

- [Nos portails :](#)
- [Bretagne.bzh](#)
- [Bretagne Jeunes](#)
- [Bretania.bzh](#)
- [Visualiseur cartographique kartenn](#)
- [Plan du site](#)
- [Aide](#)
- [Mentions légales](#)
- [Connexion](#)



[=Inventaire Général du Patrimoine Culturel - Retour à l'accueil](#)

Rechercher...

☒ Tout ☐ Dossiers ☐ Illustrations

[Carte](#)

0 éléments dans le panier

## L'ancienne ligne ferroviaire Châteaulin-Camaret

Dossier IA29005022 réalisé en 2011

### Fiche



- [Plan de situation de la station de Crozon-Morgat, dressé le 12 juin 1910 par l'ingénieur V. Adam \(A.D. du Finistère, 5 S 79\).](#)
- Impression
- [Agrandir la carte](#)

### Voir

- [Ancien pont de chemin de fer. Perros-Poullouguen \(Crozon\)](#)
- [Ancienne gare de Camaret](#)
- [Ancienne gare de Crozon-Morgat](#)
- [Ancienne gare de Kerhillec \(Plomodiern\)](#)
- [Ancienne gare de Plomodiern-Ploéven](#)
- [Ancienne gare de Saint-Nic - Pentrez](#)
- [Ancienne gare de Tal ar Groas](#)
- [Ancienne gare de Telgruc-sur-Mer](#)
- [Ancienne gare du Fret](#)
- [Ancienne halte ferroviaire de Perros-Saint-Fiacre](#)
- [Ancienne halte ferroviaire dite gare d'Argol](#)
- [Ensemble de deux ponts, le Launay \(Telgruc-sur-Mer\)](#)
- [Présentation de la communauté de communes de Crozon](#)

## Sommaire

- [Désignation](#)
- [Illustrations](#)
- [Historique](#)
- [Description](#)
- [Documentation](#)
  - [Annexes](#)
  - [Références documentaires](#)

## Désignation

[Haut de page](#)

Aires d'études Parc Naturel Régional d'Armorique

Dénominations gare, remise ferroviaire, pont

## Illustrations

[Haut de page](#)



- [Plan de situation de la station de Crozon-Morgat, dressé le 12 juin 1910 par l'ingénieur V. Adam \(A.D. du Finistère, 5 S 79\).](#)



- [Plan de situation de la gare du Fret dressé le 12 juin 1910 par l'ingénieur V. Adam \(A.D. du Finistère, 5 S 79\).](#)



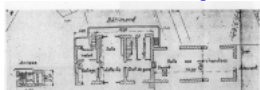
- [Plan de situation de la halte de Tal ar Groas, dressé le 12 juin 1910 par l'ingénieur V. Adam \(A. D. du Finistère, 5 S 79\)](#)



- [Plan de situation de la halte de Perros-Saint-Fiace, dressé le 12 juin 1910 par l'ingénieur V. Adam \(A.D. du Finistère, 5 S 79\)](#)



- [Plan de situation de la gare de Telgruc-sur-Mer avec indication des voies d'accès, 12 juin 1910 \(A.D. du Finistère, 5 S 79\)](#)



- [Plan au sol de gare de Crozon, 1er quart 20e siècle \(Archives du Réseau Breton, Carhaix\)](#)



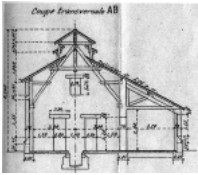
- [Plan au sol du rez-de-chaussée de la halte de Perros-Saint-Fiace, 1er quart 20e siècle \(Archives du Réseau Breton, Carhaix\)](#)



- [Plan au sol du rez-de-chaussée de la gare du Fret, 1er quart 20e siècle \(Archives du Réseau Breton, Carhaix\)](#)



- [Élévation du pignon est de la gare de Crozon et de ses annexes, 1er quart 20e siècle \(Archives du Réseau Breton, Carhaix\)](#)



[Coupe de la remise pour les machines, 1er quart 20e siècle \(Archives du Réseau Breton, Carhaix\)](#)



[Carte postale ancienne de la gare de Telgruc sur Mer, vers 1965 \(collection particulière Roger Merour\)](#)



[Carte postale ancienne de la gare de Crozon \(collection particulière Didier Cadiou\)](#)



[Camaret-sur-Mer. Photographie ancienne de la gare, vers 1965](#)



[Camaret-sur-Mer. Ancienne gare, vue générale, élévation ouest](#)



[Camaret-sur-Mer. Ancienne gare, élévation sud](#)



[Camaret-sur-Mer. Ancienne gare, vue générale, élévation est](#)



[Camaret-sur-Mer. Ancienne gare, remise pour les machines](#)



[Camaret-sur-Mer. Vestige d'un parapet de l'ancienne ligne de chemin de fer](#)



[Crozon. Ancienne gare, 1923. Vue générale](#)



• [Crozon. Ancienne remise des machines. 1923. Vue générale](#)



• [Le Fret. Ancienne gare. 1925. Vue générale nord-ouest](#)



• [Le Fret. Ancienne gare. Vue générale sud](#)



• [Crozon. Tal ar Groas. Ancienne gare. 1923. Vue générale](#)



• [Crozon. Perros-Poullouguen. Ancienne halte. vue générale](#)



• [Telgruc-sur-Mer. Le double pont du Launay. 1914. Vue générale](#)



• [Telgruc-sur-Mer. Ancienne gare. 1923. Vue générale sud-est](#)



• [Telgruc-sur-Mer. Ancienne gare. Détail de la façade](#)



• [Telgruc-sur-Mer. Croas-Séméno. Ancienne halte dite d'Argol. Vue générale](#)



• [Telgruc-sur-Mer. Ancienne ligne de chemin de fer au-dessus du pont du Launay. Vue générale](#)





• [Crozon. Perros-Poullouguen. Ancienne ligne de chemin de fer](#)



• [Crozon. Perros-Poullouguen. Ancien pont de chemin de fer. Vue générale](#)



• [Crozon. Saint-Drigent \(près de\). Ancien pont de chemin de fer. Vue générale](#)



• [Crozon. Saint-Drigent. Ancien pont de chemin de fer. Vue générale](#)

## Historique

### [Haut de page](#)

Le patrimoine ferroviaire de la ligne Châteaulin-Camaret comprend, outre les gares et les haltes, des maisons de garde-barrière, deux remises pour les machines, deux stations de pompage avec leur réservoir d'eau (disparus) et des ponts. Dix-neuf éléments de ce patrimoine ont été repérés tandis que neuf dossiers ont été réalisés dont certains regroupent plusieurs éléments (gares de Crozon et de Camaret). Le tracé de la ligne dépassant le périmètre de la Communauté de communes de Crozon, les gares de Châteaulin, de Plomodiern et de Saint-Nic, ainsi que leurs parties constitutantes ne sont pas comptabilisées dans les chiffres de cette étude.

### Le contexte historique

A la fin du Second Empire, l'infrastructure ferroviaire de la Bretagne occidentale s'avère insuffisante malgré la mise en place des lignes de chemin de fer Nantes-Quimper (1863), Rennes-Brest (1865) et Châteaulin-Landerneau (1867). Cependant, ni la Compagnie de l'Ouest, ni celle de Paris-Orléans ne répondent favorablement à la demande d'extension du réseau par le département du Finistère. C'est la Société générale des chemins de fer économiques, créée en 1880, qui prendra le relais pour assurer un réseau de chemin de fer secondaire en France. Cette société est issue du plan Freycinet, du nom du ministre éponyme, dont l'ambitieux programme de travaux publics lancé en 1878 est de désenclaver les régions reculées. Ces lignes d'intérêt local se caractérisent par un réseau à voie métrique (écartement des rails de 1000 mm) plus économique qu'un réseau classique à voie normale mais également plus lent. La Société générale des chemins de fer économiques se voit confier la tâche de la construction d'un "Réseau breton" autour de Carhaix. La mise en place de ce réseau est tardive, elle s'échelonne de 1893 à 1925, date à laquelle le Finistère dispose enfin d'une liaison longitudinale et transversale.

**L'origine de la ligne Châteaulin-Camaret** La ligne n° 7 Châteaulin-Camaret s'inscrit dans ce programme. Réclamée dès 1878 par plusieurs conseils municipaux et par le Conseil général, classée comme ligne d'intérêt général par la loi du 17/07/1879, la ligne n'est cependant pas concédée en raison de son manque de rentabilité, le trafic des marchandises se faisant principalement par les ports. L'intérêt stratégique militaire argué par les maires de la presqu'île n'est pas suffisant, non plus que l'intérêt touristique. Il faut attendre 1910 pour que le Ministère des Travaux publics approuve le projet de cette ligne et que les travaux commencent. En 1919, les terrassements et la construction des ouvrages d'art sont terminés tandis que les gares sont finies peu de temps avant les inaugurations. La partie comprise entre Châteaulin et Crozon est inaugurée en 1923, tandis que le tronçon Crozon-Camaret avec embranchement au Fret n'est achevé qu'en 1925. C'est la dernière ligne du "Réseau breton" à être mise en place.

Les transports s'effectuent au rythme de trois trajets par jour dans chaque sens, en trains mixtes composés de voitures de voyageurs et de wagons de marchandises. Matériaux de construction et engrais sont acheminés dans la presqu'île tandis que langoustes de Camaret, coquilles Saint-Jacques du Fret, céréales et pommes de terre du Porzay sont exportées. Devenue rapidement obsolète avec le développement des transports par poids lourds et la multiplication des voitures individuelles, la ligne ferme en 1967 à l'instar des autres lignes du « Réseau breton ».

**Le tracé de la ligne Châteaulin-Camaret** Le tracé de la ligne débute à la station de Châteaulin où aboutit la ligne à voie étroite venant de Carhaix. Sa longueur totale est de 52 km, y compris l'embranchement pour le Fret (3km 860). La ligne contourne le bourg de Plomodiern au sud puis atteint celui de Saint-Nic et de Telgruc-sur-Mer, chacun desservi par une station. De là, la ligne franchit le ruisseau de l'Aber au pont du Launay (Telgruc) pour atteindre Tal ar Groas (Crozon) où une quatrième gare est construite. Le tracé longe toujours la route départementale avant d'atteindre la ville de Crozon qui est également desservie par une station placée tout près de l'agglomération, au nord, et qui dessert en même temps Morgat situé à deux kilomètres au sud. De Crozon, le tracé se dirige vers Camaret-sur-Mer en contournant au sud le fort, puis après avoir franchi la route près de Kerret, descend dans la vallée de Kerloc'h et passe près du hameau de Perros d'où se détache l'embranchement qui dessert la gare du Fret établie au port. A partir de Perros, où a été prévue une halte dénommée " Perros Saint-Fiacre" (du nom du village voisin), le tracé remonte le versant sud de la vallée d'un affluent de Kerloc'h, atteint le plateau de Keraudren puis redescend vers Camaret, station terminus située près du quai Toudouze.

**L'architecture ferroviaire de la ligne Châteaulin-Camaret** Au total, la ligne Châteaulin-Camaret comprend, outre la station de Châteaulin, huit gares : Kerhillec (en Plomodiern), Plomodiern, Saint-Nic, Telgruc, Tal ar Groas, Crozon-Morgat, Le Fret, Camaret. Elle comprend également deux haltes (Perros Saint-Fiacre, Argol), quelques maisons de garde-barrière (Brospeil, Telgruc, Le Fret, Saint-Nic...), deux remises pour les machines, construites à proximité des gares de Crozon et de Camaret, des stations de pompage et trois réservoirs (disparus) pour l'alimentation en eau des locomotives à Saint-Nic, Crozon et Camaret.

Le relief emprunté par la ligne n'a pas imposé la construction d'ouvrages d'art imposants tels que tunnels et viaducs mais celle de ponts en pierre ou à tablier métallique représentatifs du 1er quart du 20e siècle (pont double du Launay sur l'Aber à Telgruc, pont de Kerloc'h à Crozon, pont de Perros, pont de Saint-Drigent).

Chaque gare forme un alignement composé d'un bâtiment principal à étage (logement du chef de gare, salle des voyageurs) accolé à une halle à marchandise à toit débordant. Si la conception des bâtiments de la ligne Châteaulin-Camaret est identique à celle des autres bâtiments de la Société générale des chemins de fer

économiques (même nombre de pièces, même surface, même structure), le style architectural en est original, inspiré du mouvement régionaliste, en vogue dans le 1er quart du 20e siècle. La position excentrée de la ligne et sa vocation touristique explique ce choix esthétique qui tranche avec les autres modèles créés par la Société. Les maisons de villégiature de Morgat ont peut-être inspiré l'auteur de ces gares, Julien Polti, architecte des chemins de fer de l'Etat. L'utilisation de matériaux censés représenter le « style breton » s'inscrit dans cette mouvance régionaliste : ardoise pour le toit, granite gris clair de l'Aber-Ildut pour les soubassements, les corniches, les encadrements de baies et les pierres d'assise des pignons. Pour la gare de Crozon qui dessert l'agglomération la plus importante de la presqu'île, un effort supplémentaire a été fait : la mise en oeuvre des murs est en moellon hexagonal de grès armoricain issu du sous-sol local. L'importante pente du toit, les pignons découverts, les hautes souches de cheminées jumelées au couvrement ajouré très stylisé, le dessin des ouvertures inspiré de l'esthétique Art nouveau donnent à ces gares un caractère unique. Ce caractère touche également les remises pour les machines des gares de Crozon et Camaret dont les silhouettes évoquent celle d'une locomotive.

Seules les haltes de Perros Saint-Fiacre et d'Argol sont conformes au type en vigueur sur le réseau Breton avec utilisation de la brique rouge pour les encadrements des baies, les chaînages d'angle et les bandeaux horizontaux.

## Conclusion

Le caractère unique des gares de la presqu'île, surnommées "Les bigoudènes" en raison de leur hautes souches de cheminée, est à mettre en relation avec la vocation touristique de la ligne Châteaulin-Camaret. Eléments constitutifs de l'identité du territoire, ces anciennes stations ferroviaires sont dans un état de conservation exceptionnelle. En effet, rares sont les exemples à avoir conservé leur halle à marchandises et leur quai d'embarquement. D'autres gares de conception néo-régionaliste desservent des stations balnéaires françaises (La Baule-Escoublac, Arcachon, Trouville-Deauville...) mais leurs lignes ne semblent pas personnalisées et balisées comme celles de Châteaulin-Camaret par des gares identifiables entre toutes sur le Réseau Breton. Véritables marqueurs visuels, elles jalonnent le territoire d'est en ouest.

Afficher le détail de l'historique

## Description

[Haut de page](#)

Décompte des œuvres repérés 19  
étudiés 9

## Documentation

[Haut de page](#)

## Annexes

- Afficher l'annexe

## Références documentaires

Documents d'archives

- Archives départementales du Finistère. Série 5 S 79. Chemins de fer économiques. Ligne de Carhaix-Châteaulin-Camaret. Voeux du Conseil Général et des municipalités pour la construction de la ligne, 1894-1931.

Archives départementales des Côtes-d'Armor : Série 5 S 79

- Archives départementales du Finistère. Série 5 S 81. Chemins de fer économiques. Tournée d'inspection de 1896. Plans et documents divers.

Archives départementales des Côtes-d'Armor : Série 5 S 81

- Archives du Réseau Breton. Carhaix. (Plan, coupe et relevés, 1919-1920). Service voies et bâtiments du CFTA (Chemin de Fer et Transports Publics).
- Cité de l'architecture et du patrimoine. Institut français d'architecture. Centre d'archives d'architecture du XXe siècle. **Fonds Julien Polti (1877-1953)** (<http://archiwebture.citechaillot.fr>).

Bibliographie

- CADIOU, Didier. **Il y a 70 ans. De Châteaulin à Camaret par le train**. Dans : *Avel Gornog*, N° 3, juillet 1995, pp. 50-56.
- CHAURIS, Louis. **Le chemin de fer Châteaulin-Camaret, les pierres et la guerre**. Dans : *Avel Gornog*, N° 16, août 2008, pp. 191-198.
- JACQUOT André, LAEDERICH Alfred, ROZE Bernard. **Le réseau Breton**. Editions de l'Ormet, Bar-sur-Aube 1990, p. 51-59.
- SPILL, J.M. **L'évolution des transports de voyageurs dans le Finistère**. Dans : *Norois*, N° 70, 1971, pp. 255-275.

Archives départementales du Finistère



(c) Région Bretagne - Tanguy-Schröer Judith

Judith Tanguy-Schröer, né(e) Tanguy

[Cliquer pour effectuer une recherche sur cette personne.](#)

- Douard Christel

Christel Douard

[Cliquer pour effectuer une recherche sur cette personne.](#)

- Maillard Florent

Florent Maillard

[Cliquer pour effectuer une recherche sur cette personne.](#)

- Le Lu Stéphanie

Stéphanie Le Lu

[Cliquer pour effectuer une recherche sur cette personne.](#)

- Renseignements : Centre de documentation de l'inventaire du patrimoine culturel ([inventaire.patrimoine@bretagne.bzh](mailto:inventaire.patrimoine@bretagne.bzh))