

SUJET(S)

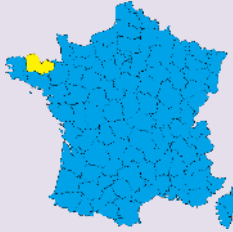
Réseaux ferroviaires des carrières de granites de l'île-Grande et de l'île d'Aganton



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

22198 – Pleumeur-Bodou



Côte-d'Armor



SECTION(S) DE LIGNE(S)



| N°RSU | N° officiel | Intitulé | Ouverture | Fermeture |
|-----------|-------------|---|-----------|-----------|
| 22198.01M | / | Ile Grande Brintec'h Carrière > Ile Grande Saint Sauveur Port | ≥ 1907 | ≤ 1940 |
| 22198.02M | / | Ile Aganton Carrière Nord-Est > Ile Aganton Embarcadère | ≥ 1900 | ≤ 1980 |

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

| | |
|--|--|
| Carrières de l'île Grande et de Pleumeur-Bodou | sallevirtuelle.cotesdarmor.fr |
| Les carrières de granit de l'île Grande | bretagne-cotedegranitrose.com |
| Les carrières de granit | pleumeur-bodou.com |
| ILE GRANDE - ENEZ VEUR | fougos.e |

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

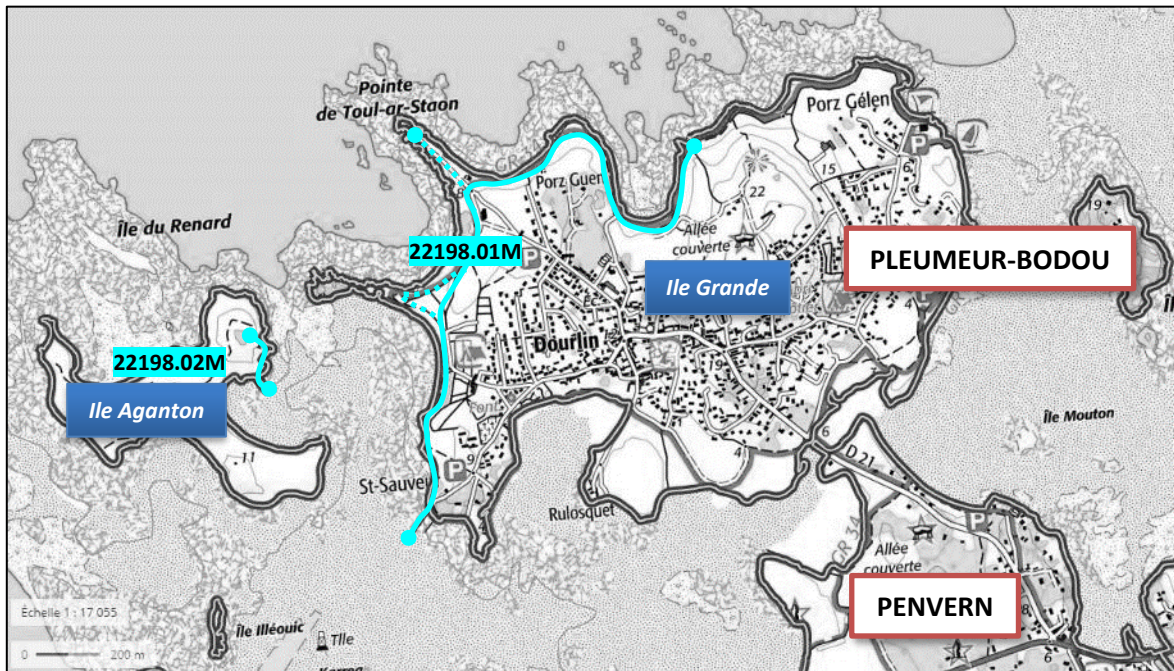
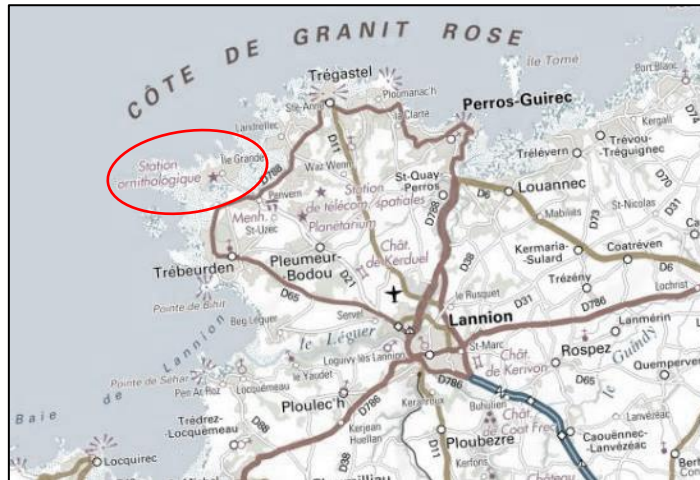
irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



**L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.
Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.
Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.
Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.**

LOCALISATION



— Ecartement Etroit abandonné (itinéraire supposé)

La carte ci-dessus présente le réseau retrouvé grâce aux écrits, cartes postales anciennes et vestiges encore visibles.

Des omissions sont possibles.

ATTENTION : la carte IGN présente une erreur, également reprise par Google Maps : la Pointe de Toul-ar-Staon est située plus au sud, face à l'île d'Aganton.

La Pointe de Toul-ar-Staon indiqué par l'IGN est en réalité la Pointe de Kastel-Erec.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

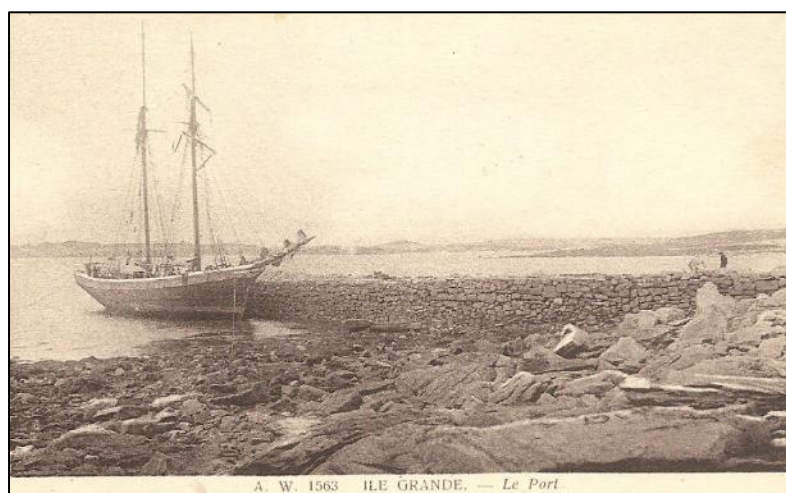
irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

L'archipel de l'Île-Grande est situé au cœur de la *Côte de Granit Rose*. L'extraction de la pierre remonte au Moyen-Age mais c'est à partir de 1827 que le conseil municipal décide de légiférer sur son exploitation. A partir de 1850, écueils et petites îles de l'archipel sont loués à des exploitants pour des périodes de 6 à 9 ans. Après une exploitation intense entre 1860 et 1910, c'est le déclin avec la Première Guerre mondiale et la pénurie de main d'œuvre. Dans les années 1930, la demande en granit diminue et les carrières ferment les unes après les autres. La dernière exploitation cesse en 1989.



1185 L'Île-Grande (C.-du-N.) — Chantier de pierres Watelet



A. W. 1563 ILE GRANDE. — Le Port

Le port de Saint-Sauveur

La production consistait surtout en pavés, bordures de trottoirs et pierres de taille. Elle était exportée sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique, débarquée dans les ports du Havre, de Brest, de Caen, de Rouen, de Boulogne, de Cherbourg, d'Anvers et particulièrement de Bordeaux. On cite une utilisation dans les villes de Pau et Lourdes, approvisionnées sans doute depuis Bordeaux.

En Bretagne, le granit de l'Île-Grande a surtout servi à la construction du viaduc de Morlaix (ligne de Paris-Montparnasse à Brest). Sa construction a débuté le 20 juillet 1861 et a nécessité, entre autres, 11 000 m³ de granit taillé. Le viaduc est livré à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest le 11 décembre 1863 et mis en service le 25 avril 1865.



16. - MORLAIX. — Le Viaduc, hauteur : 59 m., longueur : 284 m., construit de 1861 à 1864

Ci-dessous, l'île-Grande et la branche nord-est de l'île Aganton vues du ciel. Les quatre carrières précédentes sont localisées.



La carrière de [Toul-ar-Staon](#)³ (N°24 sur le plan précédent) était située à la pointe du même nom. Les dates d'ouverture et de fermeture de l'exploitation sont estimées entre le début du XX^{ème} siècle à la fin des années 1940. Les documents consultés ne permettent pas de confirmer la mise en service d'une liaison ferroviaire avec le chemin de fer du port Saint-Sauveur. Si une telle liaison fut créée, elle devait subir les assauts des vagues lors des fortes tempêtes, en raison d'une brèche (flèche jaune ci-contre), visible sur les cartes et vues aériennes.



Carte d'Etat-Major – XIX^e siècle

Au cours de l'occupation 1940-1944, les Allemands prélevèrent beaucoup de pierre, surtout des galets, afin d'asseoir le béton des pistes de l'aérodrome de Lanion-Servel.

³ En breton « la passe de l'étrave »

LE CHEMIN DE FER DE L'ILE-GRANDE



Les documents consultés n'ayant pas permis de retrouver avec exactitude l'itinéraire du chemin de fer, seules sont présentées les photos et cartes postales, localisées sur la vue aérienne ci-dessous. On peut supposer que la voie suivait plus ou moins la côte depuis la carrière du Lion jusqu'au port Saint-Sauveur.

① La **carrière de Brintec'h**⁴ (ou carrière du Lion) porte le nom de son prioritaire et fut exploitée de 1930 à 1960 pour son granit bleu. C'est le chantier le plus important, tant par son extension que par le volume des excavations.

Il n'existerait pas de photos disponibles du temps de l'exploitation. Il s'agirait du point extrême atteint par la voie ferrée vers l'est.

Quelques vestiges de la voie y sont visibles à proximité de la statue, inaugurée en septembre 2011 à la mémoire des carriers.

Vue aérienne IGN - 2015



A gauche, un aiguillage qui servait, selon certaines sources, à retourner la petite loco. A droite, une portion de voie. La maison visible au fond à droite est située à côté du « Grand Trou ».

⁴ Aussi orthographié Brinterch

② WATELET exploitait la **carrière du Grand Trou** au début du XX^{ème} siècle. Il y extrayait le granite bleu.

A proximité de la carrière, une construction, appelée « usine » abritait la locomotive. Un bassin partiellement enterré appelé « citerne », recevaient les eaux de pluie, servant à alimenter la chaudière.

Il n'existerait pas de photos disponibles du temps de l'exploitation.

Ci-contre, le site en 1951. A noter la présence d'un blockhaus (flèche jaune). L'ovale bleu pourrait correspondre à la « citerne ». Le tracé de l'ancienne voie ferrée venant de la carrière Brintec'h est aussi clairement visible (tirets bleus légèrement décalés).



③ La carrière de **Kastell Erék** fut intensément exploitée par WATELET à partir de 1908 pour ses granits bleus et blancs. Il y mit en service la première grue à vapeur sur rail. Le chantier des carrières se divisait en deux parties, l'une sur le promontoire, l'autre dans son prolongement sud au fond de la baie. L'extraction sur cette avancée s'étendait, côté ouest, sur 250 mètres de long et 50 mètres de large.



La « grande carrière » sur le front de mer, mesure plus de 100 m de long et 50 m de large. Sa profondeur atteint 35 m. Elle dût être protégée des entrées d'eau, d'où la construction d'un mur épais. Elle est aujourd'hui noyée.

Les anciens bâtiments sont occupés par la Ligue de Protection des Oiseaux.

Quelques cartes postales anciennes présentent l'exploitation vers 1910.

Ci-contre et ci-dessous, la grue à vapeur sur rail.



Le même lieu avec du recul, permettant d'apercevoir quelques wagonnets sur les voies Decauville.



Ces lieux n'ont pas été localisés avec précision.





4 La voie parvenait à l'embarcadère du port Saint-Sauveur, construit par les carriers eux-mêmes. Le quai devait mesurer 95 m de long sur 8 m de large. En raison de la Première Guerre mondiale, il resta inachevé jusqu'en 1964 !

Le transport des pierres s'effectuait par bateaux à fond plat. Ils étaient chargés à marée basse. L'opération durait 4 h ou davantage afin de repartir à marée haute.

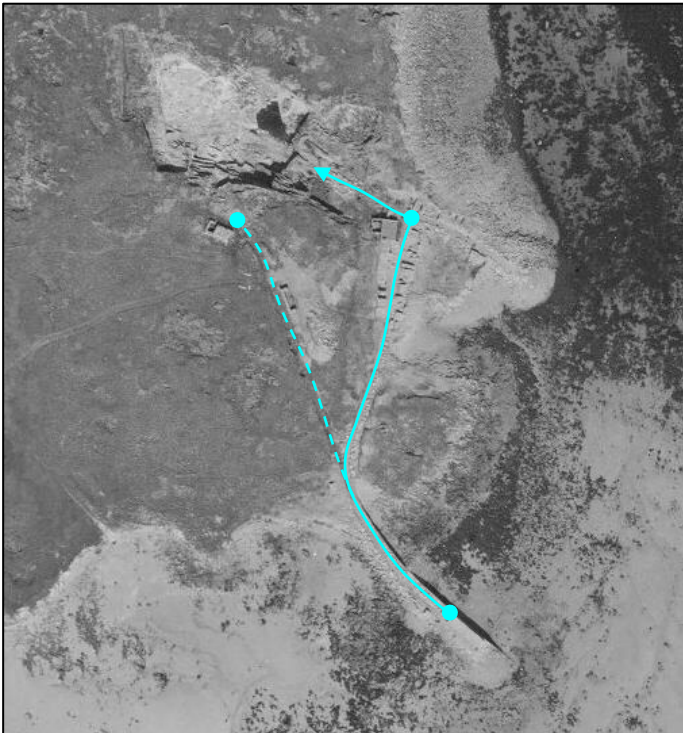
Vue sous cet angle, il est possible d'apercevoir les deux voies, permettant une remise en tête de la loco.

Selon certaines sources, deux locomotives auraient circulé sur le chemin de fer, dont une **020T Orenstein & Koppel**.



Ci-contre, le port à marée basse, avec l'embarcadère sur la gauche.

LE CHEMIN DE FER DE L'ILE AGANTON



Vue aérienne IGN - 1951

La plus grande carrière de l'île Aganton se trouve sur la branche nord-est, face à la pointe de Toul-ar-Staon. Elle atteint une surface de 4 000 m² et une profondeur de 10 mètres. Les anciens bâtiments, forge et abris pour la taille, sont en ruine. La voie ferrée n'a pas été déposée et subit les dégradations du temps. L'itinéraire de ce petit chemin de fer de quelques centaines de mètres est assez bien connu. Une autre branche pourrait avoir existé (pointillés bleus)

Ci-dessous, la voie en sortie de carrière.



Ci-dessous, une plaque tournante est située derrière le rocher à la sortie de la carrière qui est à droite ; celle de l'embarcadère étant à gauche.



Ci-dessous, et plus récemment, les rails sont toujours là devant les ruines, face à l'entrée de la carrière. Mais la plaque tournante a disparu. Les flèches rouges pointent les rails.





Ci-contre et ci-dessous, les rails à l'entrée de l'embarcadère.

