

LE PETIT TRAIN BIRINIK



Avant d'être un tracé cyclable, le birinik est le surnom donné à la ligne ferroviaire qui desservait Pont Guern, Treffiagat et les gares de Plobannalec, le Guilvinec, Penmarc'h, Kéerty, Saint-Guérolé.

HISTOIRE DE LA LIGNE

La loi d'intérêt général de 1842 entraîne la création de voies de chemin de fer disposées en étoile autour de Paris. En 1863 est inaugurée la ligne de chemin de fer Paris/Orléans-Quimper.

Le transport du poisson et des crustacés s'effectuait en charrette. C'était la course pour atteindre la gare de Quimper avant que le train ne parte pour Paris.

La loi d'intérêt local de 1865 entraîne la création de la ligne Quimper / Pont-l'Abbé, inaugurée en 1884.

Le tonnage pêché dans les ports bigoudens allant croissant, la prolongation de la ligne au départ de Pont-l'Abbé pour desservir Guilvinec et Saint Guérolé s'impose. Cette ligne fut inaugurée le 4 juillet 1907.

Une cinquantaine de minutes étaient nécessaires pour parcourir la totalité de ce trajet à la moyenne époustouflante de 20 km/h !

POURQUOI BIRINIK ?

On aime les surnoms, dans le Pays bigouden. Ainsi naquit le Tren Birinik (lit. Train Bernique) ou plus affectueusement, le Tren Bihan (lit. Train Petit) ou le Marc'hig du (lit. Petit cheval noir).



© H. Dupuis

UN LIEU DE VIE

La ligne Birinik fait partie du patrimoine local. Les habitants, les résidents secondaires, les touristes l'ont édifée comme un lieu de vie : un itinéraire de balade, une liaison directe entre des quartiers voir entre des communes, un accès privilégié vers les plages, une rue vers le collège.

LE DÉCLIN DE LA LIGNE

Au milieu des années 1930, les chambres froides sont introduites dans les bateaux. Le transbordement rompt la chaîne du froid. Cette tare favorise davantage le transport routier.

Un accord de liquidation de la ligne est signé le 5 mai 1938. En 1939, l'arrivée de la guerre sauve la ligne de la fermeture.

On découvre au Tren Birinik, un intérêt stratégique : le transport du ravitaillement en nourriture et en armement des postes côtiers allemands, le cheminement des travailleurs de l'Organisation et le transport des matériaux nécessaires à la construction.

Le retour à la paix annonce le retour de la domination de la route sur le chemin de fer.

Le 29 juin 1963 le birinik fait son dernier voyage commercial.