Toupin



La rampe descendante du boulevard Sévigné comportait deux voies parallèles :

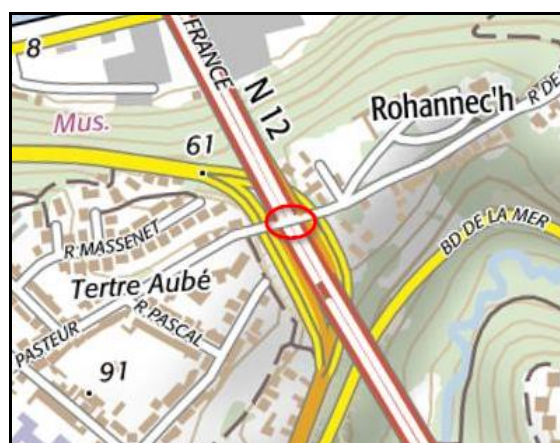
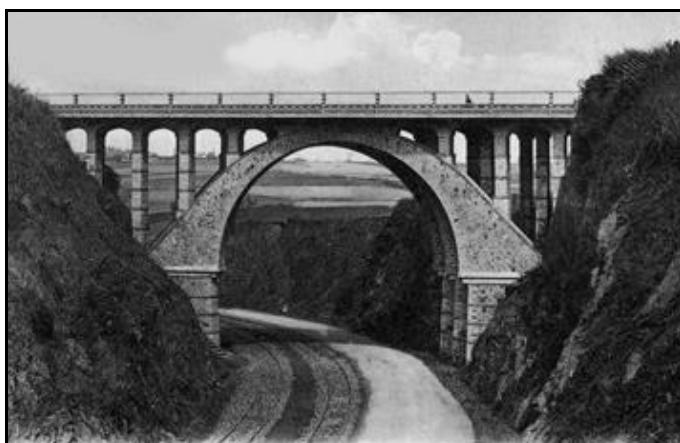
- La voie gauche, le long du mur de soutènement supérieur correspondait à la ligne indépendante de la Côte de Goëlo vers Paimpol.
- Celle de droite possédait un aiguillage à l'entrée du viaduc de Toupin et se divisait en deux : une branche gauche vers le phare du Légué, à l'époque haut lieu de balade estivale des Briochins, et une branche droite qui passait sur le viaduc et correspondait à la ligne de la [Côte de Penthièvre](#) vers Le Guildo.



La bifurcation située au bas de la rampe Sévigné et avant le viaduc de Toupin
dont on voit les premières arches

A gauche, **flèche rouge**, direction Paimpol et le phare du Légué

A droite, **flèche verte**, direction Le Guildo



A Rohannec'h, la fausse double voie passait dans une profonde tranchée surmontée d'un pont routier

Noter ci-contre les rouleaux décalés de l'arche principale.

La voie de gauche correspond à la ligne vers Paimpol, celle de droite à la ligne vers le phare du Légué.

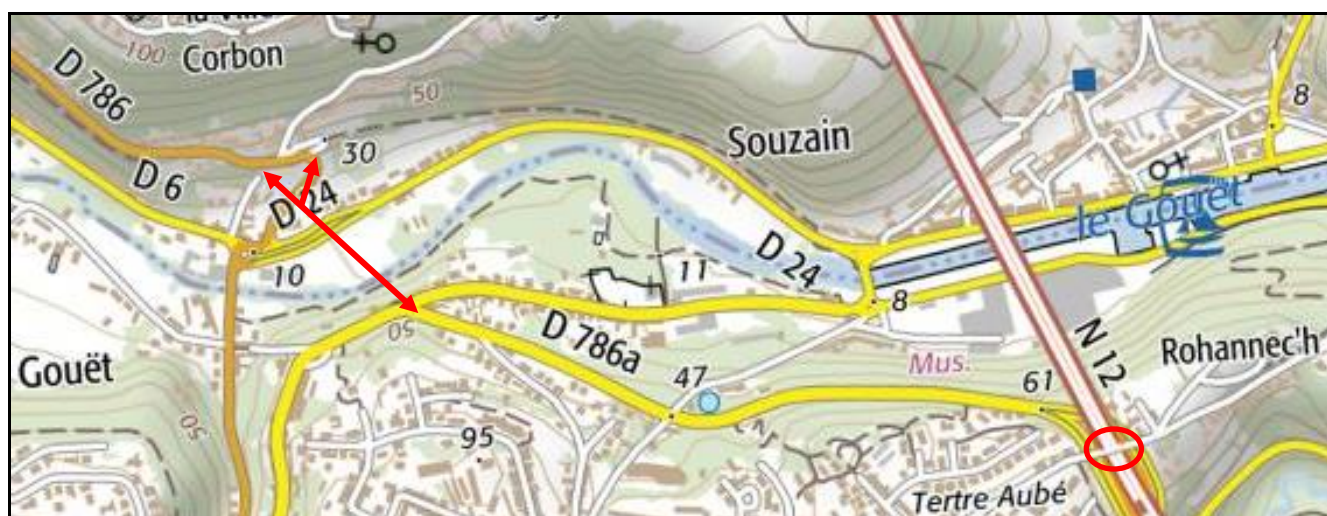




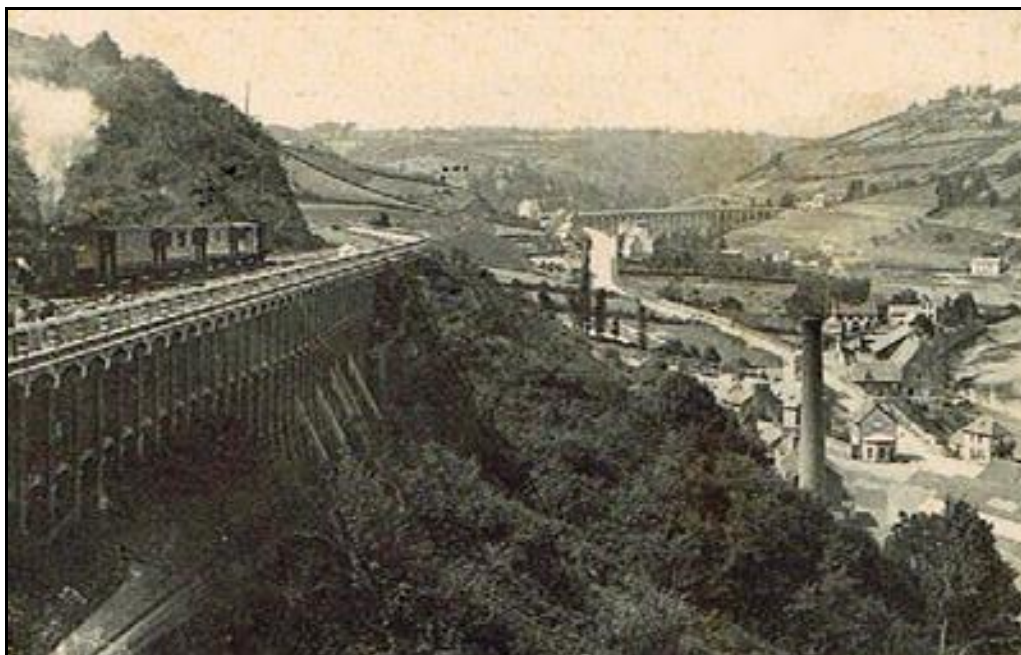
Le pont dans les années 1950,
alors que la ligne vers le phare du Lugué a été supprimée pour agrandir la route



Et aujourd'hui, alors que les lieux ont été profondément modifiés pour laisser passer la RN 12



Ci-dessus et ci-après, à partir du pont de Rohannech'h (cercle rouge),
la longue descente de Souzain (RD 786a) vers le viaduc du même nom (flèches rouges)



Ci-dessus et ci-dessous, la descente vers le viaduc de Souzain que l'on aperçoit au fond de la vallée



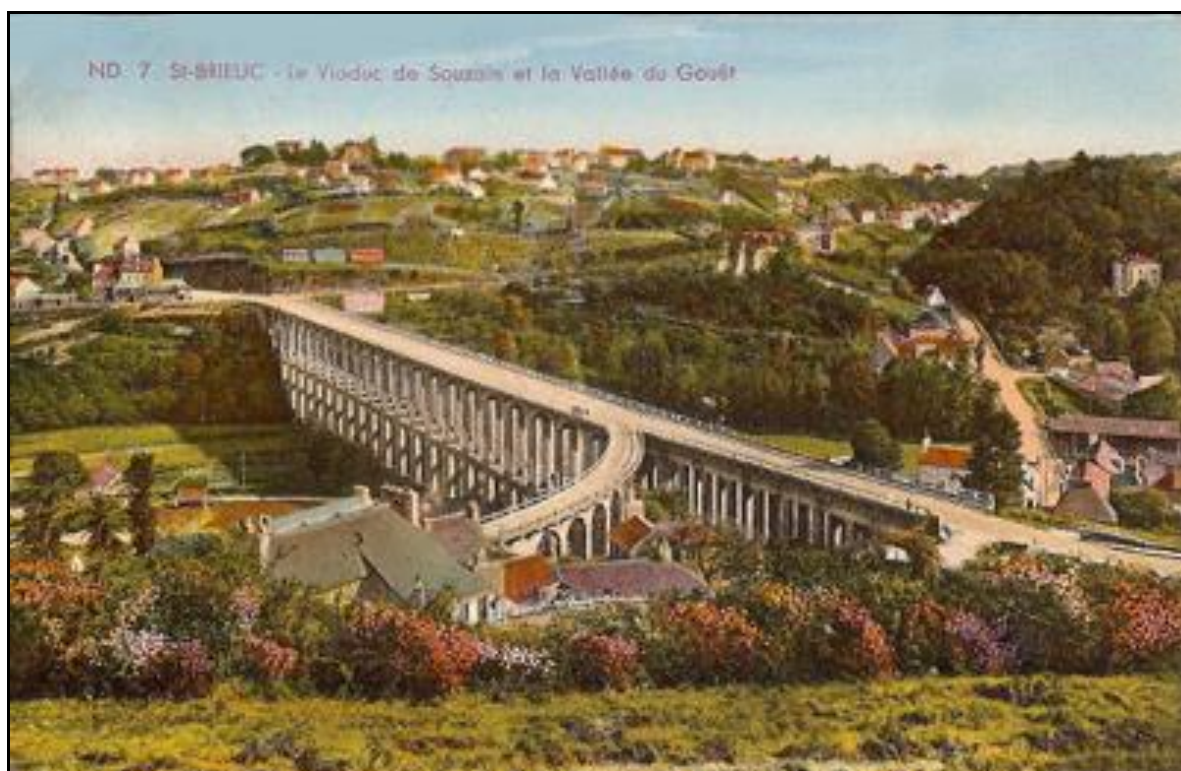
Ce viaduc mixte, rail route, réalisé entre 1903 et 1905 a été le plus spectaculaire des ouvrages construits par Harel de La Noë. D'une longueur de 259 m pour 33 m de haut, il avait la forme d'un Y.

Il se composait de trois parties distinctes :

- Un tablier principal de 210 m de long comportant 23 arches surbaissées en maçonnerie de 9 mètres d'ouverture, rehaussées par d'autres arches montées sur pilettes en béton armé de 15 m de haut.
- Suivi d'un tablier de 9 travées droites en béton armé de 5,10 m de portée.
- Et d'un tablier secondaire de 47 m de long comportant 8 arches courbes, qui se détachait de l'ouvrage principal sur la droite et supportait la ligne du Phare de Légué.



Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc en Y de Souzain vu dans le sens et à contresens de la ligne avec sa bretelle courbe qui se détache vers le phare du Légué



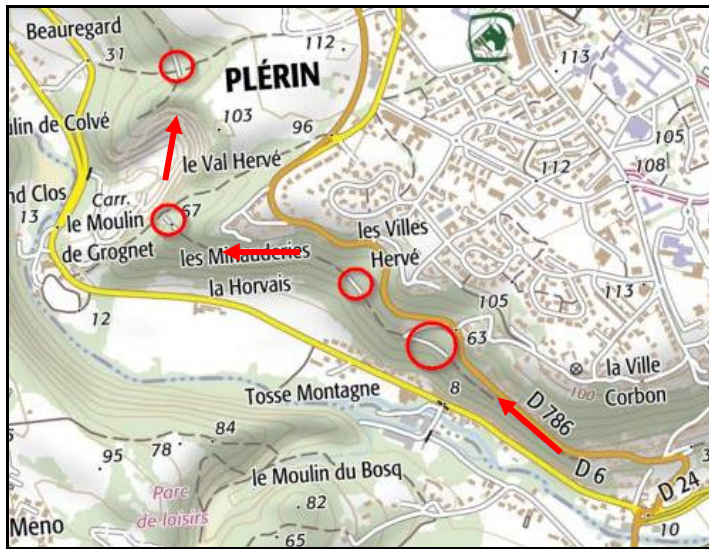
Utilisé comme pont routier à la fermeture des lignes ferroviaires, il fut classé monument historique le 21 décembre 1993. Mais son état nécessitait une sérieuse restauration qui fut jugée trop onéreuse pour être réalisée. C'est pourquoi, devant son risque d'écroulement, sa démolition a été ordonnée au nom du principe de précaution. L'ouvrage sera dynamité et complètement détruit le 27 juin 1995.



La fin d'un géant



Dont il ne reste que cette trouée de verdure dans la pente
et ces vestiges de maçonnerie au bord de la RD 24

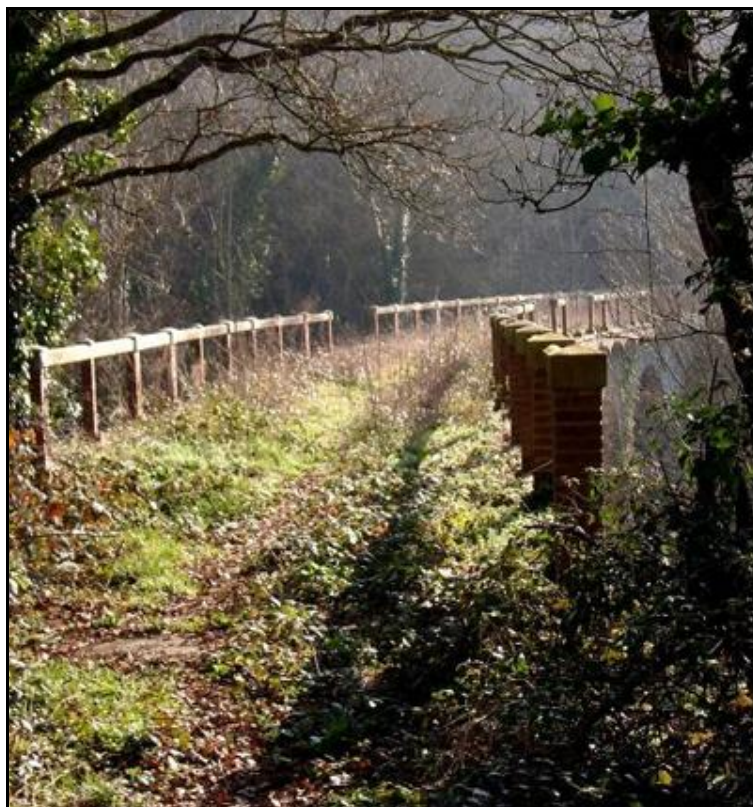


Après avoir franchi le grand viaduc de Souzain, la ligne remontait le flanc nord de la vallée du Gouët et passait sur quatre viaducs successifs, tous construits par Harel de la Noë, aujourd'hui abandonnés mais encore visibles dans la végétation si on a le courage de s'aventurer à pied en contrebas de la RD 786.

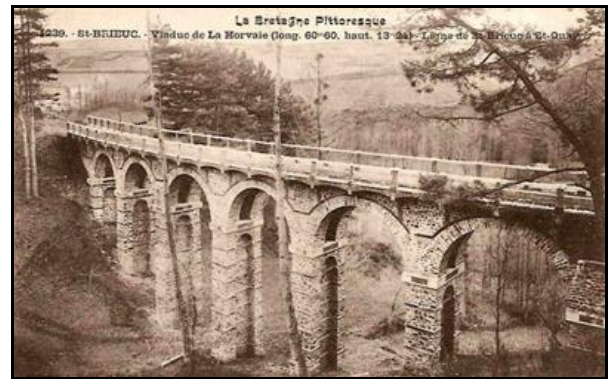
- Le viaduc de Tosse Montagne.
- Celui de la Horvais.
- Celui du Val Hervé aussi appelé de Grognet.
- Et celui de Colvé.



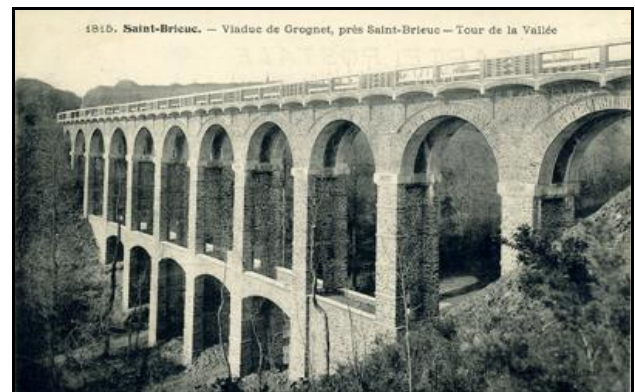
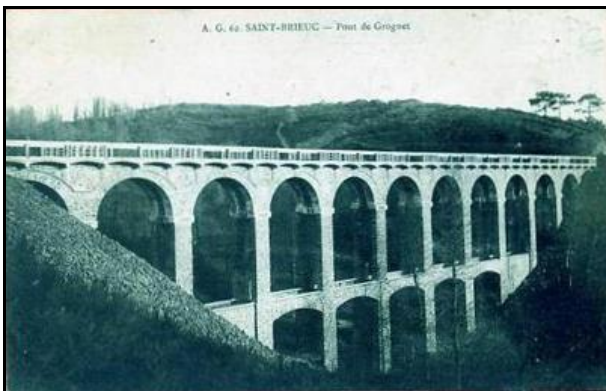
Ci-dessus et ci-dessous,
le viaduc de Tosse Montagne, 68 m de long, 14 de haut avec 7 arches plein cintre



Le dessus du viaduc vu à contresens de la ligne



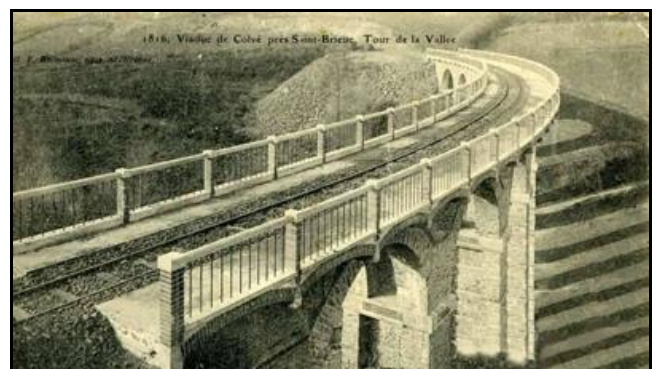
Puis le viaduc de la Horvais, 61 m de long, 15 m de haut, comportant 6 arches plein cintre



Suivi, ci-dessus et ci-dessous, du viaduc de Grognet, 94 m de long, pour 21 de haut comportant 11 arches plein cintre avec jambages de renfort inférieurs



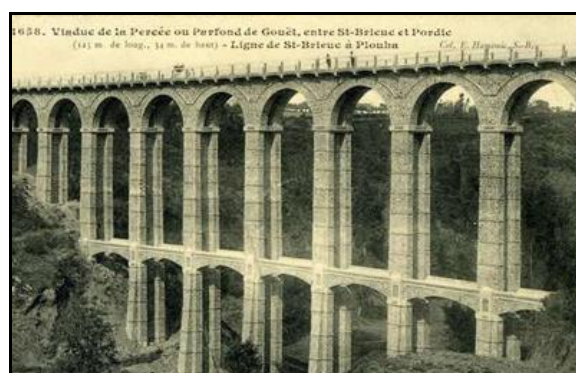
Il a été partiellement détruit par l'exploitation d'une carrière voisine



Et enfin, ci-dessus et ci-après, le viaduc de Colvé, 88 m de long, 17 de haut, avec 10 arches plein cintre



Ci-dessus et ci-dessous, le viaduc du Parfond de Gouët, toujours construit par Harel de la Noë
124 m de long, 34 de haut avec 13 arches plein cintre à jambages de renfort
Mis en sécurité, il donne aujourd'hui passage à un itinéraire de randonnée pédestre



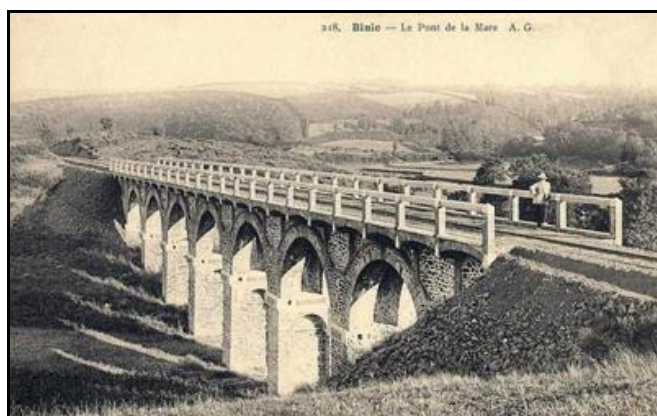
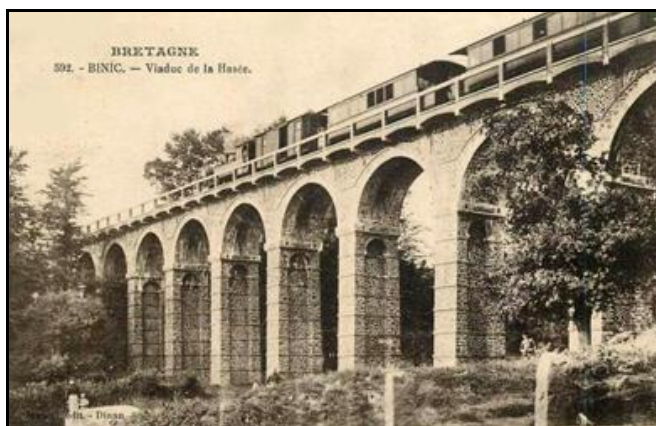
Les lieux ayant complètement changé, le pont sur l'Ic à Binic a disparu



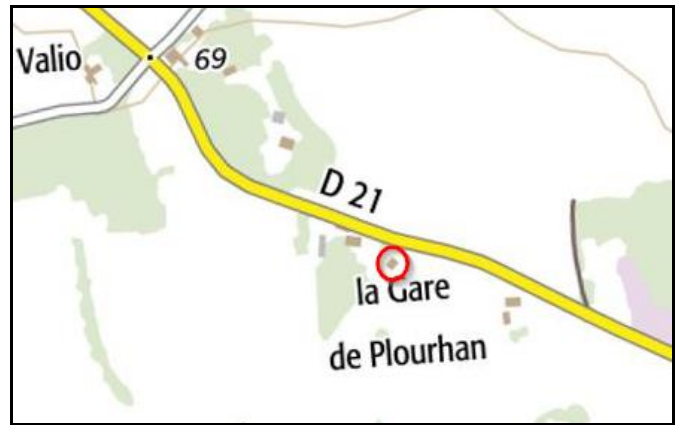
En quittant Binic, la ligne passait sur deux autres viaducs eux aussi construits par Harel de la Noë : celui de la Hasée, suivi de celui de Beau Feuillage



Ci-dessus et ci-dessous,
le viaduc de la Hasée, 94 m de long, pour 15 de haut avec 11 arches plein cintre



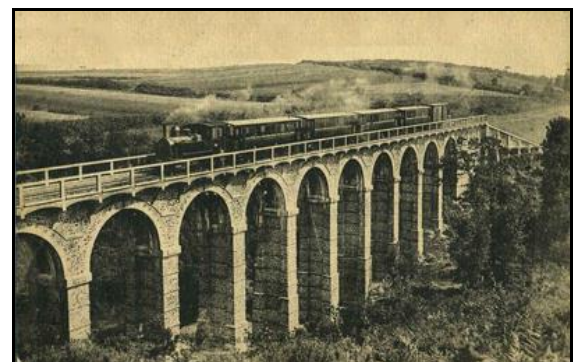
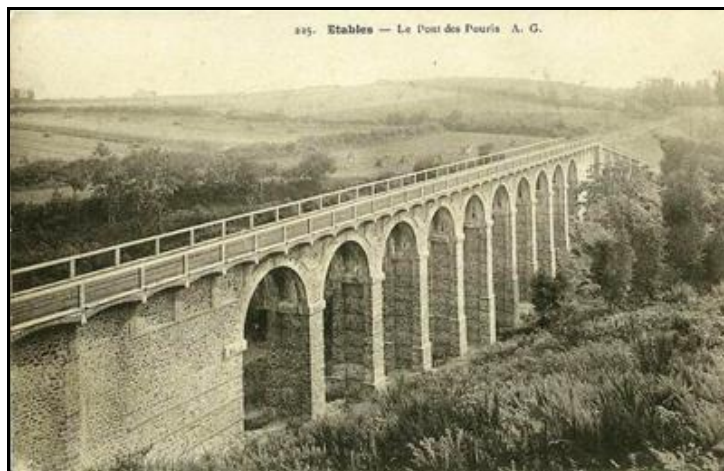
Suivi de celui de Beau Feuillage, dit aussi de la Mare, 64 m de long, 10 de haut, avec 7 arches plein cintre



Au bord de la RD 21, l'abri de la halte de Plourhan est toujours fidèle au poste

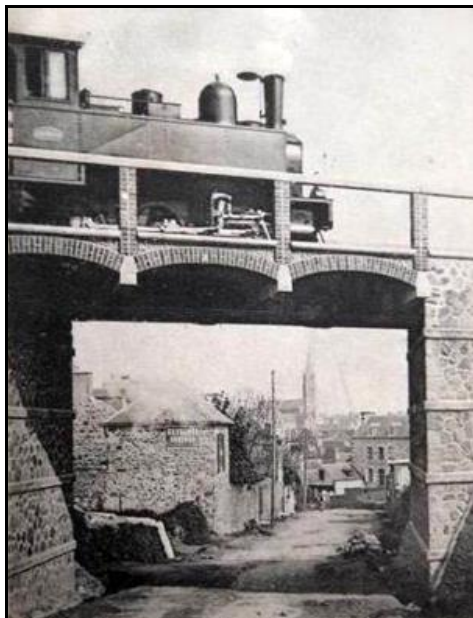


Ci-dessus et ci-dessous, toujours signé Harel de la Noë, le viaduc des Pourris 92 m de long, 17 de haut, comportant 10 arches plein cintre





Suivi de celui de Ponto, 91 m de long, 13 de haut, avec 8 arches plein cintre,
détruit pour faciliter le passage des camions
lors de la construction du port de plaisance de Saint Quay Portrieux
A noter le viaduc des Pourris visible en arrière-plan de la photo de droite



Dans Saint Quay, le pont du Tertre des Pendus,
sur la rue Jeanne d'Arc, qui précédait la gare dont
il ne reste que la plateforme.
A noter qu'il a été élargi pour les besoins routiers.



Vue de dessus dans le sens de la ligne

A Plouha, la ligne recevait une autre ligne venue de Guingamp, mais dont il ne reste rien comme pour beaucoup d'autres lignes bretonnes.

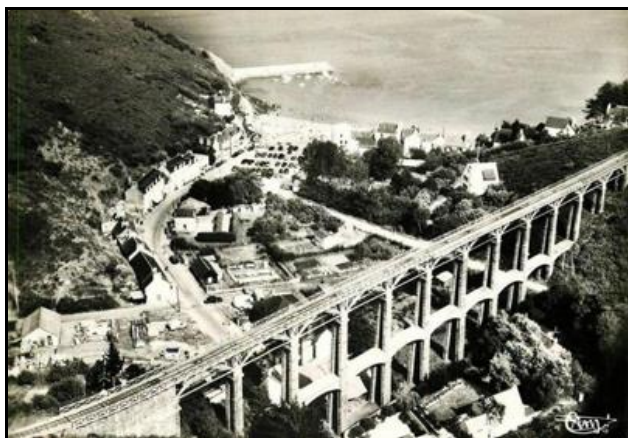


Ci-dessus et ci-dessous, non loin du carrefour de la RD 786 et de la route de Bréhec, la jolie petite gare de de Lanloup a survécu



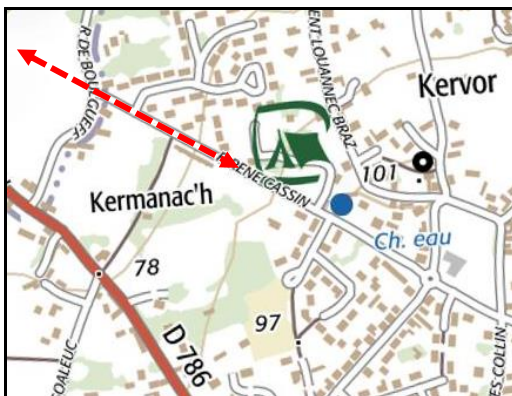
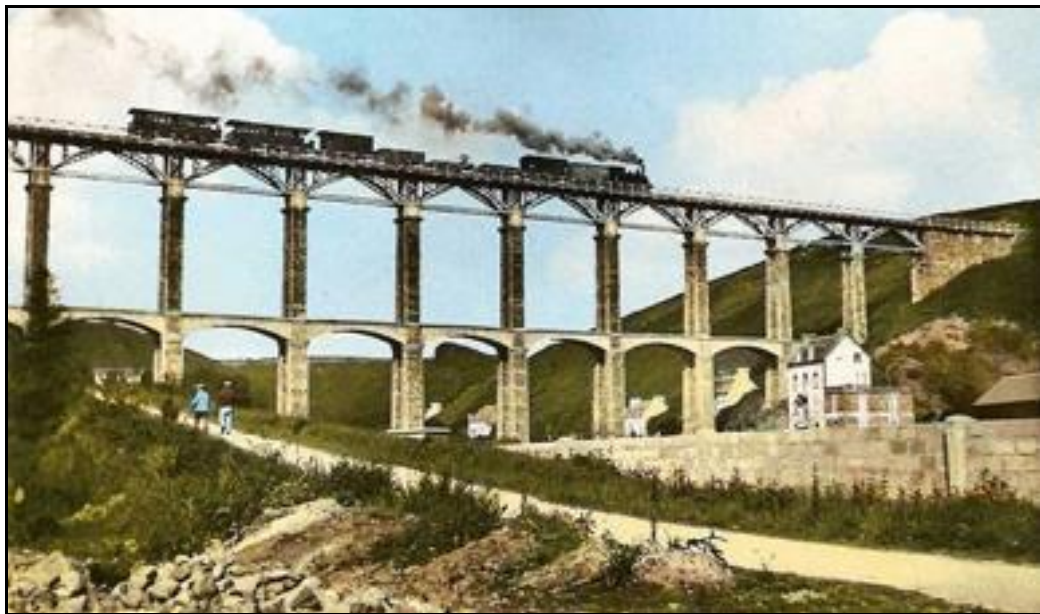
A Bréhec se trouvait un autre grand viaduc construit par Harel de la Noë. Mais il a dû être détruit en 1972 en raison de son mauvais état.

Long de 203 m et haut de 32, il était composé de 12 travées de 12 mètres d'ouverture montées sur des arcs en béton armé dont les six plus hautes piles étaient contreventées entre elles par une dalle en béton placée à 1 m sous la surface du sol. Malgré ce, l'ouvrage a dû être renforcé en 1922 par un étage intermédiaire.





Deux autres vues du viaduc dans les derniers temps de la ligne
La différence d'architecture de l'étage de renfort rajouté après coup est bien visible



En sortie de Plouézec dont la gare a disparu, au lieudit Kermanac'h,
la ligne franchissait un bas-fond par une passerelle en béton de 315 m de long et 8 m de haut
Cette passerelle aujourd'hui disparu a laissé place à la rue René Cassin et à un lotissement



A l'époque, Paimpol n'était desservie que par des lignes métriques. Puis, en raison du développement touristique de la ville, la ligne Guingamp > Paimpol a été mise à l'écartement normal.



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Paimpol, toujours en service, possède aussi son château d'eau dont la base en maçonnerie sert de bureau à l'office de tourisme



Ci-dessus et ci-dessous, hier et aujourd'hui, la gare de Paimpol côté cour et côté voies



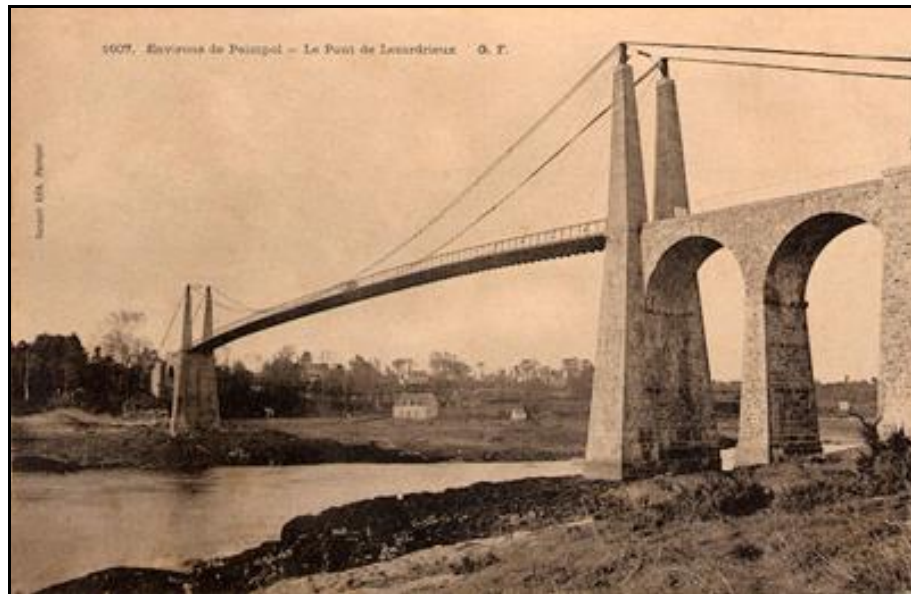
Sortant de Paimpol, la ligne vers Tréguier se séparait de celle de Guingamp vers Plounez.



Elle franchissait alors le Trieux sur un pont à haubans mixte, rail route

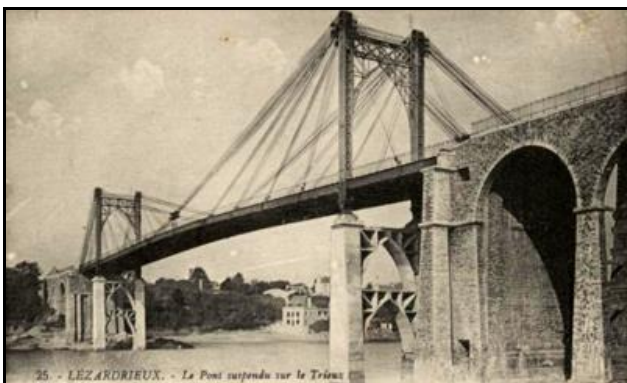


Le pont actuel fait suite à un premier pont suspendu mis en service en 1840, puis élargi en 1897 pour permettre le croisement de deux véhicules routiers. Cet ouvrage faisait 261 m de long, dont 152 m pour la portée principale, et dominait le Trieux de 18 m.



Le pont suspendu de 1840

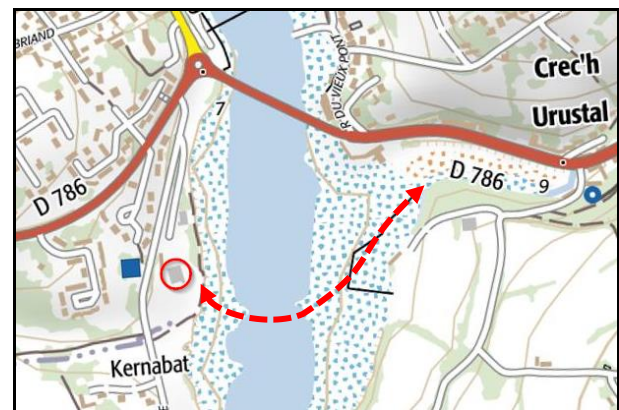
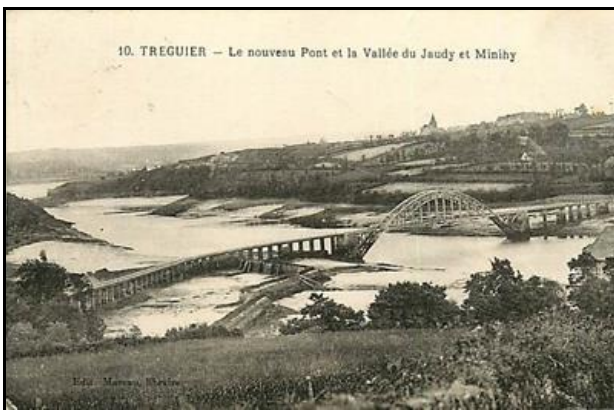
Puis, en 1922, lors de la construction de la ligne Paimpol > Tréguier, il est prévu de le transformer pour permettre le passage de la voie ferrée. L'ingénieur Leinekugel remporte l'adjudication et transforme l'ouvrage en pont à haubans système Gisclard de façon à avoir un tablier absolument rigide susceptible de supporter les trains. Par contre, sa longueur est réduite à 160 m avec portée principale de 112 m.



Le pont actuel hier et aujourd'hui



Après fermeture de la ligne, il redevient exclusivement routier.

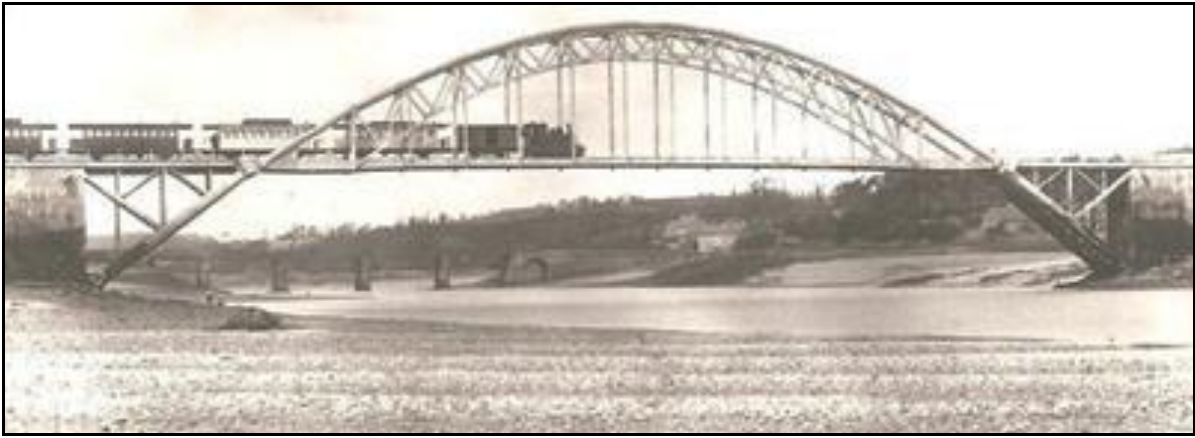


Le viaduc sur le Jaudy

Conçu par Harel de la Noë, le viaduc du Jaudy était un ouvrage exceptionnel de par sa forme en S et sa longueur de 450 m. Il comportait un grand arc central tout béton de 98 m de portée, encadré par des passerelles d'accès composées d'un certain nombre de travées droites, elles aussi en béton. Il sera mis en service en mai 1924.



Ci-dessus et ci-après, le viaduc du jaudy



Le 14 août 1944, lors des combats pour la libération de Tréguier, les unités allemandes sont repoussées sur la rive droite du Jaudy, à l'opposé de la ville, et le viaduc est miné au cas où. Mais le lendemain, des soldats allemands sont toujours signalés sur la rive droite et font craindre une contre-offensive et la réoccupation de Tréguier. Dans cette optique, l'ordre de destruction est donné et le viaduc saute vers 10 heures du matin. Les troupes allemandes ne peuvent plus passer, la ville de Tréguier est définitivement libérée.

Un chantier de reconstruction démarre en septembre 1946 et est prévu pour durer six mois. Mais du retard dans la livraison des aciers fait que les travaux ne sont toujours pas terminés un an plus tard. C'est alors que le 17 septembre 1947, peu avant midi, des déformations sont constatées pendant le coulage du béton. Le cintre de soutien en bois présente des signes de faiblesses. Par sécurité, le chantier est évacué à 14 h 45 et le cintre s'écroule une demi-heure plus tard. La cause de cet incident semble avoir été la mauvaise qualité des bois livrés. Dès lors, le pont ne sera jamais reconstruit et ses restes seront définitivement démolies en 1954. Mais quelques traces des soubassements sont encore visibles à marée basse.



Le viaduc précédait immédiatement la gare de Tréguier dont le dépôt existe toujours



Tréguier se trouvant dans le confluent du Jaudy et du Guindy, la voie ferrée quittait la ville par un autre pont à côté duquel se trouvait un pont routier. L'ensemble de ces deux ouvrages portait le nom de Ponts Noirs, en raison d'une roche voisine de cette couleur.

À défaut d'avoir été l'un des ouvrages les plus imposants conçus par Harel de la Noë, le pont ferroviaire était sans doute le plus remarquable de par son architecture très particulière, comme en témoignent les photos ci-après.

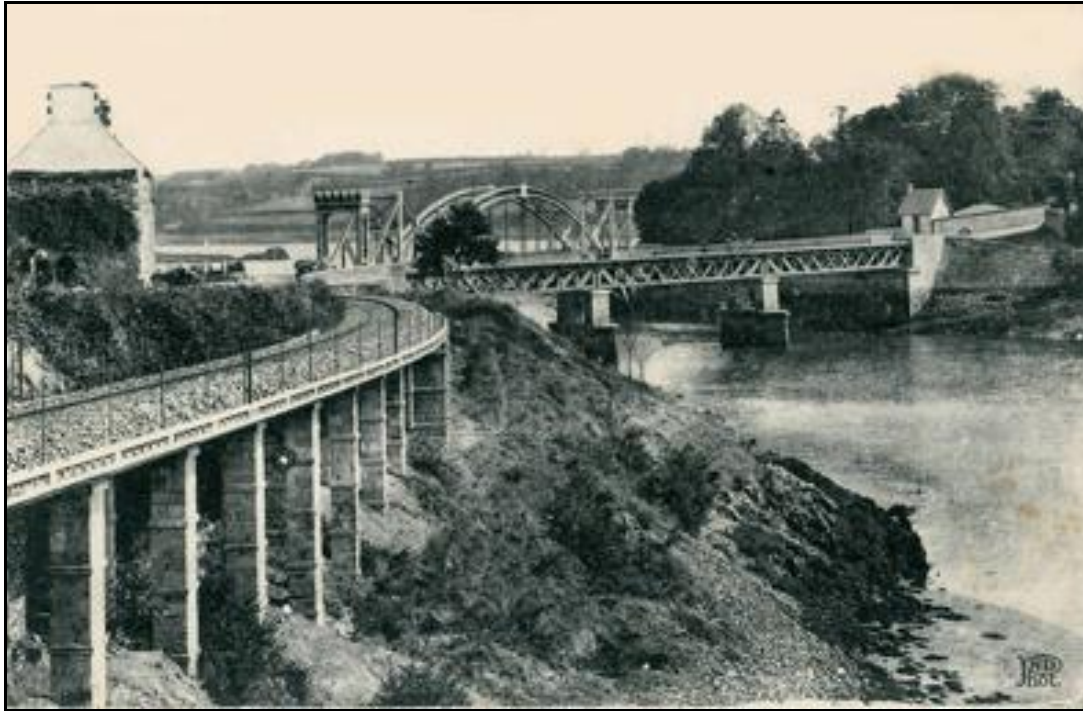


Le Pont Noir ferroviaire vu à contresens de la ligne, pendant sa construction avec, à sa droite, le pont routier dont la chaussée traversait la voie ferrée par un passage à niveau
Noter, côté Tréguier, la longue passerelle d'accès au tablier principal

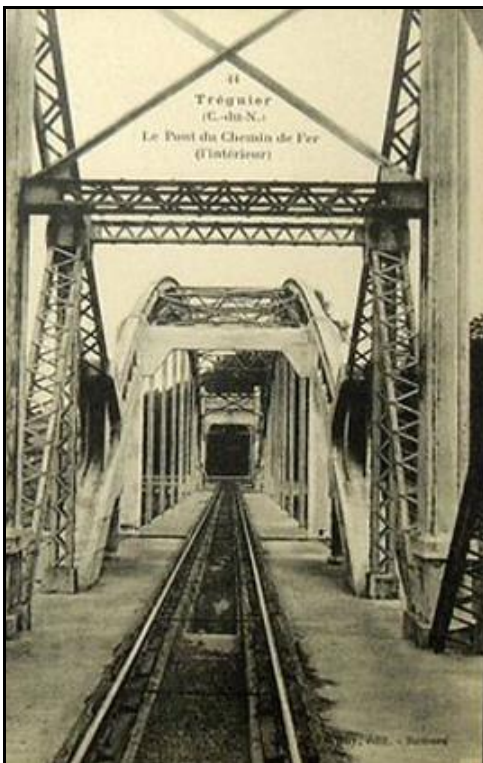
L'originalité de cet ouvrage inauguré en 1906, repose sur le fait que sa partie centrale principale, tablier et arc de soutien, longue de 54 m, n'était pas directement assise sur les piles d'extrémités, mais "suspendue" à des armatures triangulaires en acier et béton armé de 17 m de long, elles-mêmes posées sur des corbeaux en porte-à-faux de 8,50 m par rapport aux piles. L'ensemble mesurait donc 88 m de long, et 196 m si on y rajoute la longue passerelle d'accès côté Tréguier, et la travée simple de sortie côté Plouguiel.



Gros plan sur l'architecture du Pont Noir ferroviaire qui montre bien les deux architectures triangulaires en porte-à-faux qui soutiennent le grand arc central

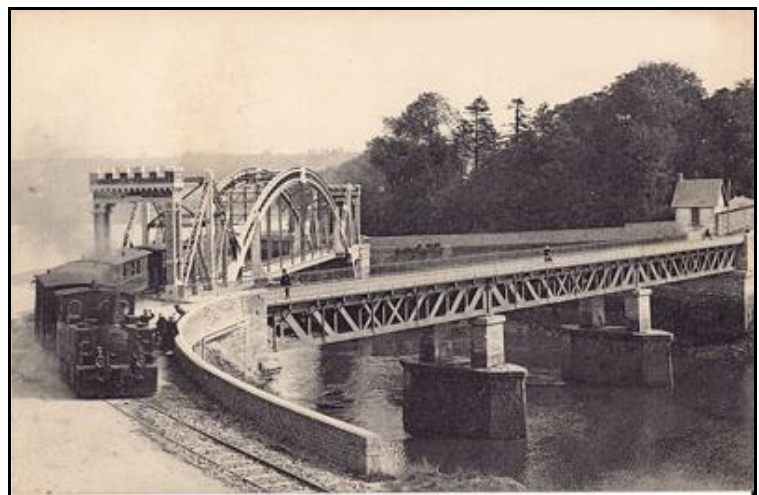


Très jolie carte postale ancienne montrant l'ensemble des deux Ponts Noirs une fois terminé
En arrière-plan, le pont ferroviaire partiellement caché par le pont routier à tablier métallique
Au premier plan à gauche, une passerelle aujourd'hui disparue, qui faisait suite au pont ferroviaire



Ci-contre, l'intérieur du pont

Ci-dessous, les deux Ponts Noirs, le routier et le ferroviaire, avec le passage à niveau



A la fermeture de la ligne en 1949, le pont est abandonné puis démoli trois ans plus tard. La base de la pile principale et les ancrages du corbeau côté Tréguier sont encore visibles à marée basse, à côté du pont routier actuel.

Puis en 1972, le Pont Noir routier est démoli à son tour et remplacé par le pont actuel pratiquement bâti sur l'emplacement de l'ancien pont ferroviaire dont la pile rive gauche, côté Plouguviel, sera même intégrée à la culée du nouvel ouvrage.



A la place du pont ferroviaire disparu, le pont routier actuel avec à sa droite, l'une des culées du vieux pont routier dont la deuxième est aussi visible sur l'autre rive



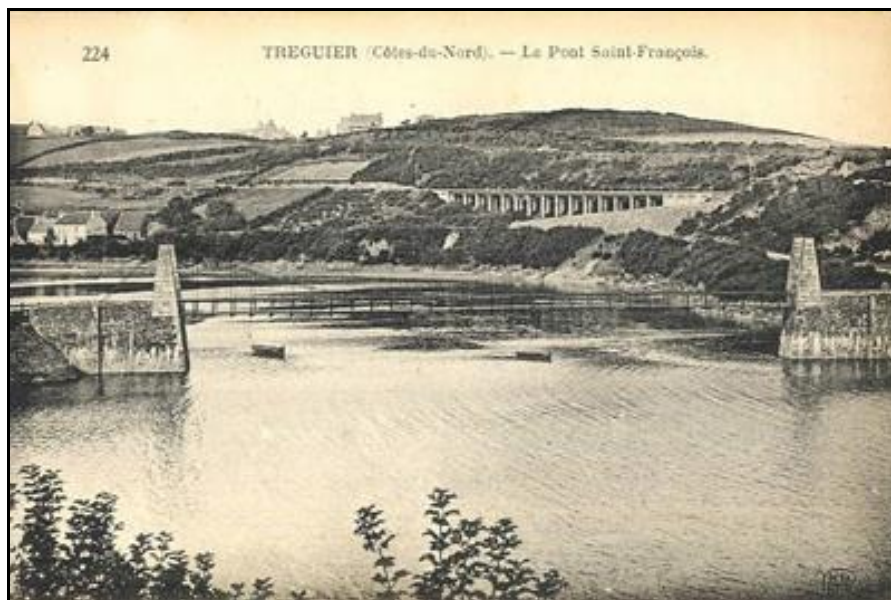
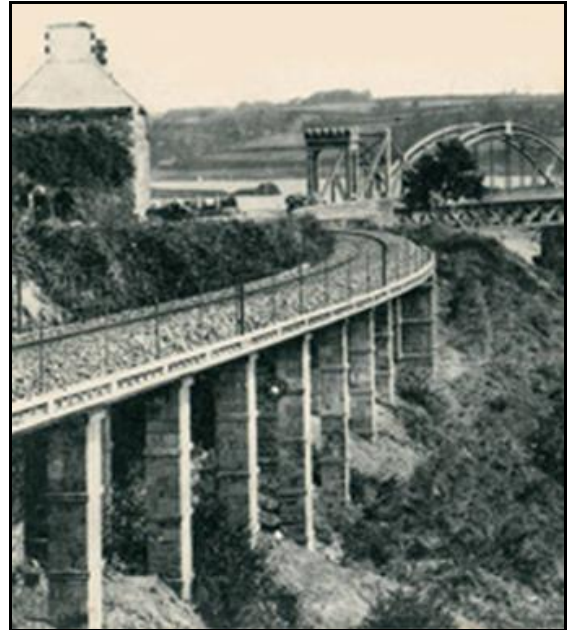
Dans sa remontée de la rive gauche du Guindy, la voie ferrée passait sur trois passerelles successives



Située juste après le passage à niveau de l'ancien pont routier dont on voit ici la culée côté Plouguiel, la première passerelle de 50 m de long, était un mur de soutènement assis sur 9 arches en maçonnerie surbaissées
Elle soutient aujourd'hui la RD 8 élargie

La deuxième passerelle, de même longueur que la première, comportait par contre neuf travées béton montées sur des doubles piles en maçonnerie.

Elle a été absorbée par l'élargissement de la RD 8.



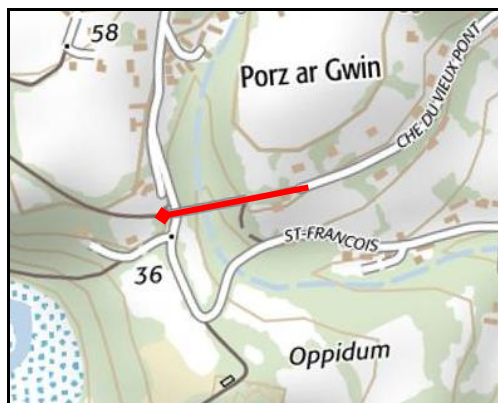
Enfin, la troisième passerelle faisait 60 m de long avec 15 travées de 4 m de portée reposant sur des doubles piles en maçonnerie, sauf les piles 7 et 9 qui étaient pleines





Ci-dessus et ci-dessous, abandonnée, elle existe néanmoins toujours le long de la rue des Mimosas
 Les flèches indiquent les deux piles pleines





La fin du parcours à hauteur du viaduc de Kerdézer



Cet ouvrage construit par Harel de la Noë, long de 92 m, haut de 15 m et comportant 10 arches doubles, plein cintre de 7 mètres d'ouverture, a servi de 1906 à 1949. Abandonné, il sert aujourd'hui de passage à un sentier piétonnier.

Le dessus de l'ouvrage et le détail des arches doubles



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.