



Extrait du memoire de Plouider

<http://memoire.plouider.infini.fr/spip.php?article126>

# La vie à la Gare

- mémoires  
- la gare de Plouider  
-



Date de mise en ligne : samedi 12 novembre 2011

---

Copyright © memoire de Plouider - Tous droits réservés

---

à partir du témoignage de Mme MARTAIL et M. LE VERGE réalisé le 18/10/2011 par Yvon et Dédé



*de gauche à droite : Mr LE VERGE, Mr MARTAIL ; Mme MARTAIL, Mme LE VERGE.*

---

Le « premier réseau » des chemins de fer d'intérêt local, décidé par le Conseil général du Finistère à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, s'étendait sur 214 km, constituant les chemins de fer départementaux du Finistère à voie métrique. Le Conseil Général était présidé par Armand ROUSSEAU, fils de Louis ROUSSEAU, fondateur de KEREMMA, lors de la première décision en 1888.

Sauvées par la Seconde Guerre Mondiale de la fermeture que le Conseil Général avait votée pour 1939, ces lignes disparurent en 1946.

La ligne Landerneau - Plounéour-Trez (27 km), déclarée d'utilité publique le 14 février 1891, fut ouverte le 11 juin 1894 (Plouider - Plounéour-Trez = 7 km). Elle est complétée par la ligne Plounéour-Trez - Brignogan, déclarée d'utilité publique le 12 avril 1900, ouverte le 11 août 1901 (2 km). Cette ligne de « Landerneau vers la mer » fut fermée une première fois en 1939 pour cause économique et remise en service par l'armée d'occupation en 1941. Elle est fermée définitivement après la guerre, pour le service voyageurs et le service marchandise le 6 octobre 1946.



La ligne Lesneven - Plouider - Plouescat, déclarée d'utilité publique le 12 juillet 1901, fut ouverte le 11 juin 1904 (jusqu'à Lesneven) et le 11 juillet 1904 (jusqu'à Plouescat). La section de ligne Plouider - Plouescat fut fermée complètement le 30 novembre 1946.

---

### Famille BOSSEUR/MARTAIL :

Le chef de gare Jean Marie BOSSEUR, fils de Louis BOSSEUR et Guillemette POTIN, est né à Lesneven le 11 décembre 1871. Il a épousé le 15 novembre 1894 au Drennec Marie Josèphe BERDER, née à Saint-Méen le 29 février 1875, fille de Jean Louis BERDER et Euphrasie LE BEC (mariés le 23 octobre 1874 au Drennec). Ils eurent cinq enfants, dont Adrien, le père de Mme Martail, et Joséphine qui resta employée à la gare jusqu'à la fermeture.

M. Jean Marie BOSSEUR, grand-père de Mme Martail, est venu à Plouider comme chef de gare au début du XXème siècle. Il était retraité de la Marine et avait d'abord obtenu le poste de chef de gare au Drennec. Son épouse, appelée Joséphine, était couturière au Drennec. Ils eurent cinq enfants, dont Adrien, le père de Mme Martail, et Joséphine qui resta employée à la gare jusqu'à la fermeture.



Le père de Mme Martail, Adrien BOSSEUR, était né le 1er septembre 1896 au bourg du Drennec avant la venue à Plouider. Il fut blessé à la Première Guerre Mondiale et trépané, hospitalisé au Grand Palais à Paris où étaient regroupés les soldats blessés et où il resta quatre ans.

Il épousa le 5 juin 1919 à Paris une Bourguignonne d'Auvillars (en Côte-d'Or), Suzanne Marie Marguerite Petitjean. Une tante d'origine bretonne qui était employée comme bonne chez l'Amiral Colson parla à son employeur de son neveu qui cherchait du travail et vivait dans un petit appartement à Paris avec une femme enceinte. L'Amiral le fit venir à Bezons en Seine-et-Oise et lui proposa un emploi dans un atelier qu'il venait de créer pour la fabrication de joints avec l'amiante : le « Joint Français ».

## La vie à la Gare

---



Le jeune Adrien Bosseur commença dans les bureaux, puis il franchit les échelons dans l'entreprise qui prenait de plus en plus d'ampleur. C'est lui qui s'est occupé par la suite de l'installation de la filiale du « Joint Français » à Saint-Brieuc.

Il a pris sa retraite à 67 ans et est décédé le 17 juillet 1985 à Plouider.

La maison familiale a été construite à partir de 1910 (grâce à la loi Loucheur) et habitée en 1912. Le père de Mme Martail était né en 1896 avant la construction de la maison.



La maison a été construite sur une ancienne carrière en bordure des voies ferrées, sur un terrain appartenant à la famille Abjean de Coatmenach. Tout autour de la maison, se trouvaient des landes et des garennes.

Il passait à Plouider plusieurs trains par jour, il pouvait y en avoir 3 ou 4 ensemble à la gare. Il y avait deux lignes et un poste d'aiguillage. La gare de Plouider était au carrefour de deux lignes : celle qui allait de Landerneau à Brignogan et celle qui allait de Lesneven (venant de Brest) à Plouescat (vers Saint-Pol-de-Léon).



Le train sifflait avant d'arriver en gare. Il y avait au moins une fois par an un incendie car le train venant de Lesneven avait du mal à monter la côte et il rejetait des braises qui pouvaient mettre le feu à la garenne environnante.



## La vie à la Gare

On allait au « doué », au « poul sant Dider », au lavoir-fontaine, pour chercher de l'eau avec des seaux que l'on remontait avec la brouette, car il n'y avait pas de citerne à la maison. La mère allait laver son linge au lavoir avec sa brouette et parfois pour remonter jusqu'à la maison, elle utilisait la vache du champ pour tirer la brouette.

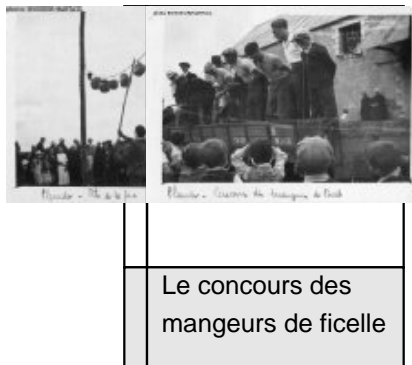
La maison avait un petit jardin cultivé par le grand-père. La grand-mère qui tricotait des chaussettes, appelait son mari lorsque le sifflet du train annonçait son arrivée en gare.

Il y avait des trains de marchandises et de voyageurs. Les trains de marchandises transportaient du goémon et du sable (venant de la côté par Plouneour-Trez et Goulven), des vaches,... Le syndicat agricole était installé près de la gare qui était équipée d'une plaque tournante et d'une balance. Ce syndicat possédait la batteuse et concentrait le blé avant le transport, puis s'est occupé des légumes. Il était le seul point de téléphone dans le quartier. Il recevait le « ludu melen », l'engrais jaune qui était livré par le train. Il y eut un jour un accident avec un wagon arrivant auprès du syndicat : un homme blessé à la jambe.

Les trains de voyageurs se composaient de trois trains réguliers car c'était à l'époque le seul moyen de communication, pour venir à Plouider de Landerneau ou de Lesneven, et inversement. Les gens prenaient le train pour aller au marché de Lesneven. La route de Goulven passait le long de la ligne de chemin de fer, la zone de Keremma était privée.

C'était aussi le « train de plaisir » en été pour les voyageurs. Le train permettait aux habitants des villes d'aller à la plage, jusqu'à Brignogan, en chantant ; ils distribuaient des bonbons aux enfants de Plouider qui connaissaient les horaires de passage des trains. C'était aussi le train du retour à la maison pour les marins en permission.

Il y avait chaque année en juin, le jour de la Pentecôte, la « Fête de la gare » avec des jeux organisés dans le quartier qui était le plus animé de Plouider.



Le jeu de galoche avait lieu tous les dimanches au café LE HIR. C'est là que les enfants allaient s'approvisionner en bonbons. Lors des moissons à Pont-du-Châtel, le café était un arrêt obligatoire pour boire un verre de Terka, le vin rouge qui arrivait en barrique et était mis en bouteille à la maison. Le patron du café qui était un radio de métier, possédait un poste de T.S.F. à galène qui était la source d'information locale.

L'autre commerce du quartier était la boulangerie AFFRET. Pendant les vacances, le boulanger préparait des petits pains pour les « gosses » de la gare, des « grillons ». Il n'y avait pas d'épicerie : on allait dans les fermes se procurer le lait, le beurre et la crème et chacun produisait ses légumes dans son jardin potager.

Les enfants du quartier s'amusaient en posant des aiguilles sur les rails avant le passage du train, ils les retrouvaient soudées après le passage. Ils jouaient aussi dans les wagons.



La famille Bosseur venait toujours de la région parisienne à Plouider en vacances. C'était un grand événement. Madame Martail a fait son premier séjour dans la maison de la gare à dix mois. Sa mère était bourguignonne et trouva sur place des règles de vie différentes pour le lever, les repas... et puis la langue bretonne parlée à la maison. La bouillie se faisait encore dans la cheminée, mais la « Bourguignonne parisienne » introduisit un peu de modernité : la cuisinière, les premières tomates...

La famille passait un mois de vacances, puis cinq semaines, toutes les vacances. Le père avait été blessé à la guerre et revenait à Plouider se refaire une santé, reprendre du poids en Bretagne. Une grande malle pleine de provisions était envoyée par le train auparavant. La famille allait tous les jours à la plage en apportant le goûter et la bouteille de piquette. Il n'y avait pas de vin, mais la « goutte » (du cognac) et le « champagne breton » après la messe. Il n'y avait pas de cidre non plus à Plouider.

La famille est venue tous les ans en vacances à la gare de Plouider, sauf pendant la guerre. Pendant l'exode, les enfants sont venus avec les cousins. Mais ensuite, toutes les maisons de la gare ont été occupées : la maison du chef de gare hébergeait un Alsacien qui était responsable de la cuisine du cantonnement allemand. Ce n'était pas un « nazi » et des échanges furent possibles avec lui. Il y avait une école de S.S. dans quatre baraques pendant la guerre, installée dans les champs derrière la gare : elle formait des jeunes de 18 à 20 ans.

Pendant la guerre, les enfants allaient chasser des oiseaux la nuit avec des lampes à carbure : « labousetter ». Les oiseaux, endormis dans les arbres, étaient assommés. Ils étaient ensuite vendus à Lesneven. Un soir, le groupe d'enfants fut arrêté par les Allemands mais s'en tira en faisant des échanges avec eux. Après la guerre, il y eut un mort à la gare, un frère Caradec, en manipulant une grenade.



allemands à la gare de Plouider  
pendant la guerre 39/45

Les maisons du quartier de la gare étaient toutes habitées par des anciens marins, des retraités pas toujours « bien vus » des paysans de Plouider. Les familles se retrouvaient régulièrement les unes les autres pour jouer aux dominos dans les maisons.

La grand-mère est morte pendant la guerre, à l'époque de l'arrivée des Américains. La famille a eu une demi-heure

pour l'enterrer le lendemain, car la maison était occupée par un Allemand.

Lorsque le grand-père prit sa retraite, il fut remplacé comme chef de gare par François MEAR (et son épouse Pélagie), tandis que sa fille Victorine continua à s'occuper de la vente des billets de train, jusqu'à la fermeture définitive de la gare de Plouider.

François Marie MEAR est né le 20 novembre 1899 à La Roche Maurice, fils de Jacques Marie auguste Mear et Marie Jeanne Olive Pellé, et décédé le 4 avril 1977 à Brest. Il a épousé le 28 janvier 1930 à Plounéour-Trez Marie Pélagie LE GARREC, née le 7 novembre 1900 à Plounéour-Trez, fille de Pierre Le Garrec et Françoise Falhun.



Le projet de développement du réseau ferré local ne fut pas retenu après la guerre : il y avait un projet de grande ligne entre Landerneau et Roscoff qui serait passé par une usine de goémon installée à Plouescat.

Les « petits trains » ont donc disparu, remplacés par le transport routier assuré depuis quelques années déjà, avec notamment les « autocars Bihan » dans la région.

### Document complémentaire :

ARDOUIN - DUMAZET, « *Voyage en France - Bretagne, Iles et Littoral de la Manche*, », Berger-Levrault, éditeurs, 1909.

« Je n'ai pas le temps de revoir Lesneven ; le train de Brignogan va partir. Le voici bientôt ; il descend sur les larges et vertes pentes sous lesquelles coule le Roudoushir, dans une vallée de prairies pacagées par des chevaux dont l'élevage est une des grandes richesses de ce pays. Au fond de cette large ouverture, on aperçoit au loin l'estuaire de Guissény, en ce moment rempli par les eaux.

La voie, maintenant, s'élève vers Plouider par une rampe très raide d'où le regard s'étend sur de grands horizons : Lesneven, ses collines, la grande dépression du Roudoushir, la mer, Guissény révélé par sa haute flèche. Vers le sud, les monts d'Arrée apparaissent, beaux de forme.

De la gare de Plouider, et mieux encore de ce bourg, on jouit vraiment d'une des plus belles vues de toute la Bretagne.

Ici se bifurque la petite voie ferrée : les deux lignes de Brest à Saint-Pol et de Landerneau à Brignogan, un moment réunies, se séparent de nouveau pour descendre, l'une dans le rai de Tréflez, l'autre dans les terres gagnées sur la grève de Goulven ; la seconde ne dépasse guère ce sol nouvellement acquis à la culture, peu après il atteint son terminus, à Brignogan.

Pendant cette descente, la vue sur la mer est merveilleuse, la grande grève ! Goulven, en ce moment couverte par les eaux, forme une anse remarquablement dessinée par les roches de Plounéour-Trez et les dunes de Goulven. Le golfe semble limité par une longue ligne de récifs qui réunit la côte de Plounéour à celle de Plouescat et qui deviendront une chaîne d'îles sombres, à haute mer.

AMZER, N° 11, été 2008 :

"En quittant Lesneven vers l'est, le train s'en vas vers Plouider. La gare est à un niveau plus bas que le bourg car la côte de Lancelin est dure et les routes patinent souvent. Tandis qu'un embranchement permet de continuer vers Plouescat et Saint-Pol-de-Léon, le train de Brignogan pique plein nord pour rejoindre la gare de Goulven. On y embarquait du maërl ou "trez" mais l'extraction du sable sera limitée dès 1917, pour protéger la voie ferrée.

Ensuite, coup d'oeil unique pour longer la baie, au ras de l'eau, avant d'atteindre Plounéour-Trez. Un quai y est aménagé pour le goémon et des voies spéciales permettent de charger les wagons directement chez les primeuristes. Monsieur Mazé avait sa voie personnelle pour les légumes, surtout les oignons et les pommes de terre ("le train à patates").

Encore une traversée de route dangereuse (D770) et à travers 2km de champs nous voici à Brignogan, terminus de la ligne. Grande place, petite maison-gare et plaque tournante. On tourne la locomotive à la maison pour repartir dans l'autre sens. Tout le long du parcours, des omnibus à chevaux attendent les voyageurs pour les déposer dans les hôtels ou aux bourgades voisines. Plus tard viendront les véhicules à pétrole, puis les autobus.

"L'une des grosses difficultés du parcours était la côte de Lancelin pour monter sur Plouider. Quand la voie était humide, le train patinait. Alors il n'était pas rare de voir le train reculer pour prendre un nouvel élan. Dans ces côtes, la vitesse était si réduite que les voyageurs pouvaient descendre des wagons pour alléger le convoi et parfois aussi l'aider en poussant. D'autres allaient cueillir des fleurs et rattrapaient le convoi en courant.

Les "trans de plaisir" circulaient le dimanche et les jours fériés, transportant les gens aisés aux stations nouvelles du bord de mer, comme Brignogan, et des ouvriers bénéficiant de la création des congés payés, à partir de 1936. Le train est aussi pris d'assaut lors du pèlerinage du Folgoët".

*(MPT de Landerneau et BIM de Plabennec, décembre 2007)*

---

### Aujourd'hui : de nouveaux projets pour la gare.

#### **Conseil municipal du 10 novembre 2009 :**

commission des travaux.

- La commission propose, par ailleurs, le lancement des travaux de rénovation du bâtiment de l'ancienne gare estimés à 2301,45 Euros TTC pour le lot charpente selon le devis de M. Emile PERON et à 6124,17 Euros TTC pour le lot couverture selon le devis de la SARL CORNEC.
- Les services techniques procéderont ensuite au nettoyage extérieur du bâtiment. La commission considère que ce bâtiment fait partie du patrimoine de la commune, indique M. ABIVEN, tout en précisant que ce bâtiment abrite des armoires électriques de la Gare.

#### **Conseil municipal du 18 mai 2010.**

Commission des travaux :

- Bâtiment de la Gare : comme prévu, la charpente et la toiture ont été remplacées. Reste à réaliser à ce jour le nettoyage extérieur des murs afin de donner à ce bâtiment un « petit coup de jeunesse ».
- Vu le mauvais état de la fenêtre, il a également été évoqué son remplacement éventuel par une fenêtre en bois. Le bâtiment ne nécessitant pas d'isolation phonique et thermique, il conservera ainsi tout son cachet.



La rénovation du bâtiment avance (Le Télégramme, 26/06/2010)



Lundi 26/06/2010, élus et agents communaux sont allés visiter le chantier de réhabilitation de l'ancienne gare le 26/06/2010.

« La toiture a été remise à neuf ; le nettoyage du bâtiment et l'aménagement des abords, par l'équipe technique, suivront la remise en état de l'intérieur du bâtiment ».

**L'objectif : en faire un point de rencontre**, dominant la vallée de la Flèche, pour les randonneurs empruntant les différents sentiers de la commune. Tout en conservant son patrimoine, la trace d'un passé pas si lointain. « La gare, en tant que telle, a fonctionné de 1894 à 1947, puis le bâtiment a eu un usage agricole ». Il abrite d'ailleurs toujours une partie du mécanisme du pont-bascule de 19 tonnes qui a démonté au début des années 2000.

---

**autres photos**

