Bulletin n°48 - janvier 2022

Les amis de Saint-Quay-Portrieux et ses environs

association loi 1901 - statuts déposés le 31/12/02



Eskale d'Armor

Fin de concession du port d'échouage

Dans notre bulletin précédent, nous avions évoqué la création de la SPL, Eskale d'Armor, créée pour gérer les ports de plaisance des Côtes d'Armor.
Or après les élections départementales de juin dernier, il était légitime de s'interroger sur le devenir de cette société publique locale, l'Eskale, initiée par la précédente majorité.
La nouvelle assemblée du conseil départemental a soutenu le projet et l'a validé dans son ensemble. À partir de janvier 2022, Saint-Quay-Portrieux, devenue actionnaire de l'Eskale, intégrera un comité stratégique local géré par les communes actionnaires elles aussi.
La SPL prend ainsi la responsabilité des ports départementaux dont les concessions arrivent à terme : Binic, Paimpol, dans un premier temps, puis Tréguier, Perros Guirec, Pontrieux... avec « *la volonté de déterminer un bassin de navigation à l'échelle du département et de développer de nouveaux modes de pratique de la plaisance* », et pour mutualiser les moyens. Lézardrieux se laisse le temps de la réflexion.

On s'interroge sur le bien fondé d'entrer dans une telle entité pour le port d'échouage du Portrieux, qui inclut également la plage, la capitainerie, l'aire de carénage et les chantiers, le pôle nautique et une petite partie du quai Richet.
Avions-nous vraiment besoin d'intégrer cette SPL si vite et de laisser échapper ce qui constitue une partie du patrimoine du Portrieux ?
Certes l'administration de nos deux ports est complexe : le port d'échouage est géré par la commune et une régie autonome, le port d'Armor par la CCI pour les pontons pêcheurs, une régie autonome par délégation du syndicat mixte pour les pontons plaisance, la vieille jetée, l'esplanade et la Société du Nouveau Port (SNP) pour les bâtiments commerciaux.
Le syndicat mixte qui gère le port d'Armor pourrait peut être à terme entrer aussi dans la SPL.

Le département entrera donc en possession des installations en janvier 2022 et percevra les produits d'exploitation. Une reprise obligatoire du personnel doit se poursuivre aux mêmes conditions et une convention définira les modalités financières entre les parties.

Station d'épuration



Après plus d'un an de travaux menés bon train, la nouvelle station qui traite nos effluents, mais aussi ceux de Tréveneuc et du nord de Plourhan entre en fonctionnement.
Les postes de relèvements du carré de la douane et de la place d'Armes sont raccordés au nouveau bassin.
L'ancienne station vidangée est petit à petit détruite et les premiers essais opérationnels.
Cette nouvelle capacité de traitement s'imposait pour une commune littorale qui voit sa population fortement s'accroître l'été, mais également pour les projets de permis de construire qui continuent de voir le jour sur notre commune et alentour.



Désensablement du port du Légué par les engins de la société NGE

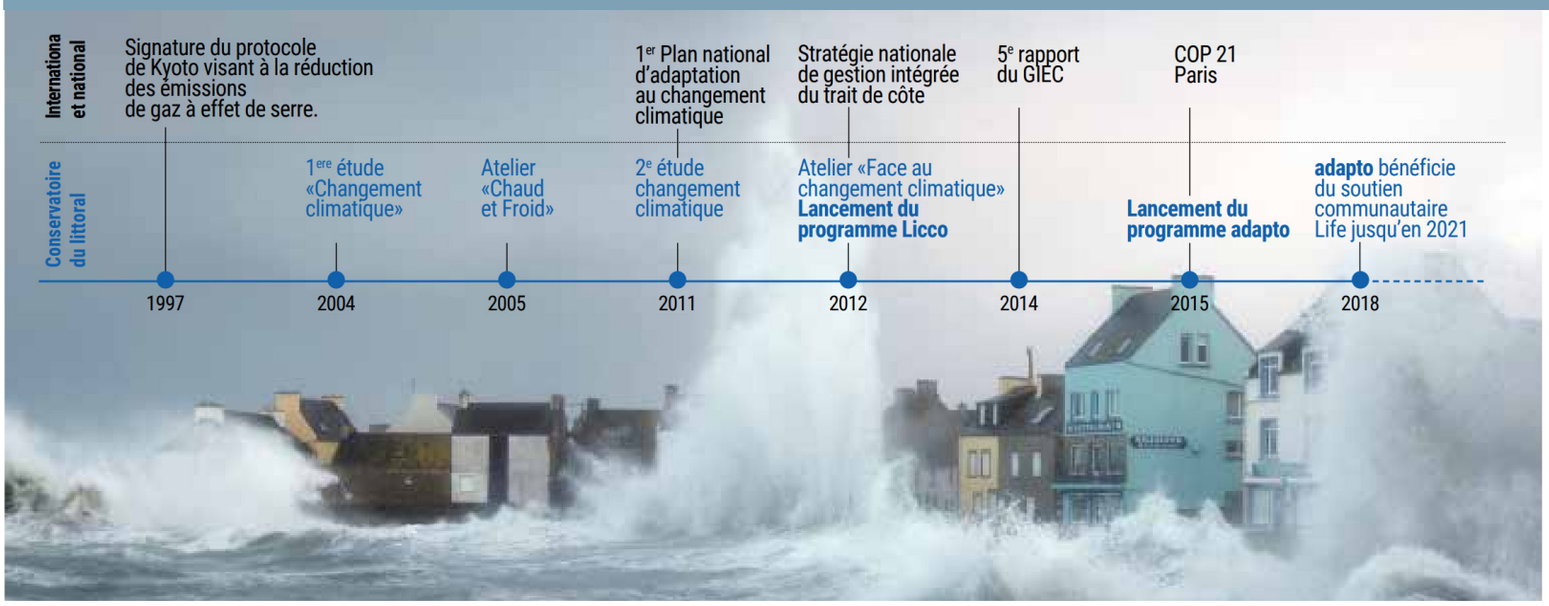
Le port du Légué s'envase.

Les sédiments et la vase qui obstruent l'accès du port aux caboteurs sont dragués et déposées sur l'estran de la baie, de l'autre côté du môle de l'avant port.
Depuis des années, Vivarmor et les riverains de la plage du Valais dénoncent des opérations qui dégradent l'habitat marin, modifient les courants et envasent la plage.
En 2020, un arrêté avait ordonné l'arrêt de ces dépôts qui modifient le profil du fond de baie et favoriseraient la rétention des algues vertes. Alain Coënt, nouveau président du syndicat mixte (région,département,agglomération) et président de l'Eskale assure que la dépose des sédiments ne se fera plus sur l'estran, mais aucune solution alternative pérenne n'a encore été trouvée.
En attendant ces sables sont déposés à terre sur le terre plein du port, mettant en cause l'activité portuaire, avec à marée basse, un ballet d'engins de chantier et de pelleteuses. 10% de ces sédiments dragués trouvent une destination dans les centres équestres qui les utilisent pour leurs manèges et carrières.
La CCI s'est donc prononcée pour une reprise des dépôts sur l'estran de la baie, pour continuer à accueillir les bateaux qui n'hésiteront pas à se délocaliser vers des ports plus faciles d'accès comme Saint-Malo ou Tréguier.

Le projet de construction d'un quatrième quai enterré, l'accueil de bateaux de 5000 tonnes, avec de plus gros tirants d'eau n'est pas résolu.

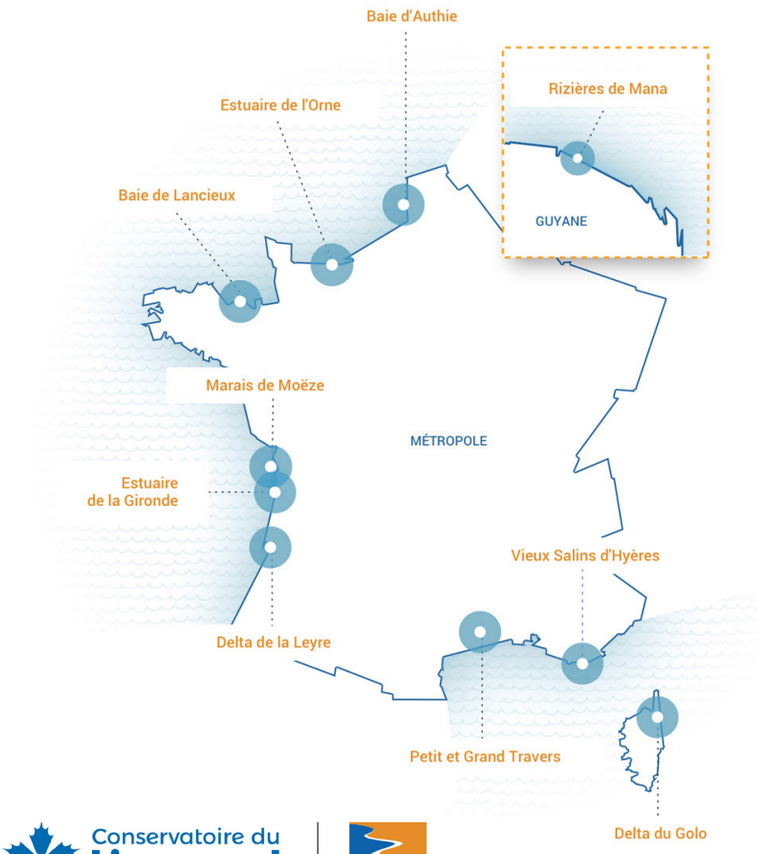
L'activité du port de commerce du Légué risque de s'enliser. 375 000 tonnes de marchandises y ont transité en 2020, dont 60% sont représentés par l'agroalimentaire, soja, maïs et les engrais d'amendement comme le maërl.
Les ammonitrates dangereux (destinés à l'agriculture) sont rapidement chargés vers les coopératives clientes.
La filière bois venue d'Europe de l'Est représente un volume important de 60000 tonnes. Le bois broyé de l'usine de valorisation des déchets, Kerval à Ploufragan est transformé en combustible qui repart pour l'Europe du Nord.

Aujourd'hui l'ensemble des acteurs concernés doit trouver une solution à un problème de respect de l'environnement pour le concilier avec le développement du trafic à venir du Légué, sachant que Tréguier se dit prêt à accueillir en complémentarité une partie de ce trafic.



Adapto *Pour une anticipation de la montée des eaux.*

On estime à 20% les côtes françaises menacées par une montée des eaux liée au réchauffement climatique. Initié par le conservatoire du Littoral, le projet Adapto a pour objectif de tester à petite échelle une gestion souple du trait de côte face à l'érosion et la submersion marine. Entre Saint-Malo et Saint-Brieuc Adapto a initié une dépoldarisation de certaines zones pour laisser l'eau s'étaler à nouveau.



Conservatoire du littoral | adapto

Parmi dix sites pilotes, la baie de Lancieux, fait l'objet d'une étude pour anticiper l'élévation du niveau de la mer. Le conservatoire du littoral qui possède 15% du linéaire côtier en France, (essentiellement non bâti) a racheté des terrains sur cette bande côtière pour en restaurer les espaces. Au fil des siècles, la construction de digues pour des besoins légitimes en maraîchage, prés salés, cultures diverses a modelé le paysage en empêchant la mer de gagner les terres.

Mais avec une montée des eaux inexorable, et particulièrement lors des grandes marées, les digues ne suffisent plus à retenir l'eau. Des brèches ont été volontairement ouvertes dans les digues pour que l'eau s'infiltre sur des zones humides. Elles se re-sédimentent petit à petit en formant une élévation naturelle et protège ainsi la côte des assauts de la mer, en grignotant moins le littoral et en servant de zone-tampon entre la mer et la terre.

Depuis 2020, la baie de Lancieux fait ainsi l'objet d'une reconnexion à la mer, offrant un marais maritime riche de biodiversité.

À Saint-Quay-Portrieux, ce sont des éboulements dus à différents phénomènes d'altération de la roche des falaises qui sont préoccupants.
En fonction de la composition rocheuse, l'érosion se fait mécaniquement (tempêtes, parfois le gel)ou chimiquement. Entre Binic et Tréveneuc, la roche magmatique a subit un refroidissement lors de sa formation, il y a plusieurs millions d'années.
Malgré la très grande dureté de la roche à cet endroit, des fissures se sont formées dans laquelle l'eau s'infiltre lentement en charriant des sédiments qui la font éclater.
Gilles Marjolet, hydrogéologue, est venu constater ce phénomène au Port-Es-Leu, dont la paroi rocheuse s'effrite particulièrement en transformant le trait de côte.
Au dessus de la Comtesse, la déstabilisation de la falaise est essentiellement du au ruissellement des eaux de pluie qui a entraîné les éboulements que nous connaissons et la fermeture partielle du chemin de ronde.

En matière d'urbanisme, il faudra prendre en considération ces mécanismes dans les projets de construction à venir.

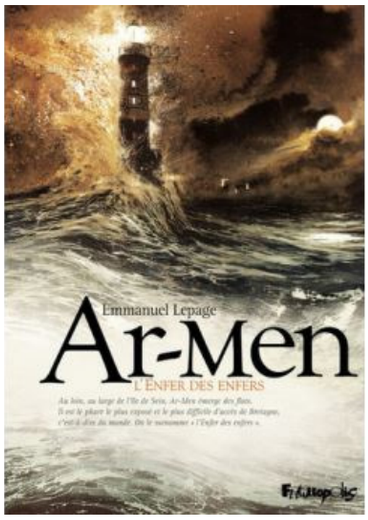
Comment intégrer des paysages façonnés depuis des siècles dans les projets d'aménagement de territoire ?

C'est aussi la question que pose Laurent le Corvoisier, géographe et ethnologue, au moment où chez nous, Saint-Brieuc Armor agglomération, dont nous dépendons, a fait le choix de créer un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).
Certaines communes pour garder leur propre plan d'urbanisme ont fait des choix différents.
Une étude a été menée sur les 32 communes de l'agglomération, dont Saint-Quay Portrieux fait partie.
Nous avons en commun une richesse de patrimoine et d'horizons, mais des dynamiques différentes selon que nous nous trouvons sur le littoral ou dans les campagnes.
Il y a cependant une constante sur notre secteur, l'omniprésence de lotissements d'autant plus importants qu'on se rapproche de la côte.
Quand on construit, quand on refait une rue, une route, on dessine le paysage de demain. On le met en valeur ou on le dénature, ce qui peut changer radicalement un cadre de vie.

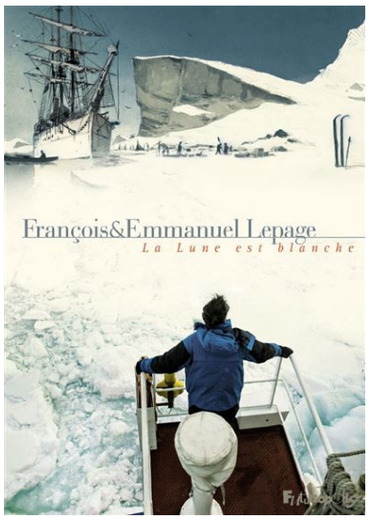
Dans les prochains plans, les nouveaux usages en matière de déplacement, les transformations économiques qui induisent d'autres mode de vie et aspirations des populations devront être pris en compte.
Les communes de Binic-Etables, Plérin, Pordic entre autres participent à une réflexion sur un Plan de Paysage initié par SBAA, pour intégrer une meilleure qualité paysagère dans l'aménagement de leur territoire.

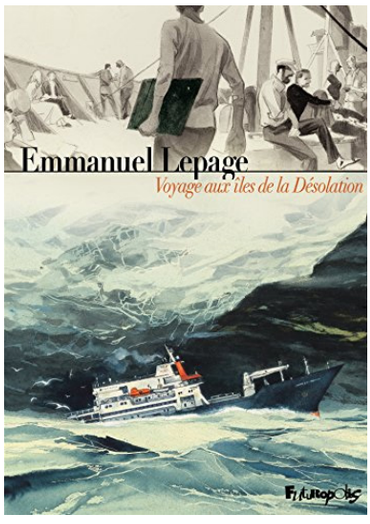
Le PLU est en cours d'élaboration et les documents sont consultables sur saint-brieuc-armor-agglo.bzh /PLUI











Emmanuel LEPAGE
Peintre Officiel de la Marine

Pour la première fois un auteur de bandes dessinées a reçu le très honorifique titre de POM.
Emmanuel Lepage a été reconnu pour ses magnifiques dessins réalisés lors d'un voyage à bord du Marion Dufresne, bateau ravitailleur des terres australes.
Né à Saint-Brieuc, il habite désormais Plourhan. Sa rencontre avec Jean Claude Fournier le père de Spirou, sera déterminante dans sa vocation de dessinateur et sa notoriété très vite consacrée grâce à la publication de nombreux albums, dans lesquels il aime témoigner de la beauté du monde.
Vous trouverez dans ses dessins une sensibilité, peut être un engagement dans «une approche plus panthéiste qu'écologique» de la nature.

Cette nouvelle nomination lui permettra de s'embarquer à nouveau sur des navires de la Marine nationale pour réaliser de nouvelles planches, que nous aurons plaisir à découvrir dans ses albums.







Bernaches et Tournepierres

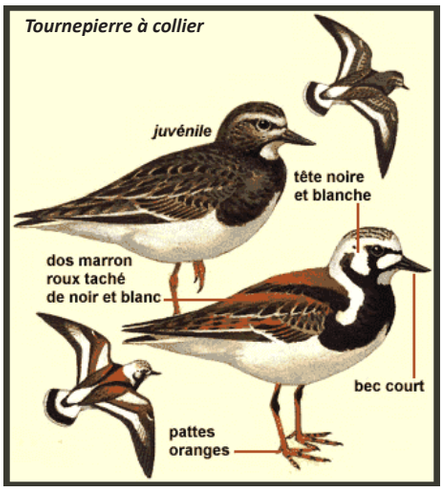
Un des grands plaisirs de l'automne est de voir revenir les oiseaux marins migrateurs. Dans notre région, deux espèces s'observent facilement sur l'estran et dans le port entre novembre et mars. Toutes deux viennent de l'arctique pour hiverner sur nos côtes et repartiront au printemps vers leur zones de nidification.

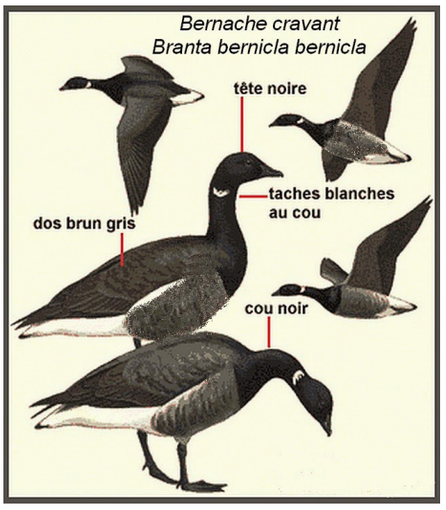
Sur les pontons du port d'Armor, sur le quai des pêcheurs, au bord de la plage, vous avez certainement remarqué ces groupes nombreux de petits oiseaux sombres, au bec noir et aux pattes orangées qui volettent et grattouillent gaiement. Ce sont de petits échassiers de la famille des bécassins : les Tournepierres à collier. Appelés ainsi car grâce à leur bec pointu, ils retournent pierres, coquillages et algues à la recherche de petits mollusques et de vers, l'essentiel de leur alimentation même s'ils apprécient également les graines et autres miettes. Leur plumage hivernal est gris et noir avec le ventre plus clair, alors que le plumage d'été plus coloré vers le roux rend visible un discret collier blanc.

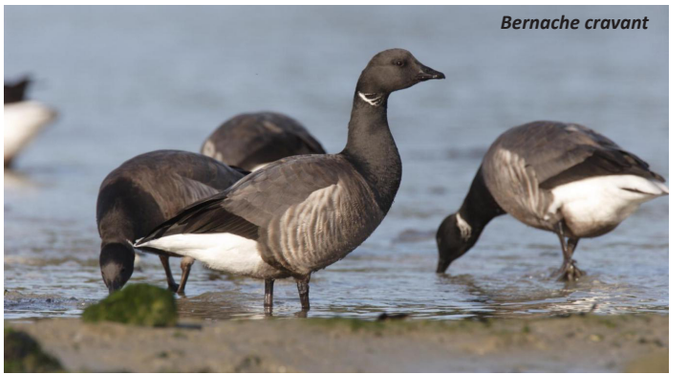
Sans doute également avez-vous été interpellés par des « rrok rrok keukk keuk rrout » inhabituels ! Le « chant » de la Bernache cravant…
Cette charmante petite oie sombre, à peine plus grande qu'un canard col vert, a pattes et bec noirs, son plumage est brun-noir, le dessous du corps est légèrement plus clair et le dessous de la queue blanc. Chez l'adulte, une tache blanche de chaque côté du cou forme une « cravate », d'où son nom.

Les bernaches nichent dans la toundra sibérienne et descendent sur nos côtes lorsqu'elles ne trouvent plus de nourriture en Russie. Herbivores, elles adorent les herbes de mer (zostère marine) les ulves (laitue de mer) et autres algues vertes, à raison de 2 à 3 kg par jour et par oie. Mais elles apprécient également les céréales d'hiver dans les zones cultivées. Ce qui explique qu'elles soient les stars de la réserve de la Baie de Saint-Brieuc qui en recense autour de 4.000 par hiver !
On peut les observer fréquemment picorer dans le port à marée basse et sur les rivages.
Les Bernaches sont extrêmement sociables, toujours en groupes, et terriblement bavardes. Parfois elles s'accrochent à un paquet d'algues et se laissent dériver tout en papotant… Elles sont strictement protégées.

Si vous voulez en savoir plus sur les oiseaux, la *Maison de la Baie* à Hillion, au cœur de la réserve naturelle de la Baie de Saint Brieuc, propose régulièrement des sorties d'observation des oiseaux et de nombreuses autres balades nature.






Bernache cravant


Tournepierre à collier



Prochain arrêt, PORTRIEUX-LES-BAINS !

« Le Centre technique municipal est (désormais) sur les rails », mais quel devenir pour la gare du Portrieux ? Par suite du déménagement des services techniques de la ville dans leurs nouveaux locaux de la zone de Kertugal, l'ancien site de la rue Du Guesclin est en cours de déconstruction. La municipalité envisage, sur le terrain ainsi libéré, de confier à un promoteur la réalisation d'un projet immobilier d'importance.
Jusqu'à présent, rien n'est formellement acté sur la nature du projet et, même si une « démolition complète » du site a été évoquée, le sort des bâtiments de l'ancienne gare du Portrieux, toujours présents sur le site, reste en suspens. Or, ce patrimoine, témoin d'un passé fondateur pour la station balnéaire de Saint-Quay-Portrieux, mérite d'être préservé et restauré.

1863, OUVERTURE DE LA LIGNE PARIS - SAINT-BRIEUC PAR LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Le chemin de fer a joué un rôle essentiel dans le développement de Saint-Quay-Portrieux, accompagnant la transformation de la petite cité jusqu'alors essentiellement tournée vers la pêche et l'agriculture en une station balnéaire renommée.

C'est le 7 septembre 1863 que la ligne des Chemins de Fer de l'Ouest arrive pour la première fois à Saint-Brieuc. Elle atteindra Brest moins de deux ans plus tard, le 26 avril 1865.

À cette époque, les voyageurs parisiens souhaitant rejoindre Saint-Quay-Portrieux devaient prendre le train en gare Saint-Lazare pour un trajet d'une douzaine d'heures jusqu'à la gare de Saint-Brieuc. Pour un départ à 20h, l'arrivée était prévue vers 7h50 le lendemain matin, permettant ainsi la correspondance pour Saint-Quay-Portrieux.
Trente ans plus tard, ce ne sont pas moins de quatre trains qui quittent Paris (soit de Saint-Lazare, soit de Montparnasse) en direction de Saint-Brieuc, avec correspondance en saison pour Portrieux et Saint-Quay pour trois d'entre eux.

En l'absence de voie ferrée, le voyage jusqu'au Portrieux s'effectuait soit par mer à bord d'un petit vapeur au départ du port du Légué, soit plus généralement en véhicule hippomobile. De juin à octobre, les voyageurs avaient le choix, en gare de Saint-Brieuc, entre une voiture publique (pour un coût 3 francs, bagages compris) ou des voitures particulières, plus confortables, mais à un tarif très supérieur (de l'ordre de 12 à 20 francs, selon le nombre de voyageurs et la quantité de bagages).



La gare de Portrieux aujourd'hui, dans l'ancien centre technique municipal

En 1893, Ernest Le Nordez, dans *Le Guide des Baigneurs à Saint-Quay-Portrieux* décrit dans le détail ce trajet :
« *À moins d'avoir un attelage de choix. on ne peut pas mettre moins de deux heures et un quart à parcourir les 18 km, très accidentés qui séparent Saint-Brieuc de Saint-Quay ; mais, grâce aux continuelles distractions de la route, il est impossible de trouver ce temps trop long.*
À peine a-t-on quitté la Place de la Grille – qui est le lieu traditionnel de rendez-vous des voitures et des voyageurs allant au Portrieux, – que l'on descend, non parfois sans un peu d'effroi une pente escarpée qui s'enfonce entre les masses rocailleuses de coteaux s'élevant des deux côtés de la route.
[…]
Après Binic, voici encore une côte très raide et longue à monter, Un cocher intelligent et prévenant ne manquera pas de s'arrêter « au bout de la butte » pour appeler l'attention des voyageurs sur le splendide panorama que, de ce point, le regard embrasse.
Du côté de la mer, l'horizon n'est borné que par les falaises qui enferment la baie de Saint-Brieuc. Du côté de la terre, la vue s'étend sur tout l'espace compris entre Saint-Brieuc, Châtelaudren, Lanvollon et Plouha.
Continuant notre route, nous traversons le Hameau de La Cour et nous arrivons à Étables.
Les deux kilomètres qui nous séparent du Portrieux, sont peut-être les plus charmants du voyage. En descendant la côte on peut voir sur un promontoire élevé, à droite une chapelle isolée, à gauche un castel rustique, plus loin un vallon ouvrant sur la pleine mer. Dans le ravin, vers lequel la route en tournant descend, coule clair et bruyant un ruisseau bordé de sentiers ombragés. »

RELIER SAINT-BRIEUC À SAINT-QUAY-PORTRIEUX PAR LE TRAIN : la concrétisation d'une idée

Dès l'arrivée dans le département des Côtes du Nord des premier trains en provenance de Paris, l'idée de relier le Portrieux à la ligne principale fait son chemin et, dès le 25 juin 1865, le Conseil Municipal de Saint-Quay-Portrieux émet le vœu de voir étudié le projet « *d'un embranchement partant de la gare de Châtelaudren, d'un parcours de 15 à 18 km tout au plus, d'une facile exécution sur un terrain plat, d'une faible valeur d'expropriation dans la majeure partie, qui aboutirait au Portrieux […]* »

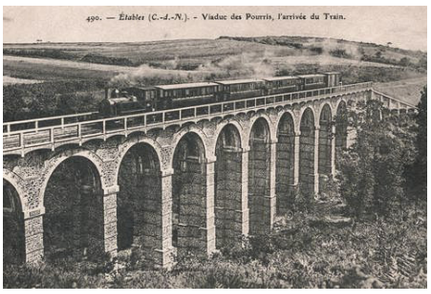
Mais, c'est la promulgation le 11 juin 1880 de la loi instaurant les chemins de fer d'intérêt local qui plus concrètement aura permis d'envisager la construction de lignes secondaires disposant d'un écartement de rails d'un mètre (contre 1,435 mètre pour les grandes lignes nationales), leur valant l'appellation de *voies métrique.*

Ainsi, le Conseil Général des Côtes du Nord débat dès le 15 avril 1896 de la création d'un premier réseau départemental, arguant de l'urgence d'un tel projet qui « *indépendamment de la grande importance agricole et commerciale est destiné en outre à desservir les stations balnéaires les plus fréquentées de la côte bretonne* ».

Lors de sa séance du 15 août 1898, le Conseil Général autorise la signature d'une convention pour l'exploitation par la Compagnie centrale de chemins de fer et de tramways de neuf lignes de chemin de fer à voie étroite, pour un kilométrage total de 209 km ; que le département se propose de construire immédiatement.









Ainsi, ce premier réseau, déclaré d'utilité publique par la loi du 21 mars 1900, devait desservir les régions côtières particulièrement peuplées et riches (Saint-Quay-Portrieux, Perros-Guirec, Saint-Cast) mais également ouvrir des voies de pénétration vers certaines régions déshéritées de l'intérieur (Collinée, Quintin ou Rostrenen).

Plus tard, les cantons non desservis réclamèrent d'avoir aussi une desserte ferroviaire, aboutissant au second réseau (à partir de 1912).

Le 16 février 1902, Paul de Foucaud, Maire de Saint-Quay-Portrieux aborde en Conseil Municipal l'étude du tracé du chemin de fer de Saint-Brieuc à Plouha : « *Bon tracé, seule objection : la gare du Portrieux serait située sur le chemin de séparation Étables-Saint-Quay, du coté Étables. Or, la commune de Saint-Quay-Portrieux est la plus importante du canton, tant par le nombre de ses habitants que par son commerce et la quantité considérable de baigneurs qui chaque été vient passer sur ses grèves la saison balnéaire. Impossible d'admettre d'avoir recours au territoire d'Étables pour la gare… Demande que la gare soit sur la route coté Portrieux et non Étables* ».

L'INGÉNIEUR LOUIS HAREL DE LA NOË : Maître d'œuvre du Réseau de Chemin De Fer Départemental des Côtes du Nord

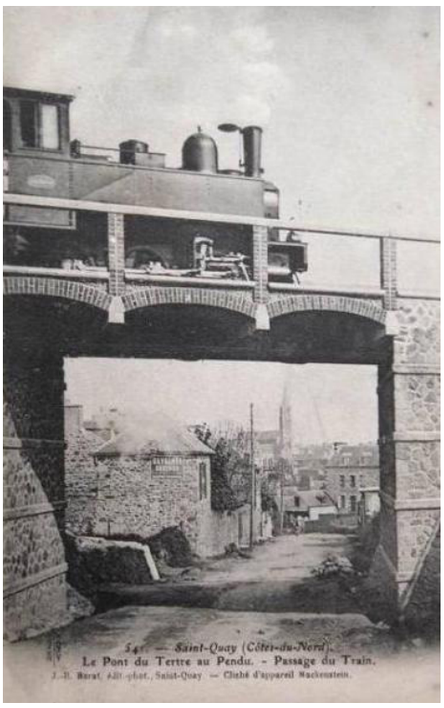


Inquiets du retard pris par leur projet de chemin de fer départemental, les élus du département décident de confier une mission d'étude et de Conseil à l'ingénieur briochin Louis Harel de la Noë. Expérimenté, spécialiste de la construction des chemins de fer d'intérêt local, celui-ci présente son rapport de mission en octobre 1901 et se voit proposer de reprendre la gestion du projet dans son intégralité.
Le 1er décembre 1901, Harel de la Noë est nommé ingénieur en chef des Côtes du Nord.

Fort d'une expérience acquise à partir de 1875 dans l'Aveyron, dans le Finistère (Quimper et Brest), la Nièvre puis la Sarthe où, à partir de 1893 il met en place le réseau de chemin de fer d'intérêt local, Louis Harel de la Noë « *engage les études du réseau départemental des Côtes du Nord.*
Grâce à la confiance du Conseil Général, son organisation est précise :
• *son bureau d'études définit la réalisation d'ouvrage en maçonnerie, simples, rustiques et élégants ;*
• *ses équipes réalisent les travaux en utilisant des matériaux extraits sur place. Les ouvriers sont employés par le Département, en Régie, sous la direction d'un conducteur qui correspond avec l'ingénieur en Chef par des notes écrites* »
(extrait du Bulletin n°29 de juin 2016 édité par AMENO (Association pour la Mémoire et la Notoriété d'Harel de la Noë.)

Louis Harel de la Noë, est reconnu pour sa gestion rigoureuse des deniers publics et l'économie des projets qu'il engage. S'il veille naturellement à la solidité des ouvrages qu'il conçoit, il n'hésite pourtant pas à utiliser des méthodes innovantes. Il reste cependant attentif à la qualité architecturale de ses constructions, imposant un style propre, tout en s'assurant de leur intégration dans le paysage.

La ligne de Saint-Brieuc à Plouha, compte-tenu d'un relief particulièrement accidenté, a nécessité pas moins de 18 ouvrages d'art dont, sur la com-



Pont du Tertre au Pendu : le tablier aux voûtelettes caractéristiques a été déposé mais les culées, ceinturées de briques, n'ont pas changé d'aspect

mune d'Étables, le viaduc des Pourrhis et celui du Ponto (détruit en 1988) et, plus modestement, à Saint-Quay le pont du Tertre aux Pendus (modifié en 1985).
Par ailleurs, 18 gares ou arrêts, jalonnaient le parcours, dont sur la commune, les gares du Portrieux et de Saint-Quay et la halte de Kertugal.

L'architecture de ces bâtiments était caractéristique du style adopté par Harel de la Noë pour le réseau des Côtes-du-Nord. Initialement construits en briques (ceux du second réseau le seront en mortier de ciment) les gares du premier réseau étaient plutôt minimalistes dans leur conception. La plupart du temps, il n'y avait pas de logement pour le chef de gare qui rentrait chaque soir chez lui. La gare était composée d'un bureau, d'un magasin pour le stockage du matériel, d'une salle d'attente et, dans le cas des gares de « type complet », d'une halle à marchandise accolée au bâtiment principal, avec un quai haut pour le chargement des marchandises.
Beaucoup de gares rurales ne disposait que d'un abri-voyageurs, en briques ou plus généralement en bois. Dans quelques cas, un simple panneau signalait l'arrêt.
Seules les grandes gares comme Saint-Brieuc, Lannion, Tréguier, Paimpol ou Lamballe possédaient un logement pour le chef de gare et des remises pour les machines.
La plus remarquable d'entre elles est la gare centrale de Saint-Brieuc, dont la halle, avec sa voûte parabolique, constitue, à l'aube du 20ème siècle, un exemple précoce de mise en œuvre du béton armé. Véritable prouesse architecturale, elle est l'un des édifices emblématiques du réseau ferroviaire réalisé par l'ingénieur Louis Harel de la Noë.

Plus modestement, la gare de Saint-Quay, aujourd'hui démolie se limitait à un seul bâtiment de brique, recouvert de tuiles. Elle accueillait principalement les voyageurs.

Celle du Portrieux, se caractérisait par une double halle accolée au bâtiment principal, associée à un quai de chargement destinée au transit des marchandises (au début de l'exploitation, la gare ne disposait que d'une simple halle. Une seconde halle à marchandises a été rajoutée plus tardivement). L'ensemble, bien conservé, laisse entrevoir sous la couche de peinture, l'appareillage de briques d'origine. Elle demeure l'un des rares bâtiments-témoins de l'aventure du « petit train » à ne pas encore avoir été détruit...

Enfin, à Kertugal, « *le petit bâtiment (servant de halte) a fini par être rasé et sa plaque de bois jetée au feu dans l'absolue indifférence qui accompagnait la disparition de ce mode de transport révolu* » ***(extrait du Bulletin n°29 de juin 2016 édité par AMENO (Association pour la Mémoire et la Notoriété d'Harel de la Noë)*** .

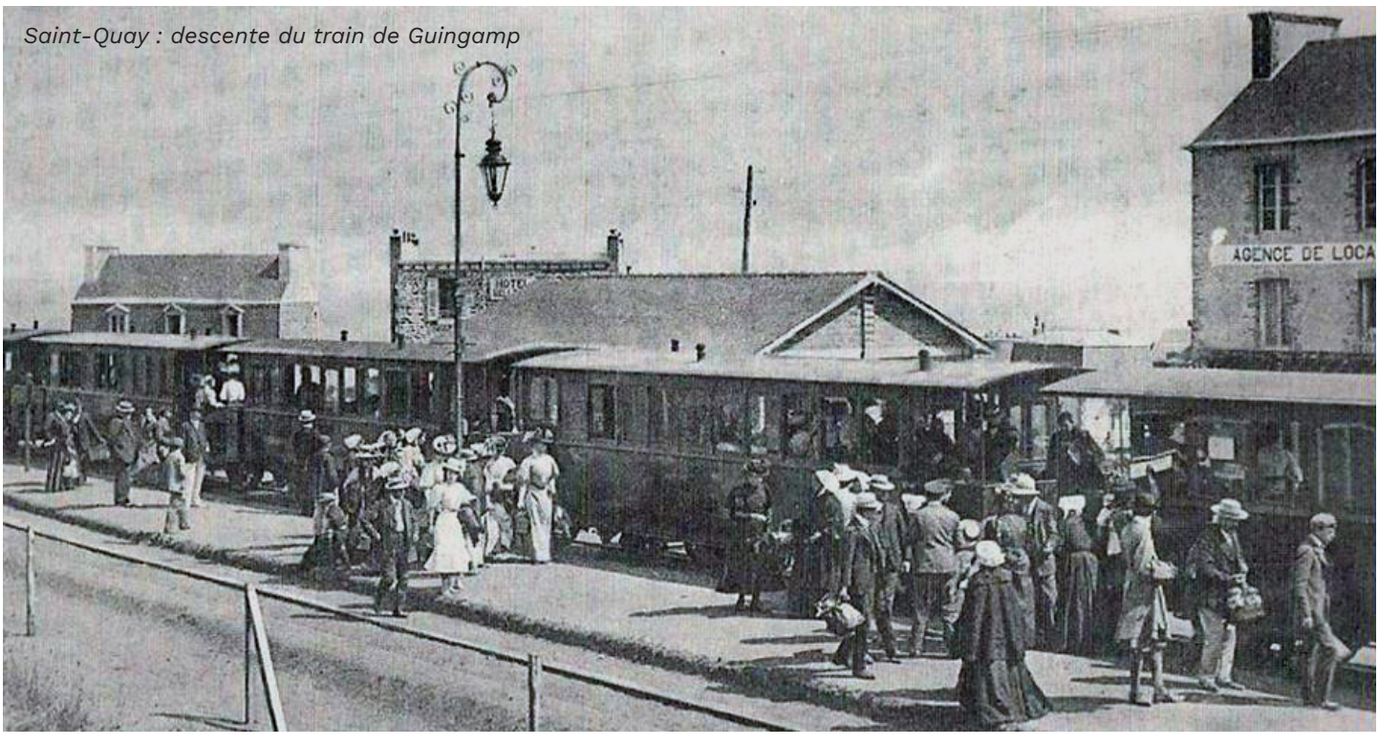
JUIN 1905, LE « P'TIT TRAIN » RELIE SAINT-BRIEUC À SAINT-QUAY-PORTRIEUX

Le 20 juin 1905, le premier convoi relie Saint-Brieuc à Plouha, avec des arrêts à Portrieux, puis à Saint-Quay.

Venant du Ponto, « *la gare du Portrieux est placée en haut d'une côte […], le port est à peu de distance, d'ailleurs, un service de voitures en facilitera l'accès […]. Pour arriver à Saint-Quay, il faut gravir une pente légère qui finit près du cimetière. C'est là que la gare a été construite […]* » ***Ouest Éclair du 24 juin 1905***



Arrivée du train de Saint-Brieuc en gare de Saint-Quay



Saint-Quay : descente du train de Guingamp

Le même jour, la ligne de Guingamp à Plouha est partiellement mise en service, (elle le sera en totalité le 27 juillet 1907, permettant alors de relier Saint-Brieuc à Guingamp par la côte. L'inauguration officielle de la ligne a lieu le 15 octobre de cette même année, en présence du ministre de la Marine, Gaston Thomson. Le *Publicateur des Côtes-du-Nord* du 22 octobre 1905 insiste sur les décorations de la locomotive et des voitures ainsi que sur les toilettes élégantes des 400 privilégiés du voyage inaugural : « *Une foule enthousiaste en dépit de la pluie assiège les abords de la gare où les autorités sont reçues par M. de Foucaud, maire du Portrieux. Au Gerbot d'Avoine, la Compagnie concessionnaire offre un lunch succulent, fort bien servi, à ses invités. Là, le champagne coule à flot. A midi 45, le train repart vers Saint-Brieuc et, à une heure et quart, les trains arrivent à la gare centrale, assez déserte. Un dîner de 160 couverts est servi à l'Hôtel de ville.* »

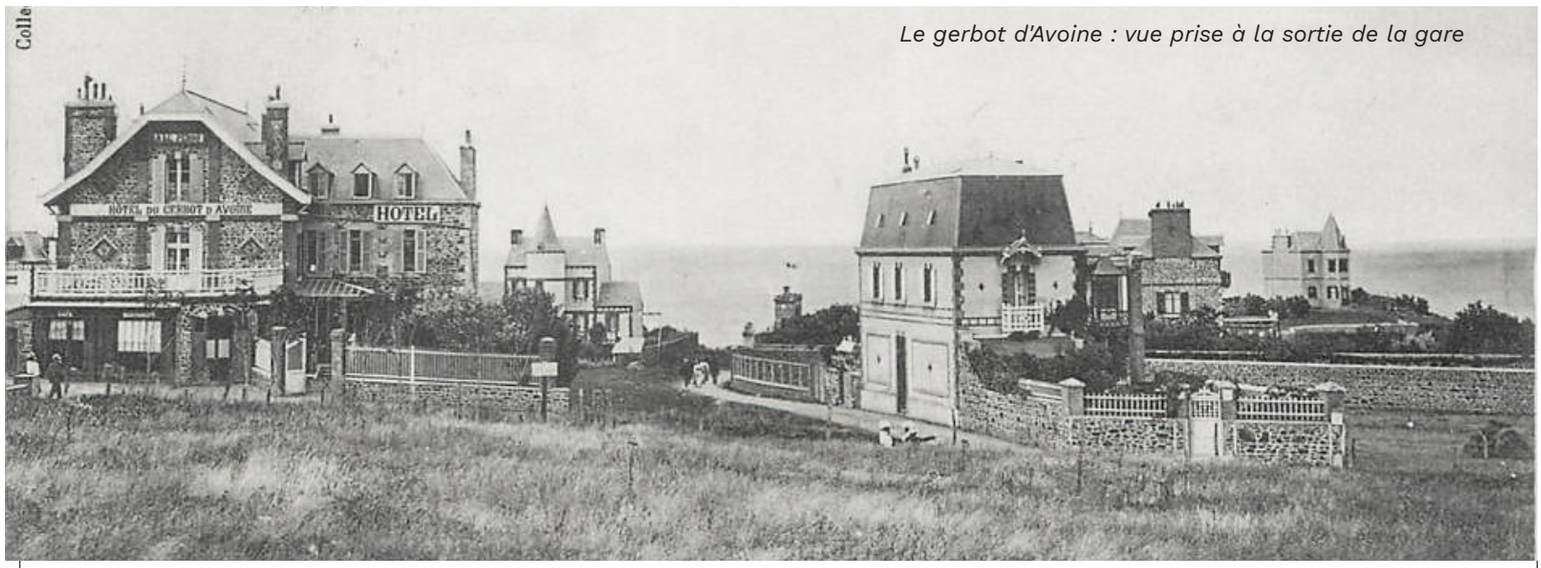
DÉCEMBRE 1956 DERNIER VOYAGE : La route prend définitivement le pas sur le chemin de fer

Ouverte en 1905, la ligne de Saint-Brieuc à Plouha, dénommée par certains « la ligne reine » est démantelée par décision du Conseil Général des Côtes du Nord du 30 janvier 1956, à l'issue d'un vote serré (24 voix contre 20). Elle est alors la dernière des lignes du réseau des Côtes du Nord encore en activité. La route aura eu raison du rail, confirmant ce que disait Louis Harel de la Noë : « Je construis tout simplement pour les cinquante années à venir, après quoi la route reprendra ses droits ».

Le petit train effectuera son dernier voyage le lundi 31 décembre 1956.

Il aura marqué sur une période de 50 années, l'histoire de tous ceux qui un jour l'ont empruntée ou, plus prosaïquement, de tous ceux qui ont été bercés des récits et de la légende du « petit train ».

Le dernier train passé, les rails et les traverses ont été déposée l'été suivant et les abords des gares de Saint-Quay et de Portrieux transformés en voie d'accès aux autocars de la Compagnie Armoricaine des Transports (CAT) qui désormais ont pour mission d'assurer le trafic voyageur.



Le gerbot d'Avoine : vue prise à la sortie de la gare



La disparition des petites gares est-elle inéluctable ? Peut-on sauver la gare du portrieux de la démolition ?

Les autocars de la CAT ont, dans un premier temps, continué à utiliser les anciennes gares du Petit Train pour l'accueil des voyageurs et la gestion des bagages et des marchandises. Sans leur château d'eau, sans leurs rails et leur plaque tournante, les gares de Saint-Quay et du Portrieux ont perdu leur âme…

Elles seront progressivement délaissées. Certains bâtiments ont été récupérés par les collectivités, notamment pour servir de bureaux aux administrations communales ou départementales. Une autre partie a été vendue à des particuliers pour servir d'habitation.

Ainsi, la gare du Portrieux a été utilisée par la commune pour y installer une partie des services techniques de la ville, contribuant à sauver (pour combien de temps encore ?) cette part de patrimoine et d'histoire.
La gare de Saint-Quay n'aura pas eu cette chance. Détruite, sans états d'âme, dans les années 80, elle a laissé la place à un vaste espace de stationnement. Seul le grand pin qui domine majestueusement la rue de la gare (désormais sans gare) est toujours là, témoin d'un passé révolu.

Sur ce qui constituait le réseau du Petit Train, peu de bâtiments ont été sauvegardées. On peut citer la petite halte de Plourhan, ou encore la gare de Lanloup, toutes deux réhabilitées…

Dans ce contexte, il reste à espérer que la gare de Portrieux rénovée, puisse s'intégrer dans un programme immobilier novateur, permettant ainsi de perpétuer dans la commune, le souvenir du « P'tit train ».

CHEMINS DE FER DES COTES-DU-NORD

(1re, 2e classes.)

NOTA. — La Compagnie ne garantit pas la correspondance avec les trains de l'Administration des Chemins de fer de l'État et des économiques. Les heures de passage aux stations sont approximatives.

SAINT-BRIEUC A GUINGAMP

2e c.	2e c.	km.	(193, 216, 239)							
De St-Brieuc			●St-Brieuc(Etat)dép.	6 15	8 »	10 30	13 20	17 20		
»	»	»	— (Centrale)	6 30	8 15	10 40	13 35	17 35		
» 45	» 30	6	Colvé.....	6 44	8 29	10 54	13 49	17 49		
» 45	» 30	6	Plérin.....	6 49	8 36	10 59	13 54	17 54		
» 55	» 35	7	Carreaux.....	6 53	8 40	11 3	13 58	17 58		
» 75	» 50	10	Pordic	7 2	8 50	11 12	14 7	18 7		
1 10	» 70	14	Binic.....	7 14	9 7	11 24	14 19	18 19		
1 30	» 90	17	Lantic.....	7 24	9 14	11 31	14 26	18 26		
1 40	» 95	18	Plourhan.....	7 26	9 19	11 36	14 31	18 31		
1 45	1 »	19	Etables.....	7 31	9 26	11 41	14 36	18 36		
1 70	1 15	22	Portrieux-l.-Bains	7 45	9 40	11 55	14 50	18 50		
1 80	1 20	23	St-Quay.....	7 49	9 44	11 59	14 54	18 54		
2 »	1 35	26	Tréveneuc	7 56	9 51	12 6	15 1	19 1		
2 15	1 45	28	Kérégal	8 2	9 57	12 12	15 7	19 7		
2 30	1 55	30	Plouha.....	8 9	10 »	12 21	15 14	19 14		
2 45	1 65	32	Lizandré	8 14	—	12 26	15 19	19 19		
2 65	1 75	34	Pléguien	8 18	...	12 30	15 23	19 23		
2 95	1 95	38	Lanvollon.....	8 31	—	12 44	15 36	19 36		
3 15	2 10	41	Goudelin.....	8 40	...	12 53	15 45	19 45		
3 30	2 20	43	Rangaré	8 44	—	12 57	15 49	19 49		
3 55	2 35	46	Pommerit-le-Vic.	8 52	...	13 3	15 57	19 57		
3 85	2 60	50	Le Merzer.....	9 1	—	13 12	16 6	20 6		
4 »	2 70	52	St-Agathon	9 7	...	13 18	16 12	20 12		
25	2 85	55	●Guingamp..arr.	9 15	—	13 26	16 20	20 20		
			(193, 219)							

●Guingamp..dép.	6 5	...	12 5	14 55	18 10			
St-Agathon.....	6 12	—	12 12	15 2	18 17			
Le Merzer.....	6 17	...	12 17	15 7	18 22			
Pommerit-le-Vic..	6 27	—	12 26	15 17	18 32			
Rangaré.....	6 33	...	12 32	15 23	18 38			
Goudelin.....	6 37	—	12 36	15 27	18 42			
Lanvollon.....	6 48	...	12 45	15 38	18 53			
Pléguien	6 55	—	12 52	15 45	19 »			
Lizandré	6 59	...	12 56	15 49	19 4			
Plouha.....	7 6	10 15	13 3	15 56	19 13			
Kérégal	7 10	10 19	13 7	16 »	19 17			
Tréveneuc	7 16	10 25	13 13	16 6	19 23			
St-Quay.....	7 24	10 32	13 20	16 13	19 30			
Portrieux-l.-Bains	7 37	10 47	13 29	16 24	19 43			
Etables.....	7 46	10 56	13 37	16 32	19 51			
Plourhan.....	7 49	10 59	13 40	16 35	19 54			
Lantic	7 53	11 3	13 44	16 39	19 58			
Binic.....	8 6	11 19	13 55	16 50	20 8			
Pordic	8 20	11 34	14 9	17 5	20 22			
Carreaux.....	8 28	11 42	14 17	17 13	20 30			
Plérin.....	8 33	11 46	14 22	17 18	20 34			
Colvé.....	8 37	11 50	14 26	17 22	20 38			
St-Brieuc(Centrale)	8 55	12 10	14 45	17 40	20 55			
● — (Etat) ....arr.	9 »	12 15	14 50	17 45	21 »			

LES CHOUANS DE LA VILLE MARIO

Il existe sur les hauts de Saint-Quay, dans le quartier de la Ville Mario, une ancienne métairie fortifiée, aujourd'hui presque entièrement disparue, et qui fut, en 1795, le théâtre d'un singulier combat dans l'histoire de la chouannerie des Côtes du Nord.



Breton en sentinelle devant une église
peinture de Charles Loyeux, début XIX^e siècle

Depuis 1792, une amorce de révolte gronde en Vendée opposant républicains et royalistes, révolte qui va petit à petit gagner toute la Bretagne.
Nous sommes en période révolutionnaire et la France est entrée en guerre avec une coalition de pays voisins qui s'inquiètent de la tournure que prend la révolution.

Au début de 1793, l'origine du soulèvement vendéen se trouve dans l'ordre de mobilisation générale de 300.000 hommes âgés de 18 à 25 ans, pour aller combattre aux frontières de l'est.
Cette incorporation obligatoire attise l'hostilité des populations à l'égard d'une armée républicaine qui paye mal et nourrit à peine ses hommes, populations auxquelles on demande de surcroît de fournir aux recrues le nécessaire pour aller au combat (nourriture, équipement …)
La pénurie s'est déjà installée, et avec le blocus britannique, certaines denrées manquent. Un décret fixe le prix des marchandises d'usage courant et ceux qui refusent d'appliquer les tarifs et de payer les taxes sont punis d'amende. S'ajoutent à cela les mesures antireligieuses des révolutionnaires.

Devant ces contraintes autoritaires qui annoncent d'autres bouleversements pour tout le pays, nombreux sont les hommes qui refusent une conscription forcée. Ces insurgés s'engagent dans une armée contre révolutionnaire, appelée aussi armée «catholique et



Les révoltés de Fouesnant ramenés par la garde nationale de Quimper
Huile sur toile de Jules Girardet, XIX^e siècle

Depuis la révolution, un climat de tension s'installe entre les défenseurs du Roi et les patriotes de la nouvelle administration républicaine. Contre ces nouvelles conditions d'exercice du pouvoir, des mouvements d'oppositions naissent dans les campagnes bretonnes, et des premières révoltes paysannes éclatent, annonçant l'apparition de la chouannerie.



Cachet de l'Armée Royaliste de Bretagne

royale», dirigée par des chefs souvent issus de la noblesse.
En Vendée et au sud de la Loire, c'est le début d'une guerre civile très meurtrière qui durera jusqu'en mars 1796 (date de l'exécution du général Charette).

Dans les campagnes bretonnes, des troubles éclatent un peu partout, attisés la plupart du temps par de jeunes hommes. Ces derniers se retrouvent au sein de groupuscules assez disparates de déserteurs, très mobiles, entraînés par des meneurs. Leur nom vient de l'un des leurs, Jean Chouan qui faisait la contrebande du sel et avait adopté comme cri d 'avertissement celui de la chouette hulotte. Ce cri de ralliement est adopté par tous les Bretons qui refusent la Constitution Civile du Clergé. Dans ces révoltés se trouvent 80% de paysans, peu de marins (sauf sur les côtes où sont cantonnées des garnisons républicaines craignant un débarquement britannique), peu de bourgeois, les nobles sont souvent officiers.
Dans toute la Bretagne vont se déclencher des insurrections locales menées par les insurgés.

Dans les Côtes du Nord

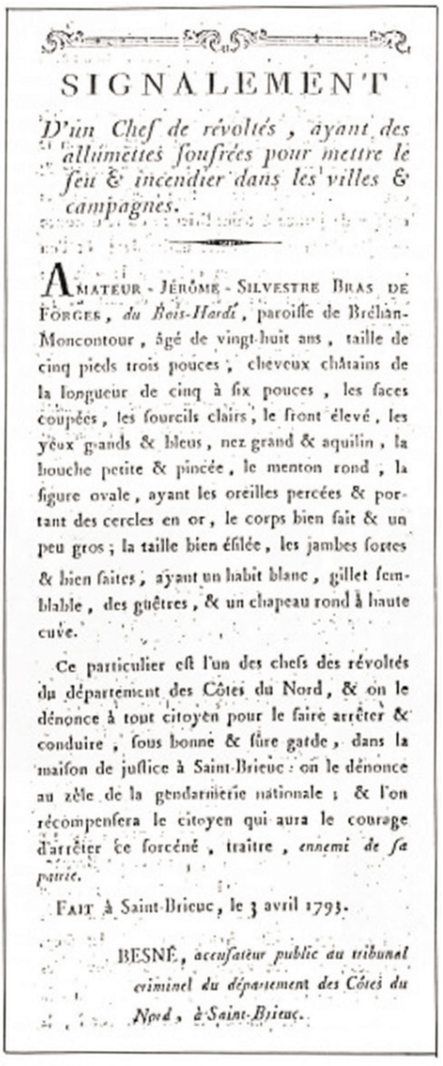
Le département des Côtes du Nord, touché plus tardivement par cette révolte adhère à la chouannerie de façon irrégulière. L'assemblée nationale législative a ordonné une conscription supplémentaire de 20.000 hommes et au sein d'une partie de la population très attachée à sa terre, naît un même



Jérôme Le Bras de Forges de Boishardy



Tableau de Jules Girardet « Episode de la Chouannerie » (Musée des Jacobins de Morlaix) extrait de La Révolution dans le Trégor, éd. Trégor



SIGNALEMENT

D'un Chef de révoltés, ayant des allumettes soufrées pour mettre le feu & incendier dans les villes & campagnes.

AMATEUR-JÉRÔME-SILVESTRE BRAS DE FORGES, *du Bois-Hardi*, paroisse de Bréhan-Moncontour, âgé de vingt-huit ans, taille de cinq pieds trois pouces, cheveux châtains de la longueur de cinq à six pouces, les faces coupées, les sourcils clairs, le front élevé, les yeux grands & bleus, nez grand & aquilin, la bouche petite & pincée, le menton rond, la figure ovale, ayant les oreilles percées & portant des cercles en or, le corps bien fait & un peu gros; la taille bien élilée, les jambes fortes & bien faites, ayant un habit blanc, gillet semblable, des guêtres, & un chapeau rond à haute cuve.

Ce particulier eſt l'un des chefs des révoltés du département des Côtes du Nord, & on le dénonce à tout citoyen pour le faire arrêter & conduire, ſous bonne & ſûre garde, dans la maiſon de juſtice à Saint-Brieuc: on le dénonce au zèle de la gendarmerie nationale; & l'on récompenſera le citoyen qui aura le courage d'arrêter ce forcéné, traître, *ennemi de ſa patrie.*

FAIT à Saint-Brieuc, le 3 avril 1793.

BESNÉ, *accuſateur public au tribunal criminel du département des Côtes du Nord, à Saint-Brieuc.*

refus à s'enrôler pour défendre la République dont les idées ne lui plaisent pas. Elle se rallie aux chouans et la rébellion s'organise pour fournir des effectifs à la contre-révolution.

La révolte est menée par **Jérôme Le Bras de Forges de Boishardy**, ancien officier au régiment de la Royale. Grâce à son éloquence et son charisme, il harangue et entraîne à sa suite les paysans avec lesquels il partage les conditions de vie précaire. Il est nommé général de l'Armée Royale des Côtes du Nord en 1793, à la tête d'environ 50.000 hommes, répartis sur différentes localités avec chacune son chef. On dit qu'il avait «l'âme grande et généreuse» et qu'il punissait les coupables de pillage et de vol. Il sera trahi lors d'un guet-apens, massacré en juin 1795 puis décapité.
Il faut croire que Boishardy était apprécié, sinon reconnu pour ses différentes médiations avec les républicains, puisque le traître qui l'avait livré fut condamné aux galères par le tribunal de Saint-Brieuc et sur ordre, fusillé sur la route de Guingamp.

Boishardy sera remplacé à Saint-Brieuc par d'autres commandants, et plus tard de nouveaux chefs comme Pierre Mercier, dit la Vendée, un proche de Cadoudal s'emparera de Saint-Brieuc pour délivrer les prisonniers royalistes.

Dans le Goëlo

Les villages du Goëlo ne sont pas épargnés par tous ces bouleversements et la terreur de 1793.
L'organisation administrative des bourgs a depuis des siècles comme cellule de base la paroisse, avec son Général, son Conseil de fabrique qui conduit la vie quotidienne du peuple avec les ressources de l'Église et gère un fond de solidarité. Cette assemblée paroissiale remplit le rôle de municipalité et de percepteur.
Dans le Goëlo, Plouézec, Yvias, Plouha, Étables, Pordic, Lanvollon, Goudelin, Châtelaudren ont leur Général de paroisse[...](1)
Or le diocèse de Saint Brieuc qui recouvre désormais l'ensemble du département doit se conformer à l'organisation administrative de la constitution et substituer la commune à l'Église. Si dans certaines communes, les notables mettent en place une nouvelle organisation sans heurts dans un large esprit de continuité, souvent les paroisses s'en trouvent divisées et des querelles de clocher au sein d'assemblées tumultueuses éclatent un peu partout. À Lanloup on dit que « *les habitants des autres paroisses ne se transporteront jamais au dit Plouha pour être chicanés par des gens qui ne connaissent point la loi* » (R.Brouté)



Moyen de faire prêter serment aux évêques et curés aristocrates, en présence des municipalités suivant le décret de l'Assemblée nationale. Estampe, 1791. Bibliothèque nationale de France.



Ci-contre : "Prêtre Patriote portant de bonne foi le serment Civique"

Les prêtres sont maintenant élus et rétribués par l'État ; ils doivent prêter serment à la nouvelle constitution depuis 1790. L'ordre a été donné de détruire les croix, les calvaires, les statues de saints, les représentations pieuses ornant les façades des maisons. Les biens d'église sont inventoriés, mis sous séquestre et ce qui est en bois est vendu «en bois à feu».

Si certains ecclésiastiques sont acquis aux idées révolutionnaires, 80% d'entre eux en Goëlo refusent de se soumettre. « *La tactique des commissaires de la république nommés dans l'ouest, en ce qui concerne la déchristianisation, fut de contraindre les prêtres à déposer leurs lettres de prêtrise, à abdiquer et même à se marier* ». (2)
Quand ils le peuvent, ces hommes d'Église s'exilent à Jersey et Guernesey. Ceux qui ne peuvent fuir et refusent d'abdiquer leur foi sont incarcérés à la maison des Filles de la Croix à Saint Brieuc. Quelques uns se cachent et organisent des offices clandestins comme à Lizandré ou à la ferme de Saint Georges en Plouha (ces maisons avaient leur chapelle privative).
Quelques uns, assermentés, essaient en vain auprès d'une population complètement désemparée, de concilier la tradition religieuse et une administration qui a ordonné la fermeture des églises et chapelles. Les fidèles sont en grand désarroi devant tant de changement.

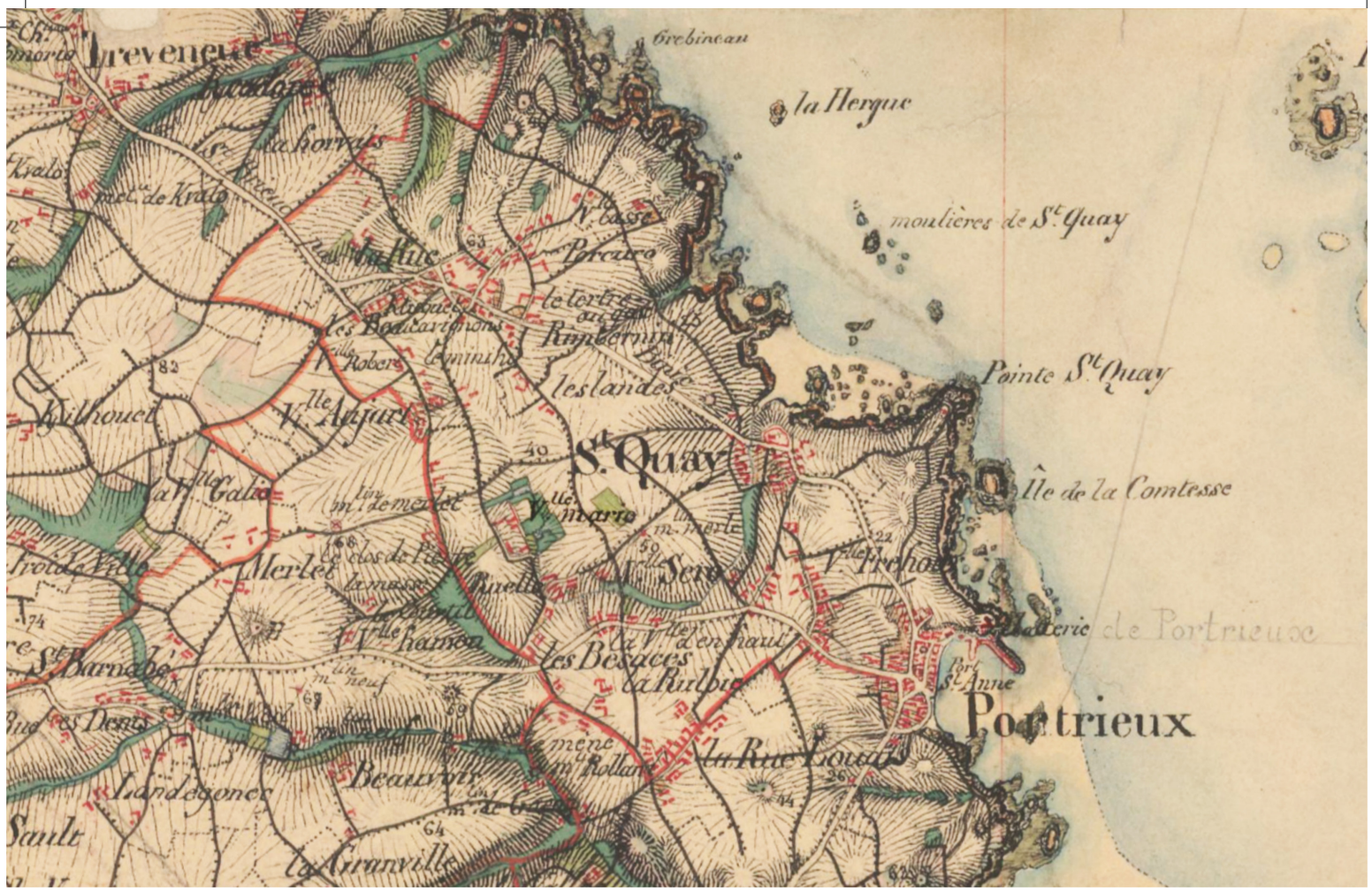
Les nobles, dont les privilèges ont été abolis et les biens confisqués au profit des Biens Nationaux, encouragent la révolte qui couve. La paysannerie, si elle a accueilli favorablement la fin des privilèges, reste très attachée à sa terre et à son recteur et n'apprécie pas de voir de nouveaux bourgeois s'approprier les biens saisis à l'Église et les propriétés agricoles des nobles. La chapelle Sainte-Anne du Portrieux, dont la construction avait pourtant été en partie financée par les habitants, sera ainsi acquise comme bien national par un particulier. (3)

Les mauvaises récoltes se succèdent, on tente une expérience d'implantation de la pomme de terre au Boisgelin, mais la disette menace. En 1795, après une extrême sécheresse les administrateurs de Saint-Brieuc doivent ordonner aux communes de Plouha et Pludual de fournir Binic et Saint-Quay en grain pour empêcher la population de mourir de faim…

(1) Saint-Quay ne faisait pas partie de l'évêché de Saint -Brieuc. Pendant dix siècles jusqu'au concordat de 1801, la paroisse fut sous l'autorité spirituelle de l'évêché de Dol dont les dignitaires vérifiaient les comptes de la Fabrique. L'évêque de Dol vint en personne donner le sacrement de confirmation aux petits quinocéens en 1706. N'avons nous pas une rue de Dol en souvenir de cette époque ?

(2)Le curé de Lanloup, alors qu'il était incarcéré pour refus d'abdiquer, reçu une lettre d'injonction à se marier : «mets le temps à profit, et pense sérieusement qu'il n'est pas possible d'éluder l'exécution de l'arrêté du représentant du peuple le Carpentier du 25 prairial».
Il finit par se marier avec une veuve, eut deux filles, mais refusa son abjuration forcée, en signant le registre des naissances : citoyen Guillaume Salliou, prêtre.

(3) La Chapelle Sainte-Anne sera restituée au conseil de Fabrique en 1836 grâce à une souscription des paroissiens avant d'être inscrite au cadastre comme bien communal.



Dans ce contexte, qu'en est-il de la chouannerie autour de Saint-Quay ?

Elle n'est pas très structurée, sévit en embuscade et agit parfois dans un esprit de représailles.
Les chouans s'en prennent à ce qui représente la République et ses symboles, et à tous ceux qui adhèrent à ses idées nouvelles, fonctionnaires civils, percepteurs, fermiers des domaines devenus nationaux. À Lantic des officiers municipaux sont massacrés, à Étables c'est un juge de paix. À Plourhan, les chouans fusillent le curé "constitutionnel" en février 1795, puis le maire et sa femme.
Mais on manque d'armes et de munitions pour former une véritable armée.

Le Portrieux, avec son bureau des douanes, son maître de port et son pilote, est un point stratégique important d'échanges de communication avec l'Angleterre, d'embarquement des émigrés et de débarquement d'armes clandestines. Pour surveiller les mouvements dans la baie, une demie compagnie de soldats républicains (environ 50 hommes) est chargée d'assurer la sécurité du port sous la direction du capitaine Redouté.

Clandestinement sur les hauteurs de Saint-Quay, un groupe de chouans qui se fait appelé *Royal Carnage* a établi son quartier général à la Ville Mario. La Ville Mario est une métairie fortifiée, flanquée de tours, entourée de douves, entre la Ville d'en Haut et Ruello. Les alentours y sont assez marécageux.
Ce *Royal Carnage*, dont les activités diton ne sont pas toujours très... « catholiques » est dirigé par La Roche, douanier au poste de Kertugal, surnommé aussi Rodrigue. En temps que Major de l'Armée catholique et Royale, il agit en principe, sous les ordres de Boishardy.

Que se passe-t-il dans la nuit du 4 mars 1795 ?

Les émigrés pour la plupart issus de la noblesse, ont des relations privilégiées



avec l'Angleterre dont ils attendent des renforts pour contrer les révolutionnaires. Cette fameuse nuit du 4 mars, ils donnent aux chouans un ordre de rassemblement général à la Ville Mario. Des hommes arrivent de toute la contrée, armés surtout de bâtons ferrés et de fourches. Seuls quelques émigrés possèdent des fusils. Tous se cantonnent dans la bâtisse, en attendant l'arrivée des Anglais qui doivent débarquer sur la plage du Palus à Plouha avec fusils, barils de poudre et munitions.
Des charrettes ont été cachées à proximité de la plage pour le déchargement des navires. Mais l'état d'alerte a été donné au Portrieux...

Le capitaine Redouté, a eu vent de ce qui se préparait. Avec ses hommes, il s'embusque de nuit dans les broussailles pour surveiller les chouans retranchés dans le manoir de la Ville Mario.
Constatant leur supériorité numérique, il rentre de nuit avec sa troupe au Portrieux pour attendre une compagnie de soldats de Saint-Brieuc prévenue entretemps.
Au Palus, point de voiles à l'horizon... Les émissaires venus en estafette s'en retournent à la Ville Mario.
Dans l'enceinte de la ferme, en attendant les anglais, les chouans se laisse aller à quelque beuverie. Les bolées de cidre, tirées directement au fût, se boivent dans une grande effervescence.
À l'aube du 5 mars, sans se méfier, ils ouvrent les portes. Vingt ou trente d'entre eux sont tués dans un grand désordre par les soldats de la république arrivés en soutien de la garnison de Redouté. Ceux qui le peuvent prennent la fuite vers le moulin de Merlé et la métairie de Beauvoir à Plourhan. Certains seront retrouvés gisants dans les champs alentour. Rodrigue, le chef du Royal Carnage, est tué à la Ville d'en Haut.
Au sein des chouans, c'est la débandade, chacun pour soi..
Il y aura peu de victimes parmi les républicains mieux armés. Dans la nuit du 6 mars, la garnison rentre à Saint Brieuc par la mer avec ses blessés.
Quant aux bateaux anglais, trois lougres, le Daphné, l'Aristocrate, le Royaliste après avoir attendu en louvoyant dans la brume, sans voir de signal au Palus, ils étaient repartis.
Le 14 avril, on comptera devant Plouha une flotte de dix sept voiles qui fera demi-tour le 15 non sans avoir donné quelques coups de canon en face de la batterie du Bec de Vir.
La direction du district à la vue des voiles ennemies avait donné l'alerte, sonné le tocsin à Plouha et les Anglais trouvèrent plus prudent de faire demi tour.



Bientôt Bonaparte prendra le pouvoir et mettra les choses au point: «*la révolution est faite. Les populations n'ont plus qu'à jouir des bienfaits de la liberté de conscience, de la paix, de la tranquillité*».

Les chouans, considérés par l'Église comme des martyrs de la foi, et par la République comme de vulgaires paysans fanatiques manipulés par la noblesse et le clergé, ne se soumettront qu'à partir de 1800…

Sources :
- Goëlo, terre d'histoire Sehag 2016
- La chouannerie dans les Côtes d'Armor (Jean Lebranchu)
- Lanmor, chronique de Lanloup pendant la grande révolution (Alain le Nerrant)
- Les classes rurales en Bretagne sous la révolution (annales de Bretagne)

Il existe à Moncontour, (jolie cité à visiter) une maison de la chouannerie et de la révolution

PORTRIEUX PATRIMOINE

Portrieux Patrimoine est une nouvelle association, déclarée le 15 septembre dernier, dont l'objet est la promotion et la préservation des patrimoines du Portrieux et ses environs qu'ils soient urbains, maritimes, paysagers, environnementaux, architecturaux, mémoriels, professionnels, culturels, religieux, ainsi que son art de vivre.

Ses statuts comportent la mise en place d'un comité consultatif qui réunit d'ores et déjà quatre associations quinocéennes décidées à agir ensemble de manière coordonnée :
- Les amis de Saint-Quay-Portrieux et ses environs (déléguée MH Scheidecker)
- Le comité de quartier du Portrieux
- Le comité de Protection du Portrieux et du Port-es-Leu
- Les moulin, Fontaines et Lavoirs

Une première action : la protection du feu de port.
Cette démarche a été initiée auprès de la DRAC pour le phare du port d'échouage qui a une histoire bien singulière que vous pourrez relire dans l'ouvrage, le Portrieux jadis et naguère, édité par notre association.

À la suite de la réception début novembre par la DRAC d'un dossier très complet, une réunion s'est tenue avec son chargé d'études et des représentants de l'association en mairie.

Pour agir avec le maximum d'efficacité, PO.PA a besoin de notre implication et de notre soutien.

Vous trouverez tous les éléments sur le site :
portrieuxpatrimoine.fr

et un facebook :
facebook.com/portrieuxpatrimoine



Adhésion
20 €

Présidente : Véronique LACOUR
Vice Présidente : Marie-Hélène Scheidecker
Secrétaire : Jean-Pierre VIGNERON
Trésorière : Catherine Richard

amisstquayptx@orange.fr

Amis de Saint-Quay-Portrieux et ses environs