

## Dans la série "André Le Goff raconte"

### *Souvenirs du Birinik bigouden*

Sur les cartes trop souvent oubliées du réseau ferré breton à voie métrique unique, on peine à localiser le tracé des 17,9 km du Treñ Birinik (Train bernique ) reliant par la côte Pont-l'Abbé à Saint-Guérolé Penmarc'h.

Est-ce en raison de sa place périphérique au sein de l'ancien réseau ferré breton de 427 km tel que décrit par *Christian Labetouille* à l'URL : <https://lesamisdureseaubreton.fr/index.php/le-reseau-ferre-breton/> ?

A l'instar de cet auteur en charge de l'Association « *Les Amis du Réseau Breton* », on rappellera que ledit réseau fut créé aux débuts de la 3<sup>e</sup> République au prix de choix politiques et d'investissements dont on a oublié l'histoire et l'importance pour les progrès de la société bretonne de l'époque. Ils permirent le désenclavement et le développement de l'ouest armoricain bretonnant. Le réseau fut démantelé en 1967 ; il en reste encore des vestiges. Certains sont parfois convertis en « voies vertes » pour la randonnée.

Les travaux furent confiés à la Compagnie de l'Ouest en 1883 et l'exploitation à la Compagnie Générale des Chemins de Fer économiques en 1886. La première ligne, Carhaix - Morlaix fut inaugurée en 1891. Il s'agissait d'une ligne à voie

étroite unique, l'écartement entre les rails étant de 1 m . Le même choix technique fut appliqué- sans doute pour des raisons budgétaires- aux autres lignes qui suivirent, rayonnant à partir de Carhaix. L'écartement type des rails des voies ferrées ordinaires de France était fixé à 1,435 m ce qui correspondait à cinquante six pouces et demi ou à quatre pieds huit pouces et demi ( 1 pouce = 2,54cm et 1 pied = 30,48cm ).

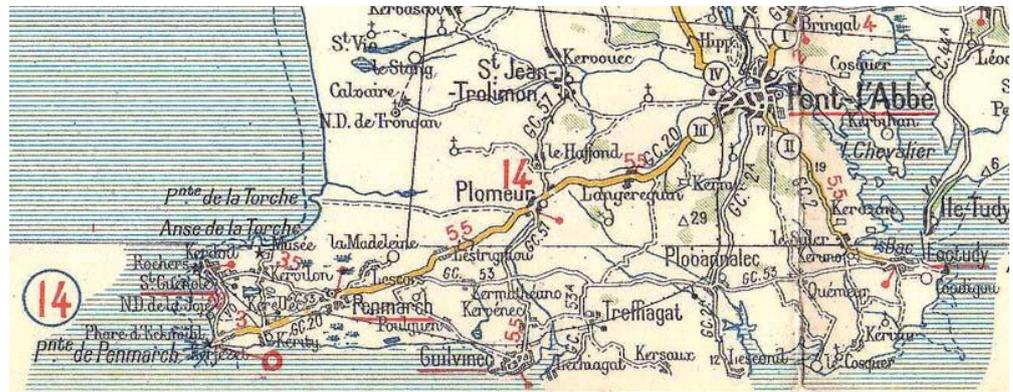
L'essor du transport routier, dans les années 50-70 du siècle dernier, ne manqua pas de condamner définitivement le réseau breton ; *« de son tracé originel ne subsiste plus aujourd'hui que la ligne Carhaix-Guingamp-Paimpol, convertie en voie standard »*

La conception et la construction de la voie ferrée unique du Treñ Birinik au sud du Pays bigouden sont plus récentes . Elle fut inaugurée le 4 juillet 1907. Fait exceptionnel, la voie étroite fut convertie en voie normale ( rails distants de 1,435 m) en 1946 pour permettre le transport d'un fret fragile-essentiellement constitué de poissons et de crustacés-dans des conditions sanitaires améliorées et sans transbordement obligatoire à Pont-l'Abbé . A partir de cette date le transport de voyageurs ne fut plus assuré ! (Cf. <http://www.kbcpenmarch.franceserv.com/le-tren-birinik.html>)

Le **Treñ Birinik** (train aux berniques ?) encore appelé le **Treñ Bihan** (petit train) ou le **Marc'hig Du** (petite locomotive noire) parcourait, les jours de beau temps sur la côte, les 17,9 km séparant Pont-l'Abbé du terminus de Saint-Guénolé

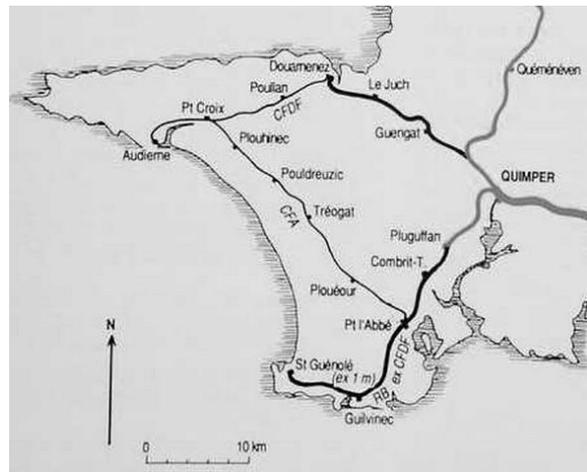
en 52 mn ce qui arithmétiquement correspond à une vitesse moyenne de 20,853 km/h !... C'était le bon temps.

Quoi qu'il en fut, il desservait au passage gares et haltes de Pont-



l'Abbé ville, Plobannalec-Lesconil, Treffiogat, Guilvinec, Penmarc'h bourg et Kéridy...

C'était le train de la côte bigoudenne, celui des pêcheurs et des marins-pêcheurs et celui des ports de pêche au demeurant plutôt mal desservis !



Il faut se garder de le confondre avec le **Treñ Karotez** pour train carottes dont la ligne ne fut inaugurée qu'en 1912 . C'était le train des terres et des paysans reliant Pont-l'Abbé et Pont-Croix, transportant carottes, volailles, veaux et autres petits cochons à vendre aux foires de Pont-l'Abbé et de Pont-Croix Il traversait la partie occidentale du pays bigouden avant d'aborder les terres du Cap-Sizun puis les rives du Goyen. On pouvait ainsi, via Pont-Croix, se

rendre à Audierne ou à Douarnenez en comptant sur les bons services du « **Youtar** » (mangeur de bouillie !) autre petit train reliant Douarnenez à Audierne.

Pour plus de détails on pourra se rendre à <http://plm1950.msts.free.fr/CheminsDeFer71/LignePontLabbeStGuenole/LignePontLabbeStGuenole1000.htm>

Dans son ouvrage paru aux Editions Ressac « *Quand nous prenions le train Birinik* », Serge Duigou rappelait «*Le train Birinik était sans surprises. Train de travail, du quotidien, train du train-train. Sur son parcours, ses coups de sifflet vous dispensaient de montre, se substituaient aux volées de cloches comme balises temporelles du jour. Et puis, il collait au pays.* »

Selon *Ouest-France* (<https://www.ouest-france.fr/bretagne/penmarch-29760/tchou-tchou-faisait-le-train-birinik-1046110>) , le nombre de places assises du Birinik était de 200. Cependant il lui arrivait d'accepter jusqu'à 500 voyageurs notamment pour les jours de foire ou de fête à Pont-l'Abbé.

Ainsi pour le pardon de la Tréminou (le 4<sup>e</sup> dimanche de septembre) les gens de la côte revêtaient leurs plus beaux habits \* et se retrouvaient serrés comme des sardines dans le petit train qui les conduisait à la fête foraine très prisée de tous les Bigoudens »



\* « *Le train BIRINIK* » ; œuvre de *Max SILBERT*, artiste ukrainien naturalisé français qui reçut la médaille d'or au Salon des Artistes français en 1920. (<https://www.gazette-drouot.com/lots/18784680-silbert-max-odessa-1871-1931---->)

Les visiteurs intéressés par l'épopée des petits trains finistériens trouveront ci-dessous une photo de la Halte de Treffiagat (F-29730) sur la ligne du Birinik, halte mentionnée dans le récit d'*André Le Goff*.



((D'après photo d'écran : [https://kbcpenmarch.franceserv.com/le-tren-birinik-suite-et-fin.html#:~:text=Ce%20sont%20des%20locomotives%203,Alco%20%C3%A0%20Schenectady%20\(NY\).](https://kbcpenmarch.franceserv.com/le-tren-birinik-suite-et-fin.html#:~:text=Ce%20sont%20des%20locomotives%203,Alco%20%C3%A0%20Schenectady%20(NY).)

