

Bretagne express Breizh a-dizh

Textes de parties et séquences

Table des matières

Définition du chemin de fer	3
Partie A – Vers un nouveau monde.....	3
Séquence 1 – Et la Bretagne alors ?.....	4
Séquence 2 – La naissance du réseau.....	5
Partie B – L'âge d'or.....	7
Séquence 3 – Les lignes locales	8
Séquence 4 – À plein régime !.....	9
Partie C – (É)pris de vitesse.....	11
Séquence 5 – La fin d'un monde.....	11
Séquence 6 – Toujours plus vite	13
Le train des rêves.....	14

Taolenn

Petra eo an hent-houarn ?	3
Lodenn A – War-zu ur bed nevez.....	3
Rann 1 – Nag e Breizh eta ?	4
Rann 2 – Deroù ar rouedad.....	5
Lodenn B – An oadvezh aour	7
Rann 3 – Al linennoù lec'hel	8
Rann 4 – A-dizh hag a-dag !.....	9
Lodenn C – An tizh diouzh ar c'hiz	11
Rann 5 – Fin ur bed	11
Rann 6 – Buanoc'h-buan dalc'hmat.....	13
Tren an hunvreoù	14

Définition du chemin de fer

Le chemin de fer est un système de transport guidé sur des voies composées de deux rails sur lesquelles circulent des trains transportant des voyageurs et des marchandises.

Petra eo an hent-houarn ?

Un doare treuzdougen heñchet eo ; div roudenn a ya d'ober an hentoù a dremen warno trenioù hag a gas beajerien pe marc'hadourezh.

Partie A – Vers un nouveau monde

Dès la seconde moitié du 18^e siècle, les préoccupations liées à l'amélioration des conditions de déplacement des Français émergent. Pour favoriser la croissance économique et commerciale et développer l'industrie, de nouvelles voies de communication sont nécessaires. Ingénieurs et hommes politiques imaginent des infrastructures, dont l'organisation générale servira de modèle à la naissance du chemin de fer.

Les voies navigables dans un premier temps, puis les réseaux routiers seront tour à tour imaginés et construits dans ce but : il faut bâtir un système qui couvre l'ensemble du territoire et constitue un véritable réseau.

Les uns et les autres, pour des raisons diverses ne répondront que partiellement aux attentes et seront supplantés par le chemin de fer. La loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes définit le tracé et énonce un principe de répartition des tâches : à l'État les infrastructures (terrassment, ouvrages, gares), aux compagnies les superstructures (voies, matériel roulant) et leur entretien.

Lodenn A – War-zu ur bed nevez

Adalek eil lodenn an 18^{vet} kantved e kroged d'en em soñjal evit gwellaat an doare a oa gant ar Frañsizien da vont-dont. Evit reiñ lañs d'an ekonomiezh, d'ar c'henwerzh ha d'an industriezh e oa ret krouiñ hentoù nevez. Gant ijinerien ha politikerien e oa bet ijinet frammoù bras hag a voe kemeret da batrom pa voe savet an hentoù-houarn.

An hentoù bageal da gentañ hag ar rouedad hentoù goude-se a voe soñjet ha savet abalamour da gaout ur framm da c'holeiñ ar vro a-bezh, hag a yafe d'ober ur gwir rouedad.

Na gant an eil re na gant ar re all ne voe degaset tout ar pezh a oad o c'hortoz diganto, evit abegoù a bep seurt, ha kavet e voe gwell ober gant an hentoù-houarn. Gant lezenn an 11 a viz Mezheven 1842 evit diazezañ al linennoù pennañ e voe savet tres ar re-se ha termenet an doare ma vefe rannet ar c'hefridioù : d'ar Stad d'ober war-dro an danframmoù (labourioù douarañ, pontoù, tunelioù, garioù...), gant ar c'hompagnunezhioù an dreistframmoù (hentoù, trenioù) hag al labour kempenn anezho.

Séquence 1 – Et la Bretagne alors ?

Alors que l'Angleterre et la Belgique se lancent dans l'aventure des chemins de fer dès les années 1810-1820, la France tergiverse. Les premières lignes ouvrent dès la fin des années 1820 pour faciliter le transport du charbon. En 1832, le premier projet d'une ligne de voyageurs entre Paris et Saint-Germain-en-Laye est formalisé : la ligne est mise en service en 1837 avant que ne soit présenté, l'année suivante, un premier projet de loi relatif à la mise en place d'un réseau rayonnant depuis Paris. Même si l'ouest avec Nantes n'est pas oublié, le tracé dessert en priorité les régions industrielles du nord et de l'est.

Pourtant c'est bien le développement des chemins de fer dans tout l'ouest de la France qui va assurer à la Bretagne la création de son réseau. Les élus locaux, soutenus par les milieux économiques, multiplient les demandes afin que les lignes soient prolongées jusqu'en Bretagne.

La loi du 16 juillet 1844 déclare d'utilité publique l'établissement de la ligne Paris-Rennes. Elle est concédée à la Compagnie de l'Ouest, le train arrive en gare de Rennes en 1857. Pendant la décennie suivante, la ligne se prolonge le long des côtes nord jusqu'à Brest. Au sud, la Compagnie d'Orléans qui dessert Nantes depuis 1851, poursuit son parcours jusqu'à Quimper. C'est à partir de ces deux réseaux côtiers qui enserrant la région, que se grefferont de nombreux chemins de fer départementaux.

Rann 1 – Nag e Breizh eta ?

Tra m'edo Bro-Saoz ha Belgia o kregiñ gant istor an hentoù-houarn adalek ar bloavezhioù 1810-1820 edo Bro-Frañs etre daou soñj. Digoret e oa bet al linennoù kentañ e fin ar bloavezhioù 1820 abalamour da gas ar glaou en un doare aesoc'h. E 1832 e oa savet ar

raktres kentañ evit ul linenn da gas beajerien etre Pariz ha Saint-Germain-en-Laye. Lakaet e voe al linenn-se da vont en-dro e 1837 ha goude-se, ar bloaz war-lerc'h, e voe kinniget an danvez lezenn kentañ evit sevel ur rouedad hag a yafe kuit eus Pariz. Ne oa ket bet ankouaet ar c'hornôg penn-da-benn, peogwir ez ae an tren betek Naoned, met da gentañ-penn e oa bet treset linennoù da dremen e broioù an norzh hag ar reter, industriezhioù enno.

Daoust da se e voe savet ur rouedad e Breizh abalamour ma oa bet roet lañs d'an hentoù-houarn e kornôg Frañs. Ne baoueze ket an dilennidi el lec'h-mañ-lec'h da c'houlenn, gant harp ar bed ekonomikel, ma vefe astennet al linennoù betek Breizh.

Gant lezenn ar 16 a viz Gouere 1844 e voe disklêriet e oa un dra a dalvoudegezh foran sevel al linenn Pariz-Roazhon. Fiziet e voe ar gefridi e Kompagnunezh ar C'hornôg. En em gavout a reas an tren e gar Roazhon e 1857. E-kerzh an dekvloaziad da-heul e voe astennet al linenn a-hed aodoù an norzh betek Brest. Er c'hreisteiz e oa Kompagnunezh Orléans, a zeue he zrenioù betek Naoned abaoe 1851, oc'h astenn e linennoù betek Kemper. Diwar an div rouedad-se, a yae da-heul an aodoù en daou du da Vreizh, e voe savet un toullad hentoù-houarn departamant.

Séquence 2 – La naissance du réseau

Rien n'est écrit d'avance. Le prolongement des lignes en Bretagne est le fruit d'intenses débats, où chaque acteur défend son point de vue. Les ingénieurs recherchent l'efficacité, les communes et les départements la prospérité locale, les compagnies la rentabilité et l'État l'intérêt stratégique pour la France.

Alors, pour rejoindre Brest et Quimper, faut-il passer par le centre de la Bretagne pour dynamiser des régions peu peuplées et moins développées ? Ou au contraire longer les côtes pour desservir les ports et les villes peuplées et productives ?

Après le débat, tous ces acteurs se coordonnent sur les chantiers. L'État fait bâtir par des entrepreneurs les bâtiments et les ouvrages d'art conçus par des ingénieurs. Les compagnies privées font construire les lignes et les installations.

Une fois construit, le chemin de fer bouleverse la vue, l'ouïe et l'odorat des contemporains. Les gares sont de nouveaux centres d'activités dans les villes, autour desquelles fleurissent des quartiers neufs. Ponts et viaducs redessinent les paysages. Le célèbre « tchou tchou ! » et la vapeur des locomotives fascinent et enthousiasment les Bretons plus qu'ils ne les inquiètent.

Rann 2 – Deroù ar rouedad

Ne oa ket graet an traoù en a-raok. Tabutet e oa bet kalz evit gouzout penaos e vefe treset al linennoù e Breizh, pep hini a veze o tifenn e savboent. Edo an ijinourien o soñjal en efedusted, ar c’humunioù hag an departamantoù o klask reiñ lañs d’an ekonomiezh enno, ar c’hompagnunezhioù o klask gounit arc’hant hag ar Stad o soñjal er pezh a oa mat evit strategiezh Frañs.

Daoust ha ret e oa tremen dre Greiz-Breizh evit mont da Vrest pe da Gemper, abalamour da zegas lañs d’an takadoù lec’h na oa ket ken stank ar boblañs na ken kreñv an ekonomiezh ? Pe er c’hontrol tremen a-hed an aodoù evit deservijañ ar porzhioù hag ar c’hêrioù stank ar boblañs ha kreñvoc’h an ekonomiezh enno ?

Goude ar breutadegoù e veze rannet al labour etre an holl obererien-se war ar chanterioù. Gant ar Stad e veze lakaet embregerien da sevel ar batisoù hag ar savadurioù treset gant ijinourien. Ar c’hompagnunezhioù prevez a lakae sevel al linennoù hag an aveadurioù.

Ur wech savet an hentoù-houarn e voe cheñchet kalz endro an dud e-keñver ar pezh a welent, a glevant hag a santent. Dont a reas ar garioù da vezañ kreizennoù obererezh nevez er c’hêrioù, savet e voe karterioù nevez en-dro dezho. Cheñchet e voe neuz ar maezioù gant pontoù bras pe vrasoc’h. Ar Vretoned n’o dezo ket aon rak an trouz « sukr ha kafe » hag an aezhenn taolet gant ar stlejerezhioù, boemet ha laouen ne lavaromp ket.

Partie B – L'âge d'or

De 1890 à 1945, le chemin de fer vit un âge d'or. Il domine le monde des transports, des petits trajets locaux et quotidiens aux grands voyages occasionnels. Il est partout et dessert jusqu'à 626 gares dans toute la Bretagne.

Le chemin de fer accompagne les grands changements de l'époque : à lui seul, il permet au tourisme de se développer, et participe à l'émergence des stations balnéaires. Il dynamise l'économie des régions reculées. Les villes disposant d'une gare pour accueillir les touristes, les travailleurs et les marchandises se développent.

Le chemin de fer est le premier employeur du pays. Il crée un nouveau groupe social incontournable : les "cheminots". Ils forment un monde cohérent vu de l'extérieur, mais à l'intérieur duquel règne une très grande diversité de métiers, de situations et de statuts. Au-delà de ces différences, une vie sociale et culturelle forte se construit.

Les deux guerres mondiales l'affaiblissent temporairement, mais ces épreuves ne font que démontrer son importance. Un train vous manque et tout est dépeuplé.

Lodenn B – An oadvezh aour

Etre 1890 ha 1945 e oa oadvezh aour an hent-houarn. An doare kentañ da gas an dud hag ar varc'hadourezh, eus ar beajoù berr pemdez betek ar beajoù bras ur wech dre vare. E pep lec'h edo ha chom a rae a-sav e-barzh 626 gar e Breizh a-bezh.

En em gavout a reas war un dro gant ar cheñchamantoù bras a zegouezhas d'ar c'houlz-se : gant an hent-houarn e c'hallas an touristerezh mont war-raok hag ar c'hêrioù kouronkañ dont war wel. Degas a rae lañs d'an ekonomiezh e broioù hag a oa dizro a-raok. Kreskiñ a rae ar c'hêrioù a oa ur gar enno evit degemer touristed, labourerien ha marc'hadourezh.

An implijer kentañ er vro e oa an hent-houarn. Diwar se e tegouezhas ur rummad tud nevez hag a oa pouezus er gevredigezh : « paotred an hent-houarn ». Ur bed unvan e seblantent bezañ d'an dud diavaez, met e gwirionez e oa en o zouez a bep seurt micherioù, statudoù ha renkoù. Dont a reas ur vuhez sokial ha sevenadurel kreñv war wel ganto dreist ar c'hemmoù-se.

Kollet e voe un tamm lañs gant an hent-houarn e-pad ur mare da-heul an daou vrezel bed, ar pezh na reas nemet diskouez pegement a bouez a oa gantañ. Paneve an trenioù ez ae ur vro da fall.

Séquence 3 – Les lignes locales

En 1890, le réseau principal ne suffit pas. Le centre de la Bretagne n'est toujours pas desservi, mis à part les transversales de Ploërmel, Pontivy et Loudéac. Un réseau de voies ferrées à écartement d'un mètre, plus économique, se met en place. Le Réseau breton et les chemins de fer d'intérêt local des départements permettent alors de couvrir l'ensemble du territoire.

Le tourisme, l'Église et le commerce en bénéficient. Les compagnies proposent des billets de réduction et des trains supplémentaires pour les stations balnéaires, les fêtes religieuses, les foires et les marchés.

Les producteurs trouvent de nouveaux débouchés, plus loin, à Paris et en France, pour leurs viandes, légumes, engrais et fruits de mer. En même temps, les ressources de l'extérieur arrivent plus vite et en masse pour servir les industries.

Mais la Première Guerre mondiale freine cet essor économique. Le train sert à transporter les troupes, les prisonniers et le matériel militaire. L'utilisation du chemin de fer par l'armée entraîne une importante dégradation, qui mettra plusieurs années à être résolue.

Rann 3 – Al linennoù bihan

E 1890 ne oa ket a-walc'h gant ar rouedad pennañ. N'ae ket an trenioù betek Kreiz-Breizh c'hoazh, war-bouez al linennoù treuz etrezek Ploermael, Pondi ha Loudieg. Staliet e voe ur rouedad hentoù-houarn ur metr led, ar pezh zo espernusoc'h. Gant ar Rouedad Breton hag an hentoù-houarn lec'hel gant an departamantoù e voe staliet linennoù e pep lec'h e Breizh.

Mat e oa kement-se evit an touristerezh, an Iliz hag ar c'henwerzh. Kinnig a rae ar c'hompagnunezhioù distaolioù war briz ar bilhedoù ha trenioù ouzhpenn da vont war-zu ar c'hêrioù war vord ar mor, ar gouelioù relijiel, ar foarioù hag ar marc'hadoù.

Kavet e veze sav gant ar broduerien pelloc'h eget a-raok, e Pariz hag e Bro-C'hall, d'o marc'hadourezh, evel kig, legumaj, temz ha boued-mor, tra ma veze degaset buanoc'h ha stankoc'h ar produioù eus an diavaez evit an industriezh.

Met lakaet e voe harp d'al lañs ekonomikel-se gant ar brezel bed kentañ. Implijet e veze an trenioù evit kas ar soudarded, ar brizonidi ha dafar an arme. Diwar an implij-se e voe displeberet kalz an hentoù-houarn na voent adkempennet nemet meur a vloaz goude.

Séquence 4 – À plein régime !

Dans les années 1920, le chemin de fer est devenu l'outil de déplacement par excellence. À des échelles différentes, les lignes générales, comme les lignes locales, participent pleinement à la vie quotidienne : déplacements familiaux, professionnels ou de loisirs. Prendre le train est devenue une pratique courante. Ceux qui voyagent pour leur travail sont ainsi des habitués du chemin de fer. Le train est désormais un mode de déplacement qui facilite et élargit l'univers professionnel. Plus encore, l'avènement des congés payés en 1936 entraîne le développement d'un trafic saisonnier où le nombre de touristes ne cesse de croître.

Malgré ce succès d'utilisation, les compagnies sont toutes déficitaires alors que la concurrence de la route s'annonce déjà. La nationalisation s'impose, la Société nationale des chemins de fer (SNCF) est créée officiellement le 1^{er} janvier 1938.

À cette date, le chemin de fer emploie 500 000 personnes sur tout le territoire français. À Rennes, il est le premier employeur. Les cheminots composent un groupe très hétérogène : roulants, employés de bureau, ouvriers des ateliers...

La Seconde Guerre mondiale apporte son lot de destructions massives de lignes et de matériel. Au début du conflit les trains amènent en Bretagne des réfugiés par milliers ; pendant la période de l'Occupation, les trains ravitaillent Paris. Au début du mois d'août 1944, les Allemands vident les prisons ; deux convois quittent Rennes et évacuent résistants, prisonniers de guerre alliés, soldats allemands passibles du conseil de guerre. La Résistance est bien implantée parmi les cheminots, les actes de sabotage sont nombreux. Le chemin de fer constitue un enjeu stratégique majeur tout au long de la guerre.

Rann 4 – A-dizh hag a-dag !

Er bloavezhioù 1920 e oa deuet an hent-houarn da vezañ an doare implijet ar muiañ evit mont ha dont. War bep a live disheñvel e oa al linennoù bras hag al linennoù bihan ul lodenn eus ar vuhez pemdez da vat : mont-dont evit ar familh, al labour pe an dudi. Kemer an tren a oa un dra ordinal. Boas e oa an dud a veaje evit o micher da vont gant an tren. Diwar neuze, gant an hent-houarn, e oa aesoc'h ha larkoc'h an traoù er bed micherel. Adalek 1936, pa voe lakaet an ehanoù gopret, e kreskas an dremeniri e-pad an hañv war un dro gant kresk an niver a douristed.

Daoust ma veze graet berzh gant implij an tren e veze kollet arc'hant gant an holl gompagnunezhioù, tra ma oa krog an treuzdougen war an hentoù d'ober kevezerezh dija.

Ret e oa neuze broadelañ ar c'hompagnunezhioù ha krouet e voe kevredad broadel hentoù-houarn Frañs (SNCF) d'ar 1^{añ} a viz Genver 1938.

D'ar mare-se e veze implijet 500 000 a dud e Frañs a-bezh gant an hent-houarn. E Roazhon e oa an implijer brasañ. A bep seurt labourerien e oa an henthouarnerien : en trenioù, er burevioù, en atalieroù...

E-kerzh an eil brezel bed e voe distrujet linennoù hag ostilhoù a-vil-vern. E penn kentañ ar brezel e voe degaset miliadoù a repuidi betek Breizh gant an tren ; e-pad mare an Ac'huberezh e veze kaset pourvezioù da Bariz dre an hent-houarn. E penn kentañ miz Eost 1944 e voe goullonderet an toulloù-bac'h gant an Alamaned ; div charreadeg a yeas kuit eus Roazhon da gas kuit rezistanted, prizonidi brezel, soudarded alaman hag a oa da dremen dirak al lez-vrezel. Kreñv e oa ar Rezistañs e-touez an henthouarnerien, gant se e oa bet tarvadennoù e-leizh ganto. Un dalc'h strategel eus ar re bouezusañ e oa an hent-houarn a-hed ar brezel.

Partie C – (É)pris de vitesse

Deux visions du service public des transports, deux ambiances, deux vitesses...

D'un côté, une approche plus locale et territoriale, un service public qui veut être partout et desservir le plus de monde possible sur un plus grand espace, malgré des coûts d'entretien élevés et des revenus pas toujours garantis. Les bienfaits à long terme sur l'économie et la mobilité des citoyens sont plus importants que tout.

De l'autre, une vision plus globale, un service public qui cherche la vitesse, la rentabilité et l'excellence. Le train doit être attractif, faire gagner du temps, être plus confortable et plus sûr. Qu'importe le prix du billet. Les trains des lignes rentables seront plus nombreux, plus rapides, plus fiables. Ils doivent transporter plus de monde dans des trains plus spacieux, mais dans un nombre de gares réduits. Les lignes déficitaires fermeront.

Laquelle l'emportera? L'automobile sera-t-elle l'arbitre de cette opposition ?

Lodenn C – An tizh diouzh ar c'hiz

Daou zoare da welet servij publik an treuzdougen, div dro-spered, daou dizh...

War un tu, ur sell liammet ouzh mad ar broioù : ur servij publik hag a glask bezañ e pep lec'h ha deservijañ ar muiañ a dud war an dachenn ledanañ ma c'hall, ha pa goustfe ker delc'her anezhañ kempenn ha ne vefed ket sur da c'hounit arc'hant. Degas traoù mat war hir dermen d'an ekonomiezh ha reiñ tu d'an dud da vont-dont eo ar pep pouezusañ.

War an tu all, ur sell hollek : ur servij publik hag a glask mont ar buanañ ma c'hall, tizhout ar wellentez, evit gounit arc'hant. Ret eo d'an trenioù bezañ dedennus, lakaat gounit amzer, bezañ suroc'h hag aezamant enno. Ne vern pegement e koust ar bilhedoù. War al linennoù ma vez gounezet arc'hant e vo muioc'h a drenioù hag a yay buanoc'h, ha gwelloc'h ar surentez ganto. Rankout a reont kas muioc'h a dud e-barzh bagonioù frankoc'h met chom a-sav e nebeutoc'h a diez-gar. Serret e vo al linennoù ma koller arc'hant.

Gant peseurt tu ez ay ar maout ? Daoust ha dont ar ray ar c'hirri-tan d'ober an tredeog en afer-se ?

Séquence 5 – La fin d'un monde

Le chemin de fer a pourtant du succès ! Des millions de Bretons l'empruntent chaque année, des millions de tonnes de marchandises transitent dans les gares, le tourisme bat son

plein. Pourtant le train n'est pas rentable : son exploitation coûte beaucoup plus qu'elle ne rapporte. Les départements ne peuvent plus investir, les trains des petites compagnies sont lents. Le Réseau breton pâtit d'être incompatible avec les lignes principales du fait des écartements de voie différents.

Depuis les années 1930, les lignes déficitaires disparaissent les unes après les autres. Les petites compagnies locales font faillite. Sur le réseau principal, des gares doivent fermer ou limiter leurs dessertes. Mais dans les années 1950 à 1970, la SNCF fait face à une résistance acharnée d'élus et de citoyens qui parviennent à sauver des arrêts de trains, comme à Messac, Quimperlé et Plouaret.

Après-guerre, tandis que le chemin de fer se remet doucement des destructions, l'automobile s'impose. Elle est plus flexible, plus économique, et peut desservir plus de villes sans travaux pharaoniques.

Les chemins de fer locaux n'ont pas vécu longtemps. Qu'en reste-t-il ? Des souvenirs, des photographies, des beaux viaducs, des voies vertes, des surnoms affectueux : "petit train", "train *Birini*", "train carotte"...

Rann 5 – Fin ur bed

Berzh a rae an hent-houarn koulskoude ! Kemeret e veze an tren gant milionoù a dud e Breizh, tremen a rae milionoù a donennoù marc'hadourezh dre ar garioù, lañs a oa gant an touristerezh. Kollet e veze arc'hant gant an hent-houarn avat : koustañ rae keroc'h korvoiñ anezhañ eget ar pezh a veze gounezet. Ne c'halle ket an departamantoù lakaat arc'hant ennañ ken, trenioù ar c'hompagnunezhioù bihan ned aent ket buan a-walc'h. Un dra fall e oa evit ar Rouedad Breton pa ne oa ket evit bezañ liammet ouzh al linennoù bras abalamour na oa ket ar memes led gant an hentoù.

Abaoe ar bloavezhioù 1930 e veze serret al linennoù ma kolled arc'hant, an eil re war-lerc'h ar re all. Freuzstal a rae ar c'hompagnunezhioù lec'hel bihan. War ar rouedad pennañ e ranked serriñ garioù zo, pe digreskiñ niver an trenioù a chome a-sav enno. Met etre ar bloavezhioù 1950 ha 1970 e oa en em savet dilennidi ha tud all enep an SNCF, ha deuet e oant a-benn da lakaat delc'her arsavioù trenioù zo, evel e Mezeg, Kemperle ha Plouared.

Goude ar brezel, keit ha ma oa an hent-houarn oc'h adsevel goustadik war-lerc'h an distrujoù, e voe tapet lañs gant ar c'hirri-tan. Aesoc'h e oa implijout anezho, ne goustent ket ken ker ha gallout a raed deservijañ muioc'h a gêrioù ganto kuit a ober labourioù bras-spontus.

Ne oa ket padet pell an hentoù-houarn lec'hel. Petra a chom anezho ? Eñvorennoù, poltredoù, pontoù meur, hentoù glas, lesanvioù fentus : "tren bihan", "tren *birinig*", "tren patatez"...

Séquence 6 – Toujours plus vite

Après 140 ans de bons et loyaux services, les trains à vapeur cessent définitivement de fonctionner au début des années 1970. Le plan de modernisation et d'électrification lancé après la Seconde Guerre mondiale prend de l'ampleur : le matériel est renouvelé, les voitures Corail font leur apparition en 1975. Des recherches s'orientent vers plusieurs directions, avec un objectif commun : la vitesse. Finalement, le TGV (Train Grande Vitesse) est le modèle retenu et neuf ans après l'inauguration de la ligne Paris-Lyon, le TGV Atlantique dessert la Bretagne. En mai 1990, un train TGV Atlantique, peu de temps avant sa mise en service, atteint sur une partie de la nouvelle ligne, le record jusqu'alors inégalé de 515km/h. En parallèle, les dessertes régionales disposent d'une nouvelle appellation, le TER (Transport Express Régional) qui fait son apparition en 1987.

Alors que les lignes voyageurs prennent de l'essor, le fret diminue pour ne plus occuper qu'une part réduite du trafic. La SNCF oriente sa communication vers les notions de vitesse et de confort.

De 1851 à 1990, le chemin de fer a bouleversé les modes de déplacement des Bretons, tant sur leur propre territoire que vers l'extérieur. L'idée même du voyage n'a cessé d'évoluer, la vitesse devenant un élément clé. Il fallait 16h40 en 1865 pour rejoindre Paris depuis Brest, 4h00 en 1990. « *Gagnez du temps sur le temps* » disait le premier slogan publicitaire pour le TGV, toujours plus vite, toujours plus vite....

Rann 6 – Buanoc'h-buan dalc'hmat

Goude bezañ bet implijet trenioù dre vurezh e-pad 140 vloaz e voe paouezet ganto da vat e penn kentañ ar bloavezhioù 1970. Muioc'h-mui a lañs a veze tapet gant ar programm boulc'het war-lerc'h an eil brezel bed evit modernaat ha tredanaat al linennoù : nevesaet e veze an ostilhoù, kroget e voe e 1975 d'ober gant an trenioù Corail. Kaset e voe enklaskoù en-dro war veur a du, gant ar memes pal : mont buanoc'h. A-benn ar fin e voe dibabet an TTB (tren tizh bras) ha nav bloaz goude digoradur al linenn gentañ Pariz-Lyon en em gavas an TTB Atlantel e Breizh. E miz Mae 1990 e voe tizhet 515 km/e, ar buanañ ma'z eus

bet graet betek-henn, gant un tren TTB Atlantel nebeud amzer a-raok bezañ lakaet en implij. War un dro gant se e teuas an deservij rannvroel da vezañ THR (tren herrek rannvroel) adalek 1987.

Tra ma oa lusk gant al linennoù evit beajourien e tigrske ar fred ned ae d'ober nemet ul lodenn vihan eus an dremeniri. Diazezet e voe bruderezh an SNCF war ar pezh a selle ouzh an tizh hag an aezamant.

Etre 1851 ha 1990 e oa bet cheñchet kalz doare ar Vretoned da vont-dont, koulz e Breizh ha war-zu an diavaez. Ar mod da welet ar beajoù n'eo ket paouezet a cheñch ha deuet eo an tizh da vezañ an dra bennañ. Ezhomm e oa 16e40 e 1865 evit mont eus Brest da Bariz, 4e00 en 1990. « *Gounezit amzer war an amzer* » a lavare al lugan kentañ evit fougeal an TTB, buanoc'h-buan dalc'hmat, buanoc'h-buan...

Le train des rêves

Vous entrez dans le train des rêves, le train de vos rêves : est-ce que vos rêves vont se nourrir de l'histoire des chemins de fer, est-ce qu'ils vont s'en échapper ? Aurez-vous envie de faire marche arrière en 1850 ou préférerez-vous imaginer le train du futur ? Pour vous aider, des lectures, de la musique, des chansons, des collections et votre imagination : laissez-vous emporter par l'esprit du voyage et dites-nous ce que représente pour vous le voyage idéal dans le train de vos rêves.

À votre disposition, des crayons, du papier, des ardoises, un enregistreur, choisissez ce qui vous semble le plus pertinent et faites vivre l'exposition par vos créations.

Tren an hunvreoù

Emaoc'h o vont e-barzh tren an hunvreoù, tren hoc'h hunvreoù : daoust ha dont a ray an hent-houarn da vagañ hoc'h hunvreoù, daoust ha dont a raint er-maez ? Ha c'hoant ho po da vont war gil betek 1850 pe gwell e vo ganeoc'h ijinañ tren an amzer-da-zont ?

Sikouret e viot gant lennadennoù, sonerezh, kanaouennoù, dastumadoù traoù hag hoc'h ijin : en em lezit da vont da-heul spered ar beajoù ha lavarit deomp petra eo evidoc'h ar veaj peurvat gant tren hoc'h hunvreoù.

Kreionoù, paper, sklentennoù, ur sonenroller zo lakaet en ho kerz, choazit an hini a vo ar gwellañ ganeoc'h ha lakait an diskouezadeg da vevañ gant sikour ho krouidigezhioù.