Trains de vies

Centenaire des chemins de fer des Côtes-du-Nord

| DOSSIER PÉDAGOGIQUE |

académie Rennes
Éducation nationale

Conseil Général
Côtes d'Armor,
une année à toute vapeur
Côtes d'Armor

Trains de vies | Dossier pédagogique

L'objectif de ce dossier pédagogique est de donner aux enseignants et à leurs élèves des outils pour aller à la découverte des principaux aspects de l'histoire du chemin de fer départemental des Côtes-du-Nord. Ce dossier complète un jeu-parcours, le « Carnet du rail », qui est à la disposition des visiteurs de l'exposition.
Les fiches peuvent être utilisées de façon indépendante ou regroupée. L'enseignant pourra les associer au jeu-parcours et organiser l'exploitation pédagogique de l'exposition par sa classe. Certains questionnements lui permettent un travail en amont comme en aval. Des pistes de travail sont données pour poursuivre un travail d'enquête (la gare, les paysages) sur l'histoire du petit train et découvrir ses vestiges. En effet, aller à la rencontre de ce « petit train », c'est emprunter les voies de notre histoire.

Le panache de vapeur, le sifflement de la locomotive dans nos campagnes et dans nos villes font partie des souvenirs d'un temps révolu. Si le chemin de fer est en effet le symbole le plus fort de la première Révolution Industrielle et de la révolution des échanges, ce train est ici le reflet d'une étape d'un désenclavement départemental. Au-delà des chantiers engagés et de la modification des paysages, le chemin de fer est un phénomène culturel majeur. On lui doit la modification de la sociabilité au sein des populations autour de lieux inédits, les gares, modestes constructions des campagnes ou les « palais » de chef-lieu comme à Saint-Brieuc. Le train n'a jamais cessé de peupler notre imaginaire depuis le dix-neuvième siècle. Il est devenu un thème littéraire majeur (voir les extraits dans l'exposition) et un thème cinématographique d'une grande richesse. Sa place est aussi majeure dans l'histoire du vingtième siècle « hantée par des images de trains ou de gare : celles des poilus de 14, s'embarquant pour le front, celles des trains de plaisir de 36, images de cauchemars des trains menant à Auschwitz, photos des rappelés d'Algérie se couchant sur les voies en 1955, des cheminots en grève de 68 » (*Le petit train des campagnes*, CNDP, livret, 1999).

Le train, la gare, la voie sont des lieux de mémoire de notre histoire individuelle et collective.

Informations complémentaires

Archives Départementales, Service Educatif	Tél. 02 96 78 78 77
Conseil Général, Service des Interventions Culturelles	Tél. 02 96 62 27 82
Association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord	Tél. 02 96 72 75 88

Conception
Emmanuel Laot, professeur d'histoire-géographie, conseiller-relais chargé du service éducatif, Archives départementales
Catherine Dolghin, assistante de conservation du patrimoine, Archives départementales
Maëlle Quéré, commissaire de l'exposition.

Scénographie de l'exposition – Infographies (carte et logos)
Musenscène.
Sources iconographiques : collections L.Goulhen, Y. Coudray, A. Cornu, F. Thomas, ACFCdN, Archives départementales des Côtes d'Armor.
Crédits photographiques : Broncard, J. Chapuis, Studio Janvier, M. Grammare, C. Lepage, Laurent, Abbé Michel, Schnabel.

Droits réservés pour les photographes n'ayant pas été identifiés

© Conseil Général des Côtes d'Armor, 2005

CARNET DU RAIL

Jeu-parcours

En voiture !

Monte dans ce train avec les invités du mariage : tu vas faire un voyage sur les traces du petit train des Côtes-du-Nord de 1905 à 1956.

A chaque étape de ce voyage dans le temps, résous des mystères et note les réponses dans ton carnet de voyage. Pour te repérer, le petit logo t'indique les numéros des panneaux. → **1**

1

Attention au départ !

Regarde bien l'avant de la locomotive à vapeur dans laquelle tu montes : que veut dire CdN ?

.....

2

Ça commence bien ! Nous voilà perdus !
Partis de Saint-Brieuc, nous sommes passés par Yffiniac et nous sommes dans une gare où deux trains se croisent.
Comment s'appelle cette gare ?

M . . . . . .

Après un arrêt à C . . l . . . . ,
nous descendrons à J . . . . ,
où un wagon de marchandises est stationné sur les voies.

3 Aïe ! Les ouvriers du "petit train" posent les voies.
Ils ne savent plus quel écart il faut entre les deux rails. Aide-les ! .....

Et toi, quelle est ta propre taille ? .....

4 Plus vite !
La locomotive à vapeur Corpet-Louvet est vraiment trop lente !
Ici, tu peux changer de train et prendre l'auto . . . . . .

Dessine l'avant du train dans lequel tu montes pour aller plus vite.

5 Quels beaux paysages ! Prends de la hauteur pour admirer les ouvrages d'art et aide le photographe à retrouver les deux viaducs qu'il a photographiés.

1
2

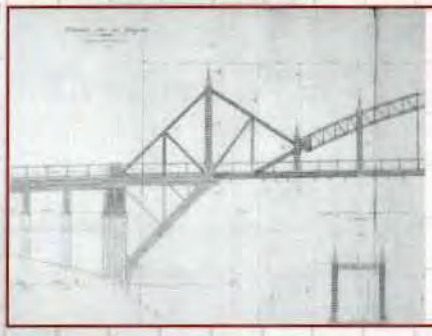
- je suis le viaduc de Toupin, je traverse la Vallée de Gouëdic à Saint-Brieuc, j'ai 13 arches, je suis le n°.....
- je suis le viaduc de Souzain, entre Saint-Brieuc et Plérin, je ne sers déjà plus au petit train, je me sépare en deux à une de mes extrémités, je suis le n°.....

6 Oh hisse !
Un travail d'équipe...

Combien de personnes construisent le viaduc de Caroual, à Erquy ? .....

Combien de curieux les regardent ?.....

7 Aide l'ingénieur Harel de la Noë à joindre les deux bouts... du pont
Et si tu as des couleurs, utilise le bleu pour le métal, le rouge pour la brique, le marron pour la pierre et le gris pour le béton. Ce sont des matériaux qu'il a su parfaitement associer dans ces constructions.

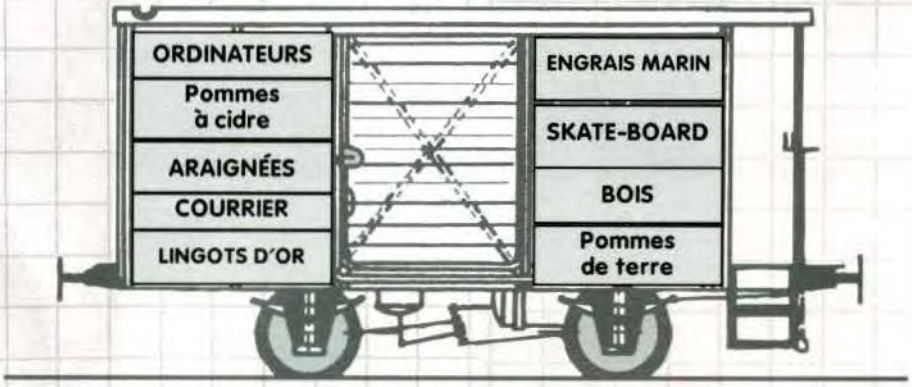


8

Une pause s'impose !
Tu pars en excursion pour le bord de la mer.
Trouve un slogan pour cette affiche touristique.

9

Au boulot ! Finies les vacances...
Tu dois charger des marchandises dans le train, mais il y a des intrus !
Barre d'une croix les caisses en trop.



10 11

Quel métier ! Les employés du petit train te donnent envie de travailler pour le chemin de fer. Va à la rencontre de trois d'entre eux et relie-les à leur métier.

1 Chauffeur

2 Chef de gare

3 Ouvrier de la voie

Lequel de ces métiers aurais-tu choisi ?

.....

12 Rendez-vous à la gare ! Tes amis sont venus te chercher "au train".
Retrouve-les dans les cartes postales.

Une famille aux régates

Une petite fille endimanchée

Les musiciens de la fanfare

13 Le petit oiseau va sortir !
Avant de finir le voyage, il faut faire une photo souvenir !

Dessine ta famille ou tes amis devant cette locomotive.

LE TRAIN DE LA MÉMOIRE

Raconte tes impressions de voyage par un texte, un dessin ou les deux... une trace pour les prochaines générations.

RÉPONSES : 1/ Côtes-du-Nord - 2/ Moncontour, Collinée, Jugon - 3/ 1 m - 4/ autorail ou automotrice - 5/ Toupin : n° 2, Souzain : n° 1 - 6/ 6 construisent, 5 regardent - 9/ordinateurs-araignées-lingots d'or-skate-board - 10-11/ n°1, chef de gare - n°2, ouvrier de la voie - n°3, chauffeur

Conception : Maëlle Quéré, commissaire de l'exposition. Emmanuel Laot, professeur d'histoire-géographie, conseiller-relais chargé du service éducatif, Archives Départementales.
Catherine Dolghin, assistante de conservation du patrimoine, Archives Départementales.

Conception graphique : Musenscène. Illustrations : Pascal Laloy. Iconographie : collections L.Goulhen, Y. Coudray, A. Cornu, F. Thomas, ACFCdN, Association Harel de la Noë, Archives Départementales 22, CDDP 22.

Document réalisé dans le cadre de l'exposition itinérante
"Trains de vies, Centenaire des chemins de fer des Côtes-du-Nord"

© Conseil Général des Côtes d'Armor, 2005

académie Rennes
Éducation nationale

Conseil Général
Côtes d'Armor, une année à toute vapeur

Fiche 1 La chronologie du petit train des Côtes-du-Nord

Complète la chronologie par les années qui manquent.

Ce logo t'indique le numéro du panneau.

1891 - Le Conseil général commande une étude de réseau départemental.
1894 - Un premier projet, plusieurs fois modifié, est proposé.
1900 - Le premier réseau départemental est déclaré d'utilité publique.

.... - Harel de la Noë prend en mains le petit train.

.... - Ouverture des premières lignes : ouverture partielle du premier réseau avec la ligne Plouëc-du-Trieux – Tréguier, par la Compagnie Centrale des Chemins de Fer et de Tramways.

1912 - Le second réseau est déclaré d'utilité publique.
1916 - Ouverture des premières lignes du second réseau, par la société de Messieurs Favre-Robinet, Le Hoc et Nanquette.

.... - Le Conseil général rachète les deux réseaux, exploités en régie (directement).
1925 - Le petit train entame la longue pente d'un déficit de plus en plus lourd.

.... - Premières fermetures de lignes.

.... - A peine plus d'un tiers des lignes (170 km) est encore en service.
1948 - Nouvelles fermetures.

.... - Le dernier train circule entre Paimpol et Saint-Brieuc.

Résumons l'histoire du petit train en trois périodes.

Place les expressions suivantes dans la période qui convient.
Gestion difficile – Ouverture du chemin de fer – Concurrence des transports routiers – Population enthousiaste – Trafic en baisse et coûts en hausse – Succès économique – Fermetures des lignes

La belle époque du petit train (1905 – 1922)

.....
.....

Le petit train en régie (géré par le Conseil général) (1922 – 1930)

.....
.....

Le petit train en déroute (1930 – 1956)

.....
.....

Fiche 2

La voie ferrée

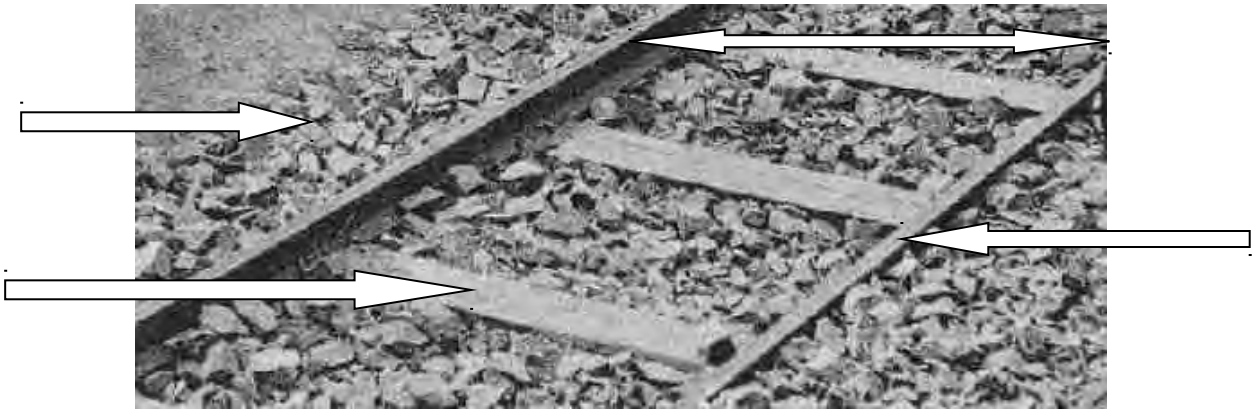
Distinguons le rail de l'ensemble appelé "voie de chemin de fer" :

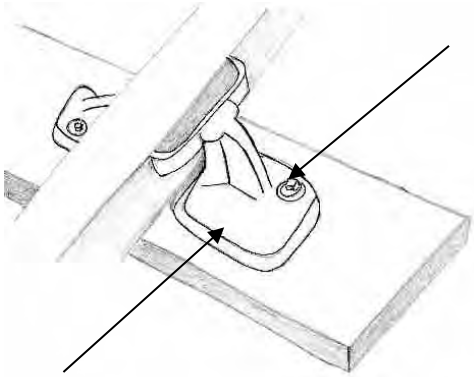
La voie est formée de deux rails supportés à intervalles réguliers par des traverses en bois sur lesquelles les rails sont fixés par des attaches et des tire-fonds (longues vis à bois à tête carrée). L'espace de dilatation qui sépare deux rails est appelé joint. Deux rails successifs sont fixés entre eux soit par des éclisses (pièces d'acier) soit par soudure pour former des rails longs. Cet ensemble repose sur une couche de cailloux aigus, le ballast qui maintient le tracé et répartit la pression sur une plate-forme.

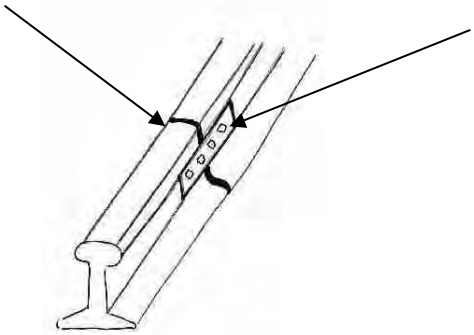
D'après les fiches pédagogiques du Musée français du chemin de fer de Mulhouse (cf. références du site internet en bibliographie)

Retrouve le vocabulaire bien particulier appliqué à la voie de chemin de fer en complétant les flèches portées sur la reproduction et les croquis ci-dessous.

Rail – Attache – Eclisse – Joint – Ballast –
Ecartement – Tire-fond – Traverse







Fiche 3 Jeu de connaissances

Voici un jeu à mener en équipes ou en individuel sur une durée déterminée par l'enseignant. A chaque bonne réponse, l'élève ou son groupe reçoit son « bon point » et prend une nouvelle question en choisissant le niveau de difficulté.

Il faut choisir entre la stratégie de la rapidité avec des questions faciles et donc plus rapides ou celle des questions plus difficiles mais plus « lucratives » en points…

A la fin du temps défini au départ, chacun compte ses points…

10 points

Questions faciles qui valent 10 points

1. Quel est l'ingénieur à l'origine des ponts et viaducs des lignes du petit train ?
2. Quel est le réseau de train qui existe avant le petit train ?
3. Quelle est la date de l'achèvement de la ligne de Paris à Brest ?
4. Quelle est la date de naissance du petit train ?
5. Quel le dernier voyage du petit train (date de la fermeture de la dernière ligne) ?
6. Quelle est la particularité de la voie « métrique » ?
7. Quelle fut l'utilisation particulière par les Allemands du petit train durant la guerre 1939-1945 ?
8. Quelle est la durée du trajet de Saint-Brieuc à Plouha (31 km) ?
9. Quelle est la durée du trajet de Quintin à Rostrenen (43 km) ?
10. Quelle est l'énergie motrice d'une locomotive Corpet-Louvet ?
11. Retrouve trois produits transportés par le petit train.
12. Quel est le lieu de l'arrêt du train à Binic ?
13. Comment distinguer un chauffeur d'un mécanicien ?
14. Cite trois occasions durant lesquelles le petit train « fait le plein » de voyageurs ?
15. Retrouve la ligne empruntée lors du dernier voyage du petit train.
16. Retrouve deux surnoms donnés à des autorails Renault.

Questions plus difficiles qui valent 20 points

20 points

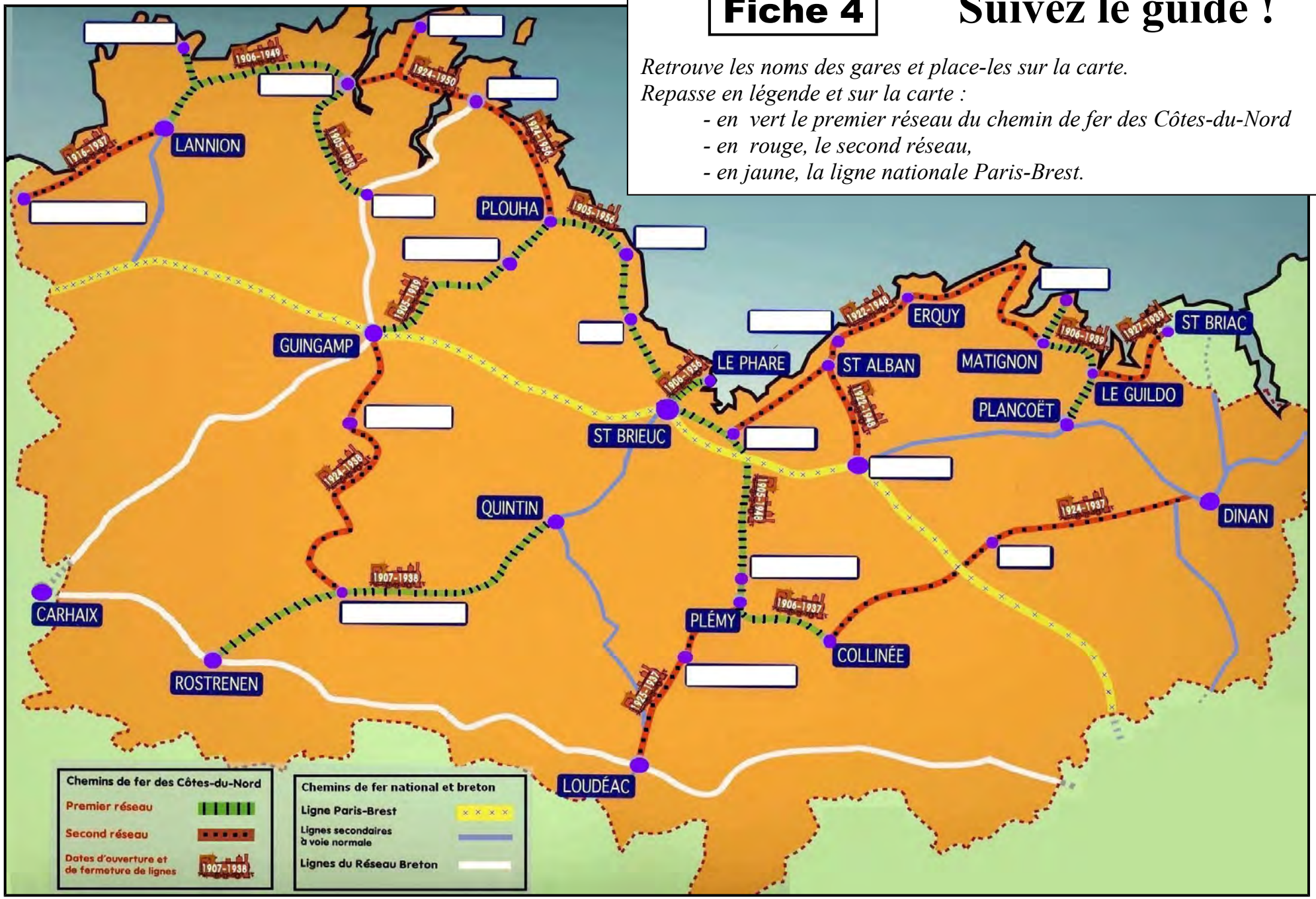
A. Quels sont les matériaux de construction utilisés pour la fabrication des ponts et viaducs des lignes du petit train ?
B. Quels sont les autres moyens de transport utilisés à la même époque que le petit train ?
C. Quel est le nombre maximal de lignes et de kilomètres de voies ?
D. Quelle est la différence entre le petit et le grand train ?
E. De qui dépendent les voies d'intérêt local ?
F. Quelles sont les raisons économiques du déclin du petit train ?
G. Quels sont les inconvénients techniques (contraintes) d'une locomotive à vapeur ?
H. Retrouve cinq produits transportés par le petit train.
I. Quelle est la durée moyenne de construction d'un viaduc ?
J. Quelles sont les principales stations balnéaires desservies par le petit train ?
K. Quels étaient les objectifs généraux du chemin de fer départemental ?
L. Quelle loi de 1936 relance les transports en train ?
M. Retrouve les 5 ateliers d'entretien et de réparation des trains.
N. Quel est le plus grand nombre d'employés du petit train ?
O. Quelles sont la date et les raisons de la seule grève importante des ouvriers du petit train?
P. Retrouve deux surnoms donnés à des autorails.

D'après les fiches pédagogiques du Musée français du chemin de fer de Mulhouse (cf références du site internet en bibliographie)

Fiche 4 Suivez le guide !

Retrouve les noms des gares et place-les sur la carte.
Repasse en légende et sur la carte :

- *en vert le premier réseau du chemin de fer des Côtes-du-Nord*
- *en rouge, le second réseau,*
- *en jaune, la ligne nationale Paris-Brest.*



Fiche 5 Locomotives et autorails

A l'aide de l'exposition et des éléments techniques fournis, retrouve et inscris le nom de chaque locomotive ou autorail. Puis classe-les de 1 à 5 dans l'ordre chronologique.

Il tourne au gasoil depuis 1937 d'abord avec ses deux phares remplacés par un phare unique central. Apprécié pour son confort (des toilettes à bord !), il pouvait transporter 80 passagers dont 50 assis.

……..

La locomotive Blanc-Misseron, suivie de son tender (qui contient les réserves d'eau et de charbon pour l'alimenter), achemine les nombreux voyageurs venus assister aux régates de Perros. Ce modèle fut le premier utilisé sur le réseau départemental.

Il circule depuis 1948 et a droit à son petit nom inscrit sur la carrosserie.

…….

C'est le second modèle à vapeur utilisé sur ce réseau. Malgré sa forte consommation en énergie (eau et charbon pour produire de la vapeur) et sa faible puissance, il est utilisé jusqu'en 1956.

…….

Avec son allure d'autocar sur rail, des années 20 aux années 40, il a secoué les voyageurs qui profitaient d'un peu plus de confort (éclairage, chauffage). Fonctionnant à l'essence, il était assez rapide. ……

Sur cette photographie de 1956, lors du dernier voyage du petit train de Saint-Brieuc à Paimpol, identifier les deux modèles en présence.

Fiche 6 Les grands et les petits noms du petit train

Associe chaque personnage par une lettre à sa fonction, son métier ou son rôle dans l'histoire du petit train, à l'aide des éléments biographiques et iconographiques.

A	Harel de la Noë (1852-1931), l'ingénieur briochin du réseau ferré et des viaducs ainsi que de nombreux ports et routes du département.
B	Chef de gare à Pléhérel, elle fait partie des nombreuses femmes "gérantes de gare" qui travaillent au petit train.
C	Sous son uniforme de la compagnie, il est parfois tout à la fois le chef et le sous-chef de gare, le receveur et le facteur de gare, le manœuvre…
D	Louis Guilloux (1899-1980), l'écrivain briochin.
E	L'équipe des "roulants" est composée du chauffeur qui alimente en charbon la chaudière de la locomotive à vapeur conduite par le mécanicien.
F	Un chauffeur et un mécanicien (une équipe de roulants) et Edmond Frick, le chef de gare.
G	Une équipe d'ouvriers durant la construction du Pont-Noir à Tréguier, vers 1904-1905.

«Il savait, en écoutant le sifflet des locomotives si le temps serait à la pluie».
La Maison du Peuple.
«Toujours aussi lentement, toujours aussi brouetté et toujours dans la même odeur qui me plaisait tant de la fumée du charbon.»
L'Herbe d'Oubli.

Fiche 7

« Le salaire de la peur »

Questions de sécurité

Deux trains pouvaient-ils se croiser sur les lignes du réseau départemental ?
Aide-toi des cartes postales et repère bien le nombre de voies !

……
……
Pourquoi alors des accidents pouvaient arriver entre les trains ?
Avec qui d'autres les accidents de train pouvaient-ils se produire ?
……
……
Certains dénoncent le passage du train dans les villes et les villages.
Ou passe-t-il exactement pour que ce soit une source de danger ?.....
……..

Quelle est la cause de l'accident mortel survenu à Port-à-la-Duc (entre Fréhel et Pléboulle) en 1929 ?

……
……
A partir de la photo de l'accident, rédige un article de journal sur le modèle de celui de *L'Electeur des Côtes-du-Nord*, du 28 août 1909 (ci-dessous).

Un accident à Erquy en 1933

****

Lis l'article de journal et réponds aux questions ci-dessous.

Déraillement sur la ligne départementale, dimanche 22 août 1909.

"Dimanche soir, 7h50, le train supplémentaire départemental (locomotive CF-CN. numéro 18) filant sur Plouha, dans lequel se trouvaient peu de voyageurs, a déraillé à l'aiguillage du Petit Paris, distant de 1200 mètres de la grande gare. La locomotive et le fourgon sont sortis des rails et retombés sur le côté gauche. La locomotive est partiellement abîmée. Le mécanicien Le Merle et le chauffeur Thépault, 36 ans, ont fait preuve de beaucoup de sang-froid dans la circonstance.
Seul, Thépault a été blessé à la jambe. Il se plaint aussi de douleurs internes. Le conducteur du train se trouvait dans le fourgon au moment de l'accident ; il a été violemment projeté à terre et s'est relevé sans aucune blessure. On attribue ce déraillement à une pierre posée dans le contre-rail de la voie ce qui aura

déterminé l'écartement des rails. Le choc fut très violent, car les tendons du troisième wagon et les chaînons des wagons de queue ont été brisés."

L'Electeur des Côtes-du-Nord, 28 août 1909, Archives départementales des Côtes-d'Armor (JP 42).

Quelle est la cause de l'accident ?

……

…….

Quelles sont les conséquences sur les personnes et le matériel ?

……

……

……

Fiche 8

Arithmétiques ferroviaires

Chemins de fer des Côtes-du-Nord

Application de l'Article 14 du Statut du Personnel

EXAMEN de PASSAGE à l'ECHELLE 14

ARITHMÉTIQUE -

Deux trains marchant en sens inverse partent de A et B à la même heure.- Ces deux points sont distants de 120 Kilomètres.- Le train partant de A marche à 40 Km à l'heure et s'arrête 2 minutes en C, à 20 Km. de A.- Le train partant de B est un rapide faisant 90 Km. à l'heure.

A quelle distance de C se croisent-ils ?

Une automotrice contenant 80 voyageurs a fait 250 Francs de recettes pour un parcours de 10 Kilomètres.- Sachant que le tarif kilométrique par voyageur est de 0F.25 pour la 2ème classe et 0F.50 pour la 1ère, Dire le nombre de voyageurs ayant effectué le parcours, dans chacune des classes.

Archives départementales des Côtes-d'Armor (85 S 21)

Fiche 9

Etude de documents

Chemins de Fer des Côtes-du-Nord

TARIF SPÉCIAL P. V. N° 4

ENGRAIS MARINS (Sablons calcaires et Tangue)

Par wagon chargé de 10.000 kilos ou payant pour ce poids (non compris les majorations, l'impôt et les frais accessoires).

Par kilomètre, jusqu'à 10 kilomètres		0.06 par tonne.	
Pour chaque kilom. en excédant de	10 jusqu'à 20 kilomètres	0.05	—
	20 — 30	0.04	—
	30 — 40	0.03	—
	40 kilomètres	0.02	—

Manutention. — Le chargement et le déchargement des marchandises désignées dans le présent tarif doivent être opérés par les expéditeurs et les destinataires.

En gare, le chargement doit être fait directement de voiture à wagon et le déchargement directement de wagon à voiture.

Prolongation des délais. — Le réseau des Côtes-du-Nord pourra prolonger de cinq jours les délais réglementaires de transport.

NOTA. — *Les dispositions du présent Tarif ne sont prévues qu'à titre temporaire et resteront à être appliquées au même temps que prendra fin la majoration générale de 25% ordonnée par décret du 4 mai 1917.*

Les prix et conditions du présent tarif ne sont applicables qu'aux Sablons calcaires et à la Tangue exclusivement destinés à l'amendement des terres et effectivement employés à cet usage.

VU ET APPROUVÉ :
SAINT-BRIEUC, LE 18 NOVEMBRE 1922.
LE PRÉFET,
LANGERON.

Archives départementales des Côtes-d'Armor (85 S 111)

Document 1
Qui est l'auteur de ce document officiel ?
Quelle en est la date ?
Les éléments de la décision prise : quelle est la ligne concernée ?
Quel est le produit transporté ?
Quels sont les avantages attendus de la décision ?

Document 2
Observe la" pétition des Jugonnais".
Quelle est la raison qui amène les habitants de Jugon à signer ?

Cie des Chemins de fer des Côtes-du-Nord

EXCURSION
A S.-QUAY-PORTRIEUX
ET ETABLES

Le Dimanche 21 Juin 1908

Trains de Plaisir

1 25

Archives départementales des Côtes-d'Armor (48 S 11)

Documents 3
Quelles sont les occasions de prendre le petit train proposées par ces deux affiches?

Cie des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord

FÊTE DE LA SAINT-YVES A TRÉGUIER

Trains Supplémentaires du 19 Mai 1908

Archives départementales des Côtes-d'Armor (48 S 11)

Quels noms portent les trains qui conduisent les voyageurs aux stations balnéaires?
Retrouve dans les cartes postales d'autres occasions festives ou touristiques de prendre le train.
Quelques sont les stations balnéaires desservies par le petit train ?
En dehors de ces occasions, le petit train était-il quotidiennement très utilisé par les voyageurs ?

Document 4
Recherche une affiche présentant la fête de Saint-Mathurin.
Calcule le temps mis par le train 224 pour relier Moncontour à Saint-Brieuc le soir de la Saint-Mathurin.

Fiche 10

Cherchez l'erreur !

Des élèves ont préparé un résumé sur l'histoire du « petit train ».
Ils ont commis dix erreurs. Souligne-les et corrige-les.

Le petit train des Côtes-du-Nord a eu une vie bien longue ! Il fut inauguré dans l'enthousiasme en 1906. La dernière ligne fut fermée en 1955. Il fut bien vite concurrencé par l'essor de l'automobile, du camion et de l'aviation. Il a cependant joué un rôle essentiel dans le développement de l'agriculture et du tourisme et a permis de rompre l'isolement de nombreuses communes et d'îles du département. Le petit train dessert en effet beaucoup de stations et s'arrête peu souvent ce qui le rend très rapide ! Le « tacot » transporte des marchandises (bois, pierres, engrais, pommes de terres, pommes à cidre) comme des passagers. Il emprunte des viaducs construits par l'ingénieur Fulgence Bienvenue, qui associe la maçonnerie au métal, au verre et au béton. Aujourd'hui, le petit train fait partie de notre patrimoine et à ce titre ses vestiges (ouvrages d'art, gares, voies…) doivent être conservés pour témoigner de l'évolution de notre département au XIXe siècle.

……
……
……
……
……

Fiche 11

Foire aux questions

1°) Quel est le nom de l'ingénieur à l'origine des ponts et viaducs des lignes du petit train ?
2°) Quel est le réseau de train qui existe avant le petit train départemental ?
3°) Quelle est la date de l'achèvement de la ligne de Paris à Brest ?
4°) Quelle est la date de naissance du petit train ?
5°) Quel est le dernier voyage du petit train (date de la fermeture de la dernière ligne) ?
6°) Quelle est la particularité de la voie « métrique » par rapport à la voie normale ?
7°) Quelles sont les raisons qui ont amené ce choix d'écartement ?
8°) Quelle fut l'utilisation particulière par les Allemands du petit train durant la guerre 1939-1945 ?
9°) Quelle est la durée du trajet Saint-Brieuc à Plouha (31 km) ?
10°) Quelle la durée du trajet Quintin à Rostrenen (43 km) ?
11°) Quelle est l'énergie motrice d'une locomotive Corpet-Louvet ?
12°) Quels sont les principaux produits transportés ?
13°) Quel est le lieu de l'arrêt du train à Binic ?
14°) Comment distinguer un chauffeur d'un mécanicien ?
15°) A quelles occasions le petit train « fait le plein » de voyageurs ?
16°) Quels sont les matériaux de construction utilisés pour la fabrication des viaducs des lignes du petit train ?
17°) Quels sont les autres moyens de transport utilisés à la même époque que le petit train ?
19°) Quel est le nombre maximal de lignes et de kilomètres de voie ?
20°) De qui dépendent les voies d'intérêt local ?
21°) Quelles sont les raisons économiques du déclin du petit train ?
22°) Quels sont les inconvénients techniques (contraintes) d'une locomotive à vapeur ?
23°) Quelle est la durée moyenne de construction d'un viaduc ?
24°) Quelles sont les principales stations balnéaires desservies par le petit train ?
25°) Quelle loi de 1936 relance les transports en train ?
26°) Retrouve les cinq ateliers d'entretien et de réparation des trains.
27°) Quel est le plus grand nombre d'employés du petit train ?
28°) Quelles sont la date et les raisons de la seule grève importante des ouvriers du petit train ?

Questions de synthèse

1°) Comment la présence du chemin de fer a-t-elle été acceptée par la population ?
2°) Comment le train a-t-il modifié les manières de vivre dans les villes comme dans les villages ?
3°) Relever tous les changements introduits par le chemin de fer dans le département.
4°) Quels étaient les objectifs généraux du chemin de fer départemental ?
5°) Quels sont les éléments des nouveaux paysages façonnés par le passage du train ?
6°) Quelles sont les conditions de travail des ouvriers du petit train (difficultés, salaires, horaires, équipes…) ?
7°) En quoi le chemin de fer a-t-il conforté une certaine sociabilité entre ruraux et urbains ?
8°) Montrer que le chemin de fer fut vecteur de développement des loisirs et du tourisme.
9°) En quoi le chemin de fer est-il un facteur de l'entrée du tourisme balnéaire dans l'ère de masse ?
10°) Quelles mutations précipitent la fin du petit train ?
11°) Quelle est la place patrimoniale du petit train dans la mémoire collective des Costarmoricains ?

Témoignages et écritures

- Demander aux élèves d'enregistrer **une histoire orale**. Les élèves peuvent interroger leurs grands-parents ou les personnes âgées de leur commune et enregistrer les souvenirs qu'ils ont gardés de leur voyage en train ou de leur travail sur le train. Les personnes pourraient être invitées à venir en classe pour en discuter.

- Demander aux élèves **d'imaginer ce qu'a pu être un trajet** et leur proposer d'écrire une petite histoire, un journal ou une lettre donnant le point de vue d'un voyageur, de décrire le sentiment qu'avait ce voyageur.

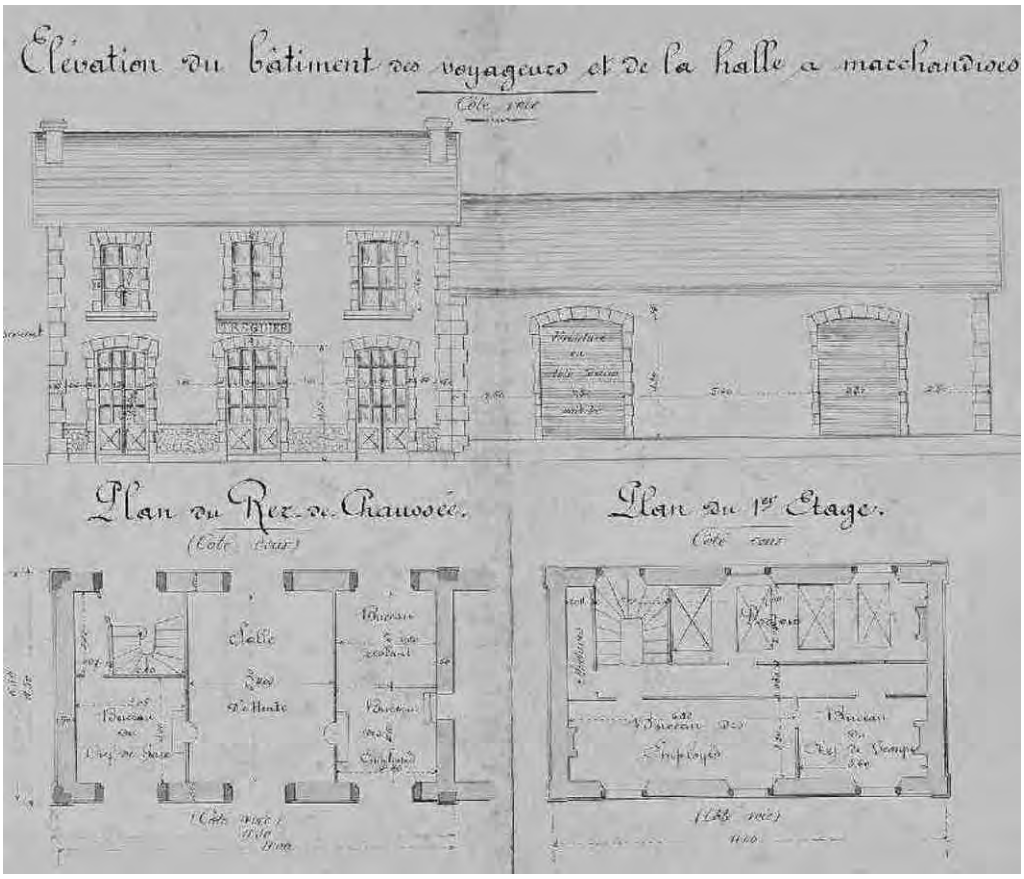
Fiche 12

Etude d'une gare

OBJECTIFS :
Comprendre que le chemin de fer est apparu et s'est développé aux XIXe et XXe siècles.
Prendre conscience que beaucoup de gares se ressemblent, et qu'elles présentent des caractéristiques communes.

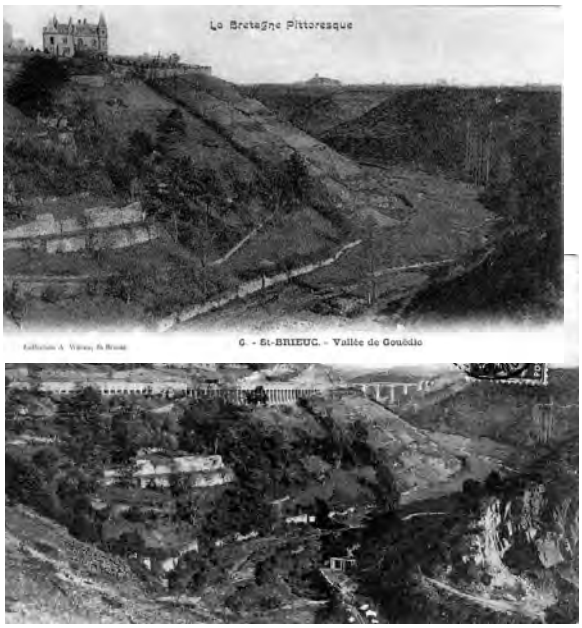
ORGANISATION DE L'ACTIVITÉ :
Interroger les élèves sur la présence d'une gare dans leur commune ou dans leur environnement géographique proche.
Faire découvrir quelques principes d'architecture et d'implantation des gares.
Faire comprendre l'innovation qu'elles ont constituée.

INFORMATIONS SUR LE THÈME ET RÉPONSES AUX QUESTIONS :
L'architecture des gares est très stéréotypée. Elles sont partout facilement repérables. De plus, la présence d'inscriptions sur la façade confirme cette fonction. Le tracé des lignes de chemin de fer ne faisait pas toujours de détour pour passer dans les bourgs, c'est ce qui explique que certaines gares soient en pleine campagne.
L'arrivée du train a permis aux habitants de voyager plus facilement, mais aussi de partir travailler ailleurs, comme saisonniers (à Paris l'hiver par exemple) ou définitivement. Le petit train rejoignait des lignes régionales et une ligne nationale (Paris-Brest).



Plans de la gare de Tréguier, Archives départementales des Côtes-d'Armor (85 S 117)

Fiche 13 Paysages : comparer des prises de vue



Associer par exemple des vues distantes d'un siècle, une carte postale d'un lieu en activité et une photographie contemporaine du même lieu…

Exemple : la vallée de Gouëdic, à Saint-Brieuc, avant et après la construction du chemin de fer

	Vue n°1	Vue n°2
Quel est ce paysage ? La nature des deux images proposées : photographies, cartes postales, dessins… Leur date	Titre : ……	Titre : ……
Où se situe-t-il ?(localiser à l'aide de la carte du réseau)		
Quels éléments distingue-t-on ? Procéder du général au particulier : - les éléments naturels : ciel, cours d'eau, relief, végétation … - les éléments humains : village, gare, rails, rues, routes, habitants, animaux, activités, végétation cultivée...		
Peut-on dater les éléments repérés ?		
En un siècle, n'y a-t-il pas eu de changements dans ce paysage ?		

D'après http://www.cndp.fr/tice/teledoc/dossiers/dossier_paysage.htm

Re-photographier un paysage

Comment procéder à la reprise photographique d'un paysage à partir de l'une des cartes postales anciennes de l'exposition ? L'exercice fait appel au sens de l'observation, à une analyse pointue des images ainsi qu'à des notions d'optique et de géométrie.

Bien choisir le document d'origine. Pour permettre une reprise photographique, l'image doit d'abord être facilement localisable et contenir suffisamment d'informations (éviter les gros plans). Elle doit également offrir des repères précis, des éléments architecturaux (gare, clocher, maison, poteau).

Retrouver le point de vue. On peut procéder par petits groupes de quatre, cinq élèves, chaque groupe travaillant, par exemple, à partir de différentes vues anciennes d'un même paysage. Pour retrouver l'emplacement exact de la prise de vue initiale, on se sert de la méthode des alignements et du principe géométrique de la triangulation. Avant de passer aux trois dimensions, on peut s'exercer, en classe, sur deux dimensions. On cherche, sur le document ancien, deux repères (exemple : un poteau et une fenêtre, un arbre et un mur) qui n'appartiennent pas au même plan et que l'on peut aligner en dessinant une ligne droite entre les deux. Il faut toujours au moins deux alignements. Une fois sur les lieux, on se met en quête, à l'œil nu, d'éléments anciens toujours existants et susceptibles de s'aligner comme sur le document d'origine. Puis on se déplace jusqu'à ce que les quatre alignements (les deux du document d'origine et les deux du paysage actuel) coïncident. On se trouve alors au bon endroit et on n'en bougera plus. Si l'on se déplace en effet un tant soit peu, la perspective change.
Retrouver le bon cadre. La recherche du cadrage se fait depuis l'emplacement de la prise de vue.

Déterminer le jour J. La date et l'heure de la reprise de vue dépendent elles aussi du document d'origine. L'état de la végétation comme la longueur des ombres portées permettent de déterminer la saison. L'orientation des ombres indique le moment de la journée. Afin de ne pas fausser le jeu de la comparaison, on essaie de respecter à peu près l'une et l'autre, tout comme les conditions météo. Ainsi, ne pas "**rephotographier**" par grand soleil un paysage pris autrefois sous un ciel nuageux. Le choix de la couleur ou du noir et blanc dépend aussi du document d'origine.

Comparer. Pour que la comparaison entre les deux états d'un même paysage soit fructueuse, on recense toutes les différences. Chacune d'elles peut renvoyer à des disciplines différentes : architecture, urbanisme, sociologie, agronomie, géologie, botanique, environnement, etc. Ainsi l'on peut apprendre comment se forme, se déforme et se transforme un paysage.

D'après Téléscope, n° 173, CNDP, 8 novembre 1997 et http://www.cndp.fr/tice/teledoc/dossiers/dossier_paysage.htm

Fiche 14 Indications bibliographiques

➢ Ouvrages

"Le chemin de fer français". *T.D.C. (Textes et documents pour la classe),* n°347. Paris : CNDP, 1984.

CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France*. Paris : Fayard, 1997. Coll. "Histoire".

COYLEY, John, DUNNING, Mike. *La légende des trains*. Paris : Gallimard Jeunesse, 1992. Coll. "Les yeux de la découverte", n° 37.

CORNU, Alain. *Petits trains des Côtes-du-Nord*. Le Mans : Ed. Cénomane, 1987. (épuisé)

GOULHEN, Laurent. *L'album du petit train des Côtes-du-Nord.* ACFCdN, 2005.

GOULHEN, Laurent. *Le petit train de Saint-Brieuc au Phare du Légué*. ACFCdN, 1997

GOUHLEN, Laurent. *Petits trains du Trégor. Ligne Lannion-Plestin*. Morlaix : Skol-Vreizh, 2004

HEURTIER, Jean-Loïc. *Petit train des Côtes - du-Nord, que reste-t-il ?* ACFCdN, 2001

Association pour la mémoire et la notoriété d'Harel de la Noë. *Louis Harel de la Noë (1852-1931), un grand ingénieur breton.* Paris : Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.

Regards briochins sur Harel de la Noë. L'homme des ouvrages d'art et des chemins de fer. Ouvrage collectif. Saint-Brieuc : AMENO, 2002

➢ Sites internet

Association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord : http://www.trains-fr.org/cdn/

CDDP des Côtes-d'Armor (mallettes pédagogiques à la disposition des enseignants):

http://www2.ac-rennes.fr/crdp/22/train/index.htm

A toute vapeur en Morbihan : http://www2.ac-rennes.fr/cst/doc/Dossiers/cm56/accueil.htm

Musée français du chemin de fer :

http://www.mulhouseum.uha.fr/site/musees_ressources.php?musId=5

➢ Vidéo

Le petit train. Saint Brieuc-Paimpol, 1956. Cinémathèque de Bretagne, Mémoires de Bretagne, 1988. VHS, 15 min.

A toute vapeur ! Aux sources de la révolution industrielle en Angleterre. CRDP de Haute-Normandie, 1995. VHS et livret, 28 min.

Le petit train des campagnes. Galilée, série "Parcours d'histoire", CNDP, 1999. VHS et livret, 13 min.

Les merveilles du Réseau Breton et des Côtes-du-Nord. Online vidéo, 2002. VHS, 59 min.

➢ Filmographie

La Bataille du Rail, René Clément, fiction, LCJ, VHS, 1945, 85 min.

La Bête humaine, Jean Renoir, fiction, Canal + vidéo, DVD, 1938, 96 min.

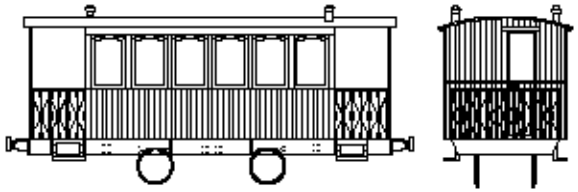
Voiture

VOITURE

Chassis à adapter

Renfort en carton plume

Renfort en carton plume



Toit

Plancher en carton plume

Voiture

1/ Colorier les pièces

2/ Les découper

3/ Marquer les plis

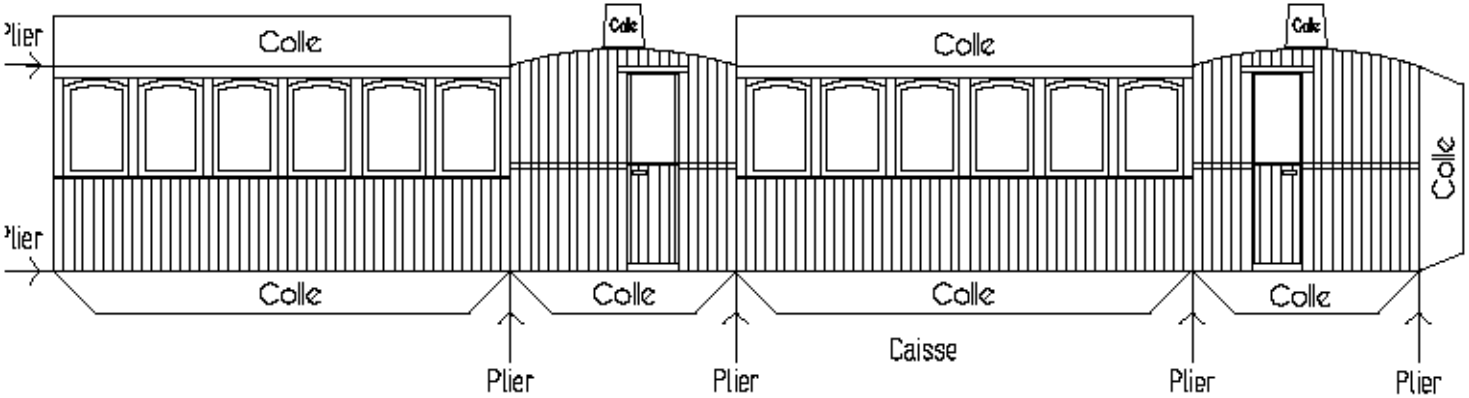
4/ Pratiquer dans la caisse les fentes qui recevront les languettes

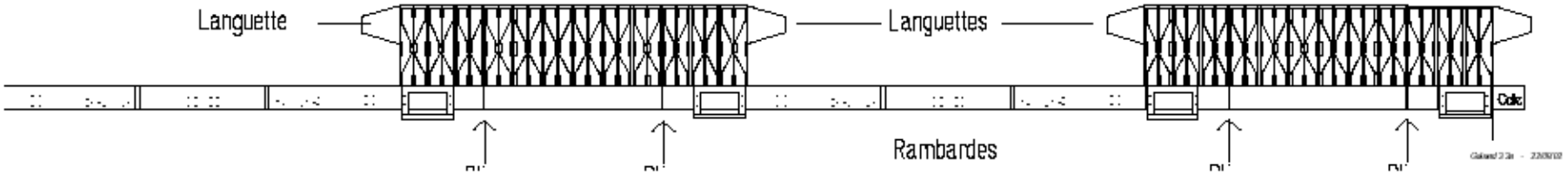
5/ Coller les renforts et la caisse sur le plancher

6/ Coller l'ensemble sur le chassis

7/ Coller les rambardes autour du chassis en introduisant les fentes dans la caisse

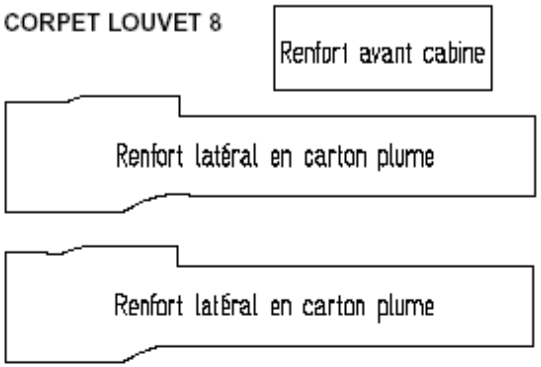
8/ Coller les languettes à l'intérieur de la caisse puis le toit.

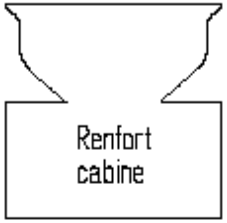


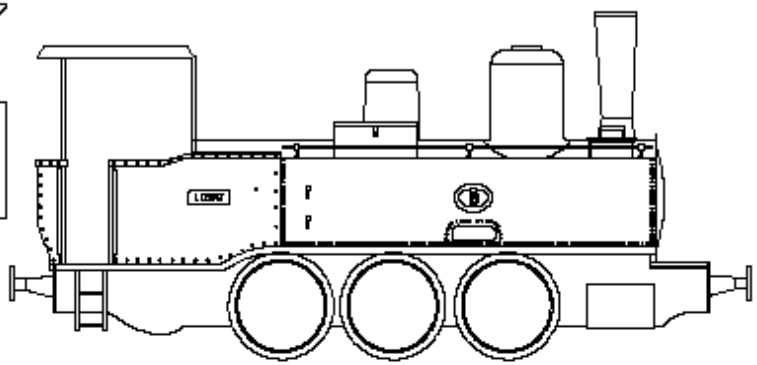


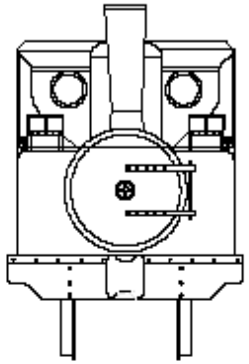
Corpet - Louvet

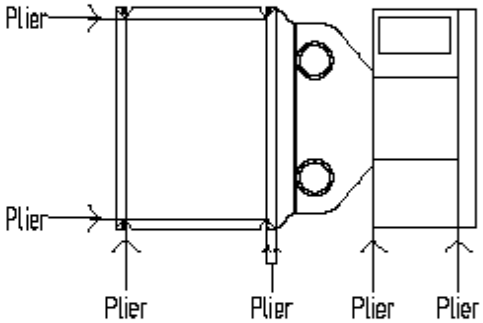
CORPET LOUVET 8

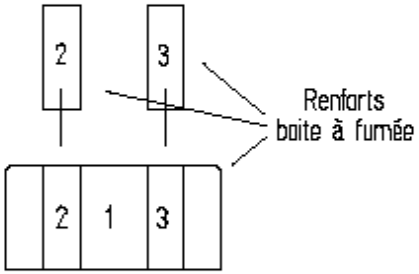












Corpet Louvet

1/ Colorier les pièces

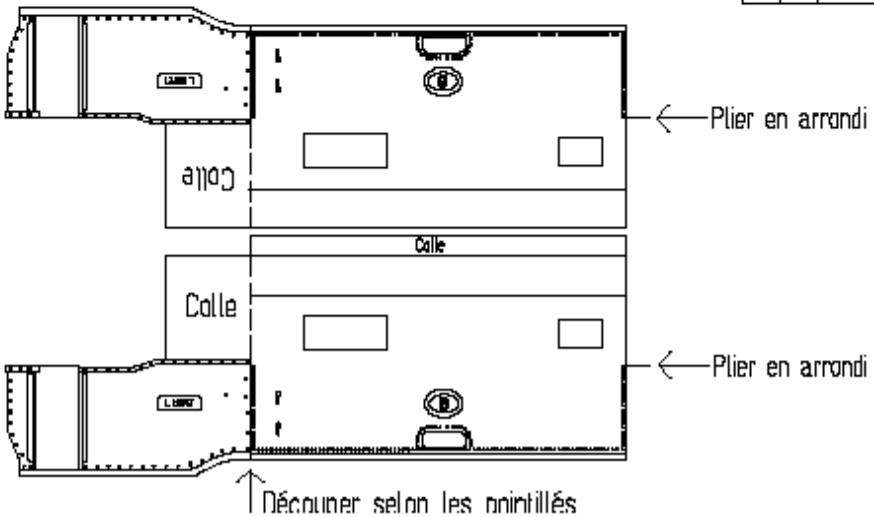
2/ Les découper

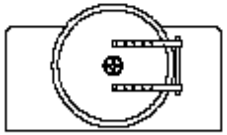
3/ Marquer les plis

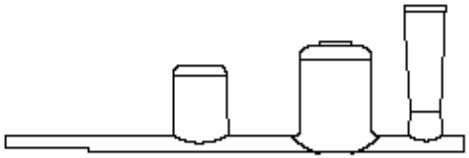
4/ Assembler les renforts

5/ Plier et coller les pièces sur les renforts

6/ Adapter la motorisation







Chaudière, dômes et cheminée sont à réaliser dans du tourillon de bois dur ou dans du balsa

Ci-dessus ils sont représentés à l'échelle 1