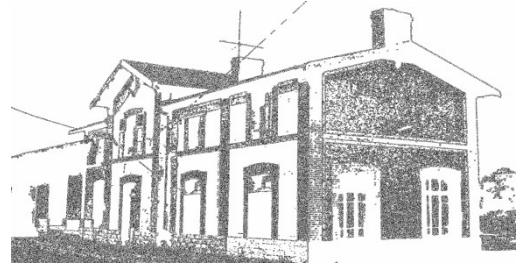


Journées européennes du patrimoine

15 septembre 2014

Plouëc du Trieux



Historique des réseaux ferrés des Côtes du Nord et de la gare de Brévidy-Plouëc

Le « grand réseau »

Dès 1842, Alexandre Glais-Bizoin (un breton, qui sera ministre du gouvernement de la défense nationale, en 1871), voit dans le chemin de fer un immense progrès économique et social ainsi qu'une garantie pour l'unité du territoire. Il réclame alors une ligne de Paris vers la Bretagne, région considérée comme « arriérée ». Or la ligne devait s'arrêter à Nantes, capitale de la Bretagne ! Tenace, il obtient des crédits d'études mais c'est Napoléon III qui, en visite en Bretagne, se laisse convaincre de la nécessité du passage par Saint Briec, chef-lieu du département. Le tracé est voté en 1859 et la ligne achevée en 1865.

Ce « grand réseau » de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest et de la Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans, comprend les lignes Paris-Brest et Savenay-Landerneau en passant par Redon et Quimper. Six autres lignes desserviront plus tard Pontivy, Lamballe, Lannion via Plouaret, Dinan, Dinard et La Brohinière mais aucune n'est prévue le long du littoral, en raison des travaux gigantesques qui seraient nécessaires, du fait des paysages fort accidentés et des dénivellations.

Le 7 septembre 1863 (fête de la Saint-Loup), le « grand train » arrive à Guingamp. Paris-Guingamp s'effectue alors en 12h55mn. Pour continuer le voyage vers l'intérieur des terres il faut encore prendre une voiture à cheval. Le besoin commercial, de mailler plus finement les Côtes du Nord devient pressant, en particulier vers les ports (Pontrioux, Lézardrieux, Lannion, Tréguier, ...) mais la mauvaise situation financière de la France, surtout après 1871, ne permet pas la création de lignes supplémentaires, desservant celle du « grand train ». Néanmoins, en 1879, pour faire face à ce besoin pressant de desserte intérieure, l'Etat décide la construction de 8 848 km de lignes « d'intérêt général ».

Le réseau breton (RB)

Le 17 juillet 1883, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest obtient la concession du **Réseau Breton (RB)** dont la première ligne doit être Guingamp-Paimpol, en voie normale (1,435m d'écartement des voies). Mais, face à l'ampleur des travaux ferroviaires à travers tout le territoire français, l'Etat décide de solutions moins onéreuses : voie métrique (1m) et architecture en étoile.

En 1886, la compagnie présente donc son nouveau projet en étoile, à partir de Carhaix : Carhaix-Morlaix, Guingamp-Paimpol, Saint-Méen le Grand-Loudéac et Loudéac-Carhaix puis Carhaix-Châteaulin et Carhaix-Quimperlé dont le terminus sera finalement déplacé à Rosporden. En 1909, la ligne de Châteaulin sera prolongée jusqu'à Camaret mais mise en service seulement en 1925, suite à la guerre de 14-18. En 1887, l'exploitation en est confiée à la Société Générale des Chemins de Fer Economiques qui exploite déjà plusieurs réseaux d'intérêt local.

En août 1894, la ligne Guingamp-Paimpol est opérationnelle. A Plouëc, de 1905 à 1939, le RB côtoie le réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (ligne Plouëc-Tréguier).

Pendant la Première Guerre mondiale, le RB souffre peu car il est éloigné du front mais l'outillage réquisitionné y est transféré par le train.

En 1924, sur la ligne Guingamp-Paimpol, l'ajout du troisième rail permet la circulation de matériels à écartement normal. Seuls les wagons en provenance des autres lignes du RB circulent en voie métrique. Sur ces voies uniques, les trains ne peuvent se croiser qu'en gare. Au début de l'exploitation du réseau, les équipes de conduite utilisaient des « bâtons-pilote ». Chaque tronçon (entre chaque gare) possède son bâton-pilote. Lorsque le mécanicien a le bâton-pilote, la voie est libre pour lui. À la gare suivante, il laisse son bâton-pilote et récupère le suivant. En cas de train supplémentaire, ce bâton est remplacé par un morceau de papier !

Après la mise en place du téléphone, l'exploitation du réseau se fait par « cantonnement téléphonique » : avant de donner le départ à un train, le chef de gare appelle la gare suivante pour savoir si la voie est libre. Ce mode de fonctionnement est toujours en service sur la ligne Carhaix-Guingamp-Paimpol.

Le trafic marchandise du RB est important : pommes de terre, paille ou animaux des foires, matériels agricoles (faucheuses, batteuses, tracteurs), produits de la mer en wagons couverts frigorifiques (dès le lendemain à Paris), ainsi que les ardoises de Maël-Carhaix et les étalons du haras national de Lamballe (un seul par wagon) pour les courses hippiques de Callac.

Le trafic voyageurs est dynamisé par les foires aux animaux, les courses de chevaux, la course cycliste « le circuit de l'Aulne », à Châteaulin, les pardons et le tourisme balnéaire naissant avec les trains « bain-de-mer » (voitures au confort supérieur avec des bogies Pennsylvania à deux étages de suspension, chauffage individuel par thermosiphon et compartiment toilettes).

Malgré tout, à la fin des années 1930, la situation financière du RB se dégrade. Un audit de 1938, constate alors des disparités interlignes importantes, tant pour les conditions de travail du personnel que pour la tarification. En plus, la concurrence de la circulation routière s'accroît très fortement. Ainsi, à partir de 1939, le trafic voyageurs sur les lignes Carhaix-Morlaix, Loudéac-La Brohinière et Perros-Saint-Fiacre au Fret est supplanté par celui des autocars.

En 1939, les autocars sont réquisitionnés pour la guerre et le service voyageur rétabli mais, pendant la Seconde Guerre mondiale, la circulation des voyageurs est fortement réduite. Seul le trafic marchandises augmente pour faire face à la demande de matériaux (construction du Mur de l'Atlantique) et de produits agricoles (réquisitions). Les résistants réalisent des sabotages (incendie de wagons, démontage de voies, enlèvement de l'huile des boîtes d'essieu de wagons (boîte chaude) mais ces actes sont moins nombreux que sur les grandes lignes ou sur les réseaux côtiers. En plus, les cheminots, tenant à leurs locomotives, ne veulent pas les voir cassées, aussi, les déraillements sont souvent réduits et les mitraillages aériens des alliés évitent au mieux les locomotives et les cheminots.

Dès 1946, les dégâts causés par la guerre (locomotives et infrastructures), fragilisent le RB qui ferme des lignes voyageurs. Il transporte néanmoins encore 1 100 000 voyageurs et 360 000 tonnes de marchandises.

Au début des années 1960, l'exode rural s'accélère et le parc automobile s'accroît rapidement, fragilisant d'autant la situation financière du RB.

En 1962, le trafic marchandises de la ligne Carhaix-Morlaix s'arrête à la gare de Plougouven. Les transbordements vers la voie normale sont transférés de Morlaix à Guingamp ce qui permet l'agrandissement de l'emprise SNCF à Morlaix. En 1963, la Société Générale des Chemins de Fer Economiques, devenue Société des Chemins de Fer et Transports Automobiles (CFTA), filiale de Connex du groupe Veolia, récupère l'affermage du RB pour la SNCF et se diversifie en achetant des autocars.

En 1968, il ne reste plus que les lignes Carhaix-Guingamp et Guingamp-Paimpol, mises à l'écartement normal et exploitées par la CFTA dans le cadre d'un contrat d'affermage avec la SNCF. En plus, l'été, un train touristique, à vapeur, circule entre Pontrieux et Paimpol (La Vapeur du Trieux).

De 1968 à 1970, le matériel des autres lignes est transféré, vendu ou ferrailé et leurs voies déposées. En l'absence d'associations de préservation bretonnes et hormis le matériel vendu aux particuliers, seule une locomotive Mallet est préservée.

En 2008, l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord récupère des wagons, des autorails, une draine et des grues du RB. En 2011, celle des Amis du Chemin de Fer de Bon-Repos est créée pour la préservation de matériel métrique et reposer 4,1 km de voie, près de Gouarec.

Le RB marque fortement la région et plus particulièrement Carhaix, cœur du réseau où de nombreux habitants vivaient grâce ou pour le RB. Certains quartiers sont composés essentiellement de cheminots : la rue du « Maroc » (nombreux cheminots ayant fait leur service militaire chez les tirailleurs marocains), la rue des « chapeaux mous » (cadres et ingénieurs), le quartier « nègre » (chauffeurs et mécaniciens, noircis par le charbon et les brûlures). Beaucoup de cheminots parlent breton et peuvent ainsi se moquer de leurs cadres qui ne le parlent pas. Dans les années 20, le breton est donc formellement interdit. Les cheminots commandent alors des produits en déposant leur sac et leur liste à la gare (souvent de l'épicerie). Quelques jours plus tard, ils récupèrent leur commande. Ce commerce fonctionne bien mais il est remplacé par un économat, installé près de la halle à marchandises de Carhaix. Le club de football de Carhaix, les « Dernières cartouches de Carhaix », est très influencé par le RB. Certains joueurs sont recrutés loin de Carhaix mais avec un emploi réservé, au RB. En 1946, naît le premier bagad « *Paotred hent-houarn* » (« Les gars du chemin de fer »). Enfin, le RB connaît plusieurs grandes grèves (salaires, conditions de travail et horaires).

Les ouvrages d'art du RB, contrairement aux lignes traversant les reliefs escarpés des côtes, n'empruntent pas de tracé nécessitant la construction de viaducs ou de tunnels. Néanmoins, il existe quelques ouvrages importants, certains ayant été conçus par Louis Auguste Harel de La Noë qui construit aussi ceux des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord. D'imposants viaducs en maçonnerie sont lancés par-dessus des coupures aux pentes abruptes (sur la ligne Guingamp-Paimpol, le viaduc de Pontrieux sur le Trieux et le pont métallique de Frynaudou (Quemper Guezennec) sur le Leff, construits par Gustave Eiffel).

Les rails utilisés pèsent 25 kg au mètre et le ballast est du granit concassé pour supporter une charge de 10 tonnes à l'essieu. La rampe maximale est de 20/1 000 et le rayon minimum de 150 mètres. La vitesse des trains est limitée à 55 km/h pour les trains à vapeur et à 70 km/h pour les autorails.

Les principales locomotives à vapeur sont des 120T/230T et des Mallet 020T/030+030T. En 1939, suite aux essais concluants d'un prototype d'autorail De Dion-Bouton, six OC2 sont commandés mais ne sont livrés qu'en 1946, suite à la guerre. D'autres proviendront d'autres réseaux. Enfin, en 1951, des Decauville, non livrés à la Chine (guerre d'Indochine), sont rachetés par la SNCF pour le RB.

Les Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (CdN)

Au XIX^e siècle et au début du [XX^e](#) siècle dans les Côtes-du-Nord, on se déplace soit en calèche, soit avec les quelques lignes de chemin de fer existantes, en particulier la ligne Paris-Brest et ses ramifications, vers Lannion, Loudéac ou Dinan. Ces lignes sont exploitées par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest.

A la fin du XIX^e siècle, le département profite des lois de [Charles de Freycinet](#), ministre des Travaux publics, pour réaliser son réseau. Ces lois instaurent la notion de *voies ferrées d'intérêt local* par opposition aux *voies ferrées d'intérêt général* des lignes principales et permettent la prise en charge des travaux de construction par les départements.

Le conseil général confie alors le projet du **Chemin de Fer des Côtes du Nord (CdN)**, dit « **le petit train** », à Louis Harel de La Noë, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Né à Saint-Brieuc en 1852, il a déjà participé à la construction de lignes dans la Sarthe et dans le Finistère. Pour ses ouvrages d'arts, il utilise le procédé du sidérociment (béton armé), encore peu connu à l'époque. Son successeur, Eugène Hélyar, ne modifie pas la plupart des projets du second réseau. Seuls les viaducs du Jaudy, de Lézardrieux et le pont sur le Frémur furent remaniés.

Le principe du béton armé avait été découvert en 1849 par Lambot, un paysan qui faisait flotter, sur son étang, une barque de fer, transportant du ciment. Puis Monnier, un artisan, remplace le bois des bacs du jardin de Versailles par du ciment mais ce sont les allemands qui exploitent ses brevets alors qu'en France on continue de tailler la pierre. Pourtant de grands ingénieurs français, comme les bretons Harel de la Noë (22) et Considère (29) relève le défi et utilisent le béton armé pour construire toujours plus haut, toujours plus grand !

En 1881, Tréguier s'inquiète de ne pas être relié au RB et propose deux lignes : Plouëc-Tréguier et Lannion-Tréguier-Lézardrieux. Après de très nombreux rebondissements juridiques et techniques, le premier réseau des Chemins de Fer des Côtes du Nord est déclaré d'utilité publique, le 21 mars 1900. Tréguier devient alors le point de départ de plusieurs lignes (Lannion, Perros et Paimpol) et possède un atelier dépôt. Il reste encore les châteaux d'eau de Brélidy-Plouëc et de Minihiy-Tréguier mais les principaux ouvrages d'art de la ligne ont été détruits (le pont sur le Jaudy-La Roche-Derrien, le viaduc de Loquélo-Minihiy-Tréguier et le pont du Chef du Bois-Pommerit-Jaudy).

L'exploitation des premières lignes, ouvertes entre 1905 et [1907](#) est confiée à une société privée, la Compagnie des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (CFCN), filiale de la Compagnie Centrale des Chemins de Fer et Tramways. L'exploitation de celles qui ouvrent entre 1916 et 1926, est confiée aux Chemins de Fer Armoricaux (CFA). La Première Guerre mondiale met ces deux sociétés en difficulté financière et, en 1920, le département reprend l'exploitation en régie de ces deux réseaux. Les difficultés perdurant, des lignes sont fermées à partir de [1937](#) et la dernière fin 1956.

Long de 452km et composées de 19 lignes, le CdN, à [voie métrique](#), est l'un des plus grands réseaux départementaux de France. Le rail « Vignole », utilisé pour sa construction, mesure 12 mètres et pèse 23 kg au mètre pour le premier réseau et 20 kg au mètre pour le second réseau. Les traverses en chêne sont disposées tous les 60 cm. La plupart du temps, la voie est en « site propre » et non en bordure de route.

Des plaques de retournement de locomotives à vapeur (3,60m), sont disposées aux terminus des lignes ainsi que dans les dépôts (des vestiges sont visibles près de la gare de Brélidy-Plouëc). Trop grandes pour ces plaques de retournement, certaines automotrices De Dion Bouton, à poste de conduite unique, disposent de leur propre dispositif de retournement. Sur ce réseau, le trafic marchandises et l'affluence lors des beaux jours, nécessite des trains lourds, voire le dédoublement des trains, d'où la domination de la vapeur.

En 1910, le CdN emploie 315 personnes (120 roulants, 90 ouvriers matériel, 92 ouvriers voie et bâtiment et 13 administratifs). En 1932, après l'ouverture du second réseau, ils sont 664 employés (222 roulants, 174 ouvriers matériel, 227 ouvriers voie et bâtiment et 41 administratifs).

Les locomotives utilisées roulent à 50 km/h maximum ! L'arrivée des autorails permet de rouler plus vite : les De Dion-Bouton OC1 montaient les rampes à 45 km/h et les Renault ABH à 65 km/h mais l'ajout d'une remorque réduisait la vitesse à 25 km/h !

L'arrivée du chemin de fer dans le département provoque des réactions contradictoires parmi les habitants. Ceux, loin d'une ligne, demandent la modification du parcours ou la mise en place d'une halte et ceux, à proximité, reprochent les nuisances occasionnées par les passages des trains. Ils critiquent aussi la vitesse des convois qui provoque des accidents en ville, la fumée qui empêche l'aération et les flammèches qui déclenchent des incendies qui donnent lieu à des pétitions comme celle des habitants de Perros-Guirec, en 1927.

Néanmoins, l'accueil de la population est plutôt favorable car le train permet d'aller au marché, aux fêtes et foires. Les lignes côtières sont aussi très appréciées, permettant d'accéder rapidement aux plages. Le passage régulier des trains rythme la vie des habitants qui savent ainsi l'heure. Il n'est pas rare que les gens se retrouvent à la gare simplement pour prendre des nouvelles et parler ensemble. Pour les enfants, la gare et les ponts sont des terrains de jeu (poser des pièces de monnaie sur les rails pour les déformer, jeter des pierres dans les tombereaux de pommes pour en faire tomber puis les manger, faire la course avec le train). Parfois, ces jeux sont plus dangereux (pousser les wagons garés, poser des cailloux sur la voie pour faire dérailler le train) et conduisent à des accidents, souvent sans gravité.

Alors qu'en 1905, le département ne compte que 8 automobiles, en 1932 12 492 véhicules sont recensés. Au cours de la Première Guerre mondiale, 30 wagons tombereaux, 30 wagons couverts et 5 wagons plats furent réquisitionnés pour le Meusien.

Le matériel roulant est servi exclusivement par des hommes. Mais 50% du personnel des gares est féminin, travaillant souvent en service discontinu et payé 30% de moins que leurs homologues masculins ! Quelques receveurs se livrent à la tricherie, en vendant les billets aux arrêtes facultatifs. Le tricheur repéré est systématiquement renvoyé. Chefs de gare et contrôleurs sont les postes les plus valorisants. En bel uniforme et portant casquette, ils sont aussi importants que l'instituteur. Le chef de gare organise le trafic, régule les arrivées et les départs des trains, poinçonne les billets et accomplit de nombreuses formalités administratives.

Les statuts des cheminots des réseaux départementaux sont proches de ceux du « grand train » mais moins avantageux. Le cadre de travail est strict et très hiérarchisé (1^e classe, seconde classe, 3^e classe, hors classe) et les soldes restent maigre pour 15 heures par jour d'un travail difficile. Le moindre écart est sanctionné par la mutation ou le renvoi (retard de livraison de courrier, consommation d'alcool, grève, ...). En 1920, le Syndicat des Travailleurs des Chemins de Fer des Côtes du Nord lance un mouvement de grève pour la revalorisation des salaires et des indemnités, alors très bas. Face au refus des compagnies, le Conseil général prend à sa charge les augmentations puis, en 1921, par l'intermédiaire d'une régie, il prend la gestion du réseau. En 1923, de nouveaux statuts du personnel sont adoptés, ainsi que l'affiliation à une caisse de retraite et toutes les avancées sociales qui apparaîtront seulement dans les années suivantes. Mais tout cela augmente de plus de 50% les charges en personnel de cette régie dont les effectifs sont importants.

En plus des cheminots, la création et l'exploitation du « petit train » emploient de nombreux costarmoricains, contribuant ainsi à dynamiser l'économie locale (construction des lignes et des infrastructures, maintenance des installations, nouveaux services en gare, ...). Le train favorise les échanges nécessaires à l'agriculture (légumes, céréales, pomme à cidre, amendement, ...), à l'industrie locale (métallurgie, mécanique), à l'approvisionnement en charbon et en bois, ainsi qu'au tourisme naissant.

La première ligne construite du « petit train », est celle de Plouëc-Tréguier. Son tracé et l'emplacement des stations font l'objet de très vives discussions, querelles et contestations. Conduits par l'ingénieur de Kerviler, sous la conduite de l'ingénieur en chef, [Louis Harel de La Noë](#), les travaux ne commencent donc qu'en juillet 1902. En octobre 1904, l'Etat autorise les CdN à accéder à la gare de Plouëc. La ligne est construite en un temps record (2 ans) mais, suite à d'important retards, en matière de livraisons de matériel roulant et d'homologation du traité commercial d'exploitation de la gare, causés par de nombreux rebondissements administratifs et commerciaux, l'inauguration n'a lieu que le 9 mars 1905. Longue de 17km, elle longe la route de grande communication n°8 (Guingamp-Tréguier). A Plouëc, elle est raccordée par un aiguillage, au RB, en direction de Guingamp.

En hiver, les voitures voyageurs du RB sont chauffées mais pas celle du « petit train ». A Plouëc, la transition est difficile et certains s'insurgent contre ce manque de confort minimum et la mise en danger sanitaire. Un arrêté préfectoral de 1907, impose au CdN de chauffer leurs voitures voyageurs mais, jusqu'en 1914, l'application est à minima, avec des chaufferettes inefficaces. Supprimées pendant la guerre de 14-18, elles ne seront pas remises en service. En 1921, seules 15 voitures sur 75 sont équipées d'un chauffage à air chaud. Après 1924, l'utilisation des automotrices améliore sensiblement le confort du public, toujours plus exigeant.

L'organisation du trafic marchandises jusque Guingamp fait l'objet de nombreuses négociations infructueuses pour éviter le transbordement de marchandises, à Plouëc. L'écartement métrique est commun aux deux réseaux mais pas les cotes de calage des bandages des roues qui dépendent de l'épaisseur des rails. Ceux du CdN sont plus légers et plus étroits que ceux du RB. Des essais de roulage permettront néanmoins de vérifier la compatibilité et, ainsi, d'éviter les transbordements. Enfin, le projet d'exploitation commerciale et technique, commune sur les deux réseaux, entre Plouëc et Guingamp, est négocié jusqu'en 1924 mais l'accord ne sera jamais signé.

Dès 1930, le doryphore, arrivé des Etats-Unis en 1922, menace les producteurs maraichers du Trégor qui demandent alors la mise à voie normale de la ligne Plouëc-Tréguier pour écouler plus facilement, en France, leur surproduction de pommes de terre, créée par l'embargo de l'Angleterre pour des lutter contre le fléau. Mais, encore une fois, le Conseil général ne peut pas investir les 3 millions de francs nécessaires à l'élargissement de la voie, pas plus que réaliser les lourds investissements nécessaires pour la moderniser de cette la ligne dont la rentabilité diminue, suite au développement des transports routiers.

En 1932, en hiver, seuls deux trains par jour circulent dans chaque sens et trois en été, soit, pour la locomotive, 72km par jour, pendant neuf mois de l'année et 108km le reste du temps. Du fait des transbordements, à Plouëc, le trajet Tréguier-Guingamp dure une heure et demie, soit une vitesse commerciale de 20km/h. Le transport des marchandises rapporte deux fois plus que celui des voyageurs. Les craintes de réorganisations génèrent des mouvements sociaux.

De 1934 à 1938, malgré une politique commerciale innovante et des réorganisations, le déficit d'exploitation s'accroît. En plus, les accidents ferroviaires provoquent régulièrement les huées de la population et certains, en particulier les médias, ne jurent plus que par la voiture, en contestant l'intérêt du chemin de fer, ce qui accélère la fermeture du réseau, malgré des pétitions et des campagnes d'affichage. Les premières lignes ferment à partir de 1937, celle de Plouëc-Tréguier, le 15 mai 1939. En 1947, le ballast est enlevé par un *Kommando* de prisonniers allemands, travaillant pour les Ponts et Chaussées. La ligne est définitivement déclassée le 15 janvier 1948 et remplacée par la route.

Au début de la Seconde guerre mondiale, il ne reste plus que 191 km de lignes en exploitation. Pendant l'occupation, les rails inutilisés sont réquisitionnés par l'organisation Todt pour le Mur de l'Atlantique. Les lignes encore exploitées sont utilisées par les allemands et le gouvernement de Vichy pour transporter des matériaux, en particulier pour la militarisation de l'aérodrome de Servel et pour le ravitaillement réquisitionné. En 1943, 15 voitures sont louées aux Chemins de Fer du Morbihan pour l'organisation Todt à [Lorient](#). Mais les alliés mitraillent les convois et le « petit train » est aussi un acteur de la Résistance. Ses cheminots détournent du matériel et des sacs de ciment, facilitent les voyages des résistants et échangent des faux papiers. Les résistants réalisent une cinquantaine de sabotages. La destruction du viaduc sur le Jaudy (Tréguier), le 15 août 1944 par les FFI, coupe le réseau en deux et désorganise le trafic.

A la fin de la guerre, les destructions d'ouvrages et de matériels, ainsi que l'inflation du prix des matériaux et des charges salariales, fragilisent encore un peu plus la régie. En avril 1950, suite à la fermeture de la ligne Pleubian-Paimpol, seule la ligne Saint-Brieuc-Plouha-Paimpol est exploitée mais elle ferme le 31 décembre 1956. Le passage du dernier convoi commercial « Saint-Brieuc-Paimpol », attire une foule nombreuse qui montre son attachement à son « petit train ». La presse s'en fait largement l'écho, tout en indiquant que « le progrès est en route » ! Après ces fermetures, le personnel est reclassé dans les services du conseil général, à la conduite des autocars de remplacement, dans le RB, à la SNCF, ou mis en retraite anticipée.

En 1957, les dernières voies sont démontées et une partie du matériel vendue à d'autres réseaux ou à des particuliers (poulaillers, habitations ou rangements). Les bâtiments sont achetés par les collectivités (gares routières) ou par les Ponts et Chaussées, voire par des particuliers (habitations). La plupart des ouvrages d'art sont préservés mais subissent les outrages du temps. Les plus dangereux ou inadaptés à la circulation automobile, sont démolis.

La gare de Brélidy-Plouëc

Construite en 1894, la station « Plouëc » de la ligne Guingamp-Paimpol du Réseau Breton (RB), fut aussi, de 1905 à 1939, terminus de la ligne Plouëc-Tréguier, du réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord (CdN) dont il ne reste ici que le château d'eau et les fondations de la plateforme de retournement. Les deux principaux ouvrages d'art de la ligne ont été détruits et les voies démontées. La gare et le château d'eau appartiennent maintenant à la commune et l'abri de voie est propriété de Réseaux Ferrés de France (RFF) qui entretient la ligne, exploitée par la CFTA pour la SNCF. Chaque jours y circulent plusieurs TER.

Le 30 janvier 1923, pour éviter les erreurs d'acheminement des marchandises à Ploëuc-L'Hermitage qui dessert Ploëuc-sur-Lié, le Conseil général obtient du ministère que la station « Plouëc » soit renommée « Brélidy-Plouëc ». En 1962, pour minimiser les erreurs administratives, Plouëc est devenu Plouëc du Trieux.

La gare est construite sur le plan de presque toutes celles du RB et dans le style de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest : une halle marchandises accolée au bâtiment voyageurs, un logement du chef de gare au 1^{er} étage, des parements de briques rouges une toiture couverte en tuiles et des soubassements en granit. Devant, la voie marchandises, la voie principale avec son abri voyageurs en briques rouge et la voie d'évitement de l'ancien RB. Une draine Billard reste stationnée sur la voie marchandises.

Les voies du « petit train » (CdN) n'existent plus mais le château d'eau caractéristique, subsiste. En 1921, pour améliorer les conditions d'attente, à Plouëc, du personnel roulant du « petit train » (en moyenne 8h25mn par jour) et pour lui éviter la tentation de trouver refuge dans les cafés du village, un abri est construit sous le château-d'eau.

En 2005, à la gare de Brélidy-Plouëc et dans les Côtes d'Armor, fut commémoré le centenaire du « petit train ». En 2006, la gare a servi aussi de lieu de tournage pour trois scènes du téléfilm « Petits meurtres en familles » (Edwin Bailly), adapté d'un roman d'Agatha Christie « Le Noël d'Hercule Poirot » avec 38 figurants dont une dizaine de la commune.

Enfin, il existe un projet communal de rénovation de la gare, en vue de sauvegarder ce patrimoine ferroviaire des Côtes d'Armor et d'y accueillir du public.