

Plus d'infos sur
cotesdarmor.fr

V6

EV1

L'ancienne voie ferrée
du Centre Bretagne [V6]
Carhaix | Bon Repos sur Blavet
Saint-Gelven

Le canal de Nantes
à Brest [EV1]

SECTION 1/4

SECTION 2/4

SECTION 3/4

SECTION 4/4

Les Côtes d'Armor à vélo

Édition 2021



Véloroute Voie Verte régionale
Trans-Armorique Camaret/Vitré [V6]



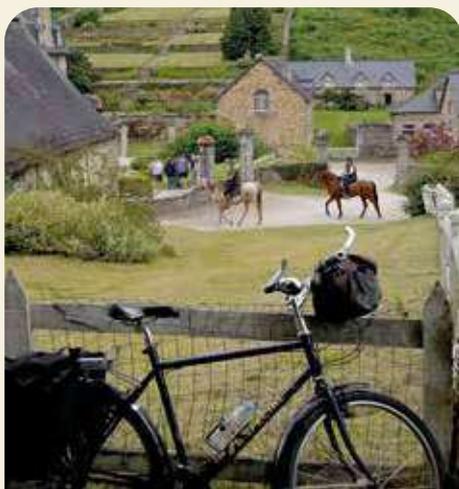
La Vélodyssée®
Roscoff/Nantes [EV1]

Le Département roule pour vous

En Côtes d'Armor, le vélo fait l'unanimité : sa pratique ne cesse de progresser sur notre territoire. Aussi, dans le cadre du schéma vélo départemental lancé en 2004, le Département a engagé un vaste programme de dynamisation des réseaux cyclables. En améliorant les infrastructures et en créant de nouveaux itinéraires, les Voies Vertes et les Véloroutes, il propose aux amateurs d'escapades touristiques et familiales de découvrir le département autrement, en toute sécurité.



L'aménagement des Voies Vertes EV1 et V6, illustre cet engagement fort. À proximité de votre parcours, vous pourrez découvrir une partie du patrimoine costarmoricain.



Pour votre sécurité et une balade agréable pour tous

- Respectez le Code de la route et les autres usagers.
- Soyez prudent et vigilant, notamment aux croisements.
- Régulez votre allure en maîtrisant votre vitesse à proximité des piétons sur les voies vertes ou des véhicules.
- Face à un cavalier, restez toujours bien visible pour ne pas surprendre ou effrayer le cheval.
- Veillez à ce que votre vélo soit bien équipé : pneus correctement gonflés, freins et feux en bon état de fonctionnement, kit de réparation, etc.
- Rendez-vous visible : signalez vos changements de direction et faites attention aux angles morts.

Le projet des Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne

Depuis 2001, la Région Bretagne, les quatre départements bretons, les gestionnaires des voies d'eau et les grandes agglomérations maillent le territoire de huit grands itinéraires multi-randonnées interconnectés les uns aux autres, sécurisés et balisés ! Ambitieux, ce projet dépasse les frontières de la Bretagne et s'ouvre à celles de l'Europe à travers le projet EuroVelo.

Véloroutes & Voies Vertes de Bretagne Schéma régional et interdépartemental



À savoir

Les Voies Vertes

sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux cyclistes, aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers.

Les Véloroutes

sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance reliant des régions entre elles et empruntant des voies à faible trafic automobile et des sections Voies Vertes.

Les boucles locales et/ou liaisons d'accès aux sites d'intérêt départemental

sont des itinéraires de courte distance et, si possible, de faible dénivelé, permettant de découvrir le patrimoine local d'intérêt départemental. Ils empruntent les petites routes communales et les routes à faible circulation automobile. Au-delà des liaisons présentées sur ce document, vous trouverez auprès des offices de tourisme du territoire des fiches descriptives de nombreuses autres boucles locales familiales.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur le site internet : www.tourismebretagne.com



Dans les pas du petit train “patates” de Carhaix-Plouguer à Saint-Méen-le-Grand

Un tronçon d’itinéraire régional V6 (Camaret / Vitré)

Le tronçon d’itinéraire « Carhaix-Plouguer / Bon Repos sur Blavet - St-Gelven » (39,5 km) fait partie intégrante de la Trans-Armorique ou V6, un des huit grands itinéraires du schéma régional et interdépartemental des Véloroutes Voies Vertes de Bretagne qui permettra de relier à terme Camaret à Vitré, en passant par les paysages champêtres et verdoyants de la Bretagne intérieure.

En Côtes d’Armor, le parcours est une invitation au voyage dans le temps. Il permet en effet de découvrir une contrée moins connue, mais toute aussi riche que le littoral, en suivant le cheminement conservé d’une ancienne voie ferrée. De Carhaix-Plouguer à Saint-Méen-le-Grand, la voie verte de 122 kilomètres déploie son long ruban vert à travers tout le sud du département, d’ouest en est.

Une voie sablée vouée à la randonnée familiale

Pour répondre aux attentes des différents usagers de la Voie Verte (marcheurs, vététistes, cavaliers, attelages et cyclistes) tout en préservant les milieux naturels traversés, un revêtement de type sablé a été privilégié, plutôt que le bitume. Compte tenu de ses caractéristiques, la Voie Verte est adaptée à la **pratique des vélos de type VTC ou VTT.**

Depuis 2007, des travaux de réhabilitation de cette voie ont été réalisés par le Département des Côtes d’Armor. Dans un souci de développement durable, l’entretien mécanique de la voie est assuré sans aucune utilisation de désherbant chimique.

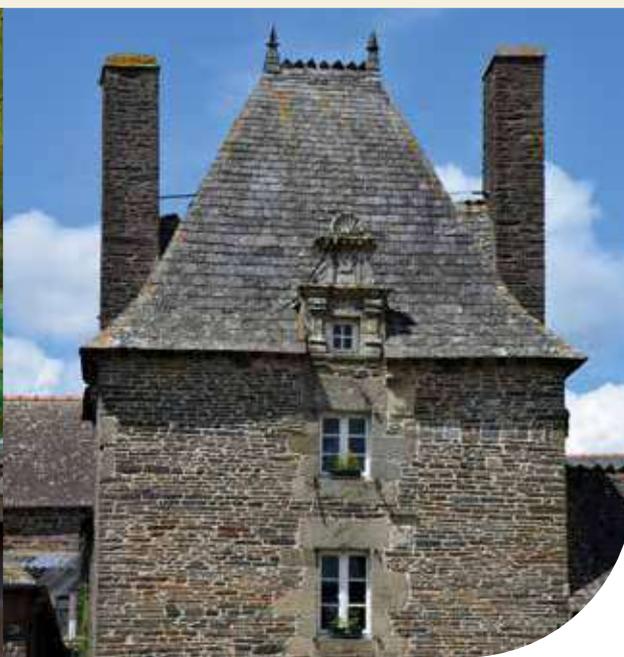
Sur les rives du canal de Nantes à Brest : un voyage où le temps s'est arrêté

Un tronçon d'itinéraire régional et européen EV1 (Roscoff / Nantes)

Le canal de Nantes à Brest, dans sa partie costarmoricaine (42 km), fait partie intégrante de l'EuroVelo 1, un des huit grands itinéraires du schéma régional des Véloroutes Voies Vertes de Bretagne. Reliant Roscoff à Nantes, il emprunte en grande partie le canal de Nantes à Brest, considéré comme la plus grande œuvre technologique du 19^e siècle. Le parcourir est un fabuleux voyage à travers le temps et des paysages naturels contrastés tels que les marais de Redon ou les monts d'Arrée. En Côtes d'Armor, de nombreux coups de cœur sont à découvrir en flânant : le lac de Guerlédan, la forêt de Quénécan, les anciennes forges des Salles, l'abbaye de Bon Repos, le village de Gouarec, la double écluse de Coat Natous à Mellionnec, les landes de Lan Bern à Glomel, la chapelle de Lansalaün à Paule...

La Vélodyssée®

L'EuroVelo 1 s'inscrit également dans la plus longue véloroute aménagée de France, la Vélodyssée®. D'Ilfracombe en Angleterre à Hendaye le long de la côte Atlantique, c'est 1400 km exclusivement réservés au vélo, à 80 % en site propre, c'est-à-dire sans voiture. Placée sous le signe vivifiant de l'océan atlantique et de la singularité du canal de Nantes à Brest, la Vélodyssée® se veut accessible à tous et à tous les rythmes, pour une journée de balade, un week-end ou des vacances itinérantes. En route pour une expérience unique en toute sécurité !



Accès et transports



Rennes /
Saint-Méen-le-Grand : 40 mn
Saint-Brieuc /
Carhaix-Plouguer : 1h10



Saint-Malo / Portsmouth
Roscoff / Cork
Roscoff / Plymouth



Paris / Saint-Brieuc : 2 h15
Paris / Saint-Méen-le-Grand
(arrêt La Brohinière) 2 h15



Ligne 20 Loudéac / Carhaix-Plouguer
Ligne 5 Saint-Brieuc / Rostrenen
Ligne 8 Saint-Brieuc / Merdrignac
Ligne 12 Merdrignac / Rennes
Ligne 17 Dinan / St-Méen-le-Grand

Lignes de bus

Pour organiser vos déplacements en transports en commun en Côtes d'Armor, rendez-vous sur le site www.mobibreizh.bzh

Sur le réseau costarmoricain, les bus peuvent disposer de trois places en soute pour faire voyager votre vélo.

Réservez votre place impérativement au **0 810 22 22 22** la veille avant 17h.



Calculez vos itinéraires en train, car, bus, métro, tramway et bateau sur tout le territoire breton à partir du site www.mobibreizh.bzh



P Parking d'accès

Carhaix-Plouguer (V6) : place de la gare. Suivre les panneaux de jalonnement.

Maël-Carhaix (V6) : au bourg, prendre la direction de Locarn (D11). Avant la sortie du village, il est possible de stationner près du point d'intersection de la voie verte et de la Départementale.

Rostrenen (V6) : départ de l'ancienne gare. Prendre la direction Kergrist-Moëlou. La gare se trouve juste avant la sortie de Rostrenen à droite.

Gouarec (V6) : départ à proximité de l'ancienne gare.

Site de Bon Repos à Bon Repos sur Blavet - St Gelven (V6 et EV1) : à partir des parkings situés près de l'abbaye.

À Paule, au lieu-dit La Pie (EV1) : quitter la RN 164 en direction de Paule (D11). Le parking est situé à droite 700 mètres plus

loin, en bordure du canal de Nantes à Brest.

À Glomel, au lieu-dit Pont Ar Len (EV1) : à partir de la RN 164, prendre la D3 en direction de Glomel sur 1,5 km. Le parking est situé à gauche en bordure du canal.

À Rostrenen, au lieu-dit Kerjégu (EV1) : au bourg de Rostrenen, prendre la D790 en direction de Plouray puis 3 km plus loin, tourner à gauche en direction de Bonen (D23). 400 m plus loin, le parking est situé à droite près du canal.

À Plélauff (EV1) : l'aire de parking est située à la sortie du bourg, en bordure de la D76 direction Gouarec.

À Gouarec (EV1) : au bourg, prendre la direction de Pontivy. La route traverse le canal à la sortie du bourg de Gouarec.

Hébergements : une marque nationale Accueil Vélo



Pour vos étapes, des hébergeurs ont été sensibilisés et référencés pour leur capacité à accueillir, à la nuitée, et à moins de 5 km des Véloroutes et Voies Vertes bretonnes, les clientèles touristiques itinérantes et en séjour. Ces hébergeurs ont le souci d'offrir des équi-

pements et services adaptés aux besoins des touristes à vélo : local de stockage des vélos, transport des bagages, petits-déjeuners matinaux...

Pour connaître la liste de ces hébergements adaptés, contactez les Offices de Tourisme ou visitez le site internet www.cotesdarmor.com

À voir, à visiter le long du parcours



→ La cité gallo-romaine de Vorgium

Le projet de construction d'un centre culturel à Carhaix révèle au grand jour des vestiges archéologiques de grande valeur. Pendant plus de sept ans, de 2000 à 2007, les chantiers de fouilles se succèdent chaque été pour dévoiler les secrets d'un quartier du III^e siècle ap. J.-C., témoin de l'organisation urbaine et de la vie d'une capitale de cité à l'époque gallo-romaine. La fouille de la réserve archéologique permet notamment de découvrir deux beaux exemples de maisons (domus) assez luxueuses possédant tout le confort nécessaire : le chauffage au sol grâce au système d'hypocauste, une salle de réception (triclinium), l'eau courante et même des thermes privés.

Vorgium, centre d'interprétation propose aux visiteurs une immersion dans l'Armorique gallo-romaine et la vie quotidienne dans cette cité antique.

L'histoire de Vorgium, devenue aujourd'hui Carhaix, est retracée dans les dispositifs interactifs, jeux et vidéos de l'exposition permanente. Dans le jardin archéologique, les vestiges d'un quartier de l'époque avec sa fontaine publique, des échoppes et maisons dotées de thermes richement décorés reprennent vie grâce à la réalité augmentée. L'exposition permanente a été conçue

en partenariat avec l'Institut national de recherches archéologiques préventives. Ouvert toute l'année. Entrée libre et gratuite à l'exposition permanente et au jardin archéologique. Tablettes numériques en location.

Agenda des animations et informations :
www.vorgium.bzh
Tél. 02 98 17 53 07

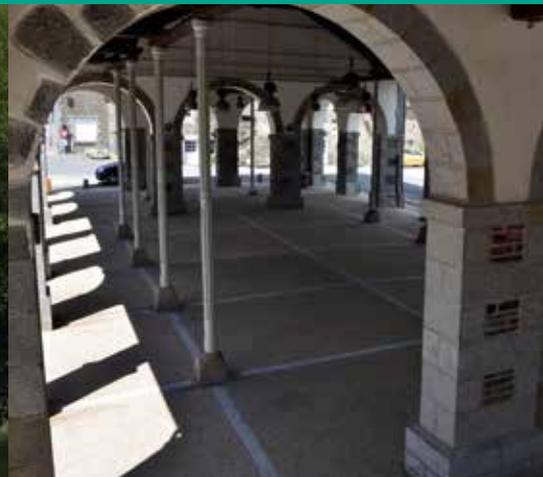
→ La Maison des Landes et Tourbières à Kergrist-Moëlou

C'est l'une des huit Maisons Nature labellisées par le Département des Côtes d'Armor. On y découvre toutes les richesses d'une commune du Centre-Bretagne où les paysages sont le reflet de l'histoire des Hommes... et sont autant de sites naturels et de traditions à découvrir. Elle s'est implantée sur un territoire riche et original, entre landes et tourbières, entre schiste et granite. Des landes de Locarn aux gorges du Corong, des ardoisières au canal de Nantes à Brest, les lieux dévoilent leur caractère et leurs histoires au fil des animations et des expositions proposées. Sorties nature, animations et expositions.

Espace d'exposition
> Tél. 02 96 36 66 11

À voir, à visiter

Le long du parcours



→ Les landes de Lan Bern à Glomel

Cette réserve naturelle régionale de 80 hectares est constituée de landes humides, de zones tourbeuses et de bois, en bordure du canal de Nantes à Brest. Ces milieux très ouverts offrent des paysages qui contrastent beaucoup avec le bocage environnant. Du point de vue naturaliste, ces landes sont remarquables avec notamment près de vingt-cinq espèces de flore et faune protégées. Autrefois, les landes fournissaient de la litière pour le bétail. Quand cette pratique fut abandonnée, elles disparurent peu à peu colonisées par les espèces ligneuses. Aujourd'hui, l'association gestionnaire a choisi de faire pâturer un troupeau de poneys Highlands et de pratiquer la fauche, pour retrouver et maintenir ces milieux ouverts.

Renseignements pour des balades thématiques au

> Tél. 02 96 29 32 59

→ Le canal de Nantes à Brest

La construction de ce véritable réseau fluvial breton émane de motivations stratégiques. Reliant les ports par des voies intérieures, le canal présentait le double avantage de désenclaver la ville de Brest, trop souvent paralysée par les Corsaires anglais, et de l'ouvrir au sud sur la Loire dont le trafic était le plus important de France à l'époque. Cette solution permettait aussi de s'assujettir des frais énormes des transports par terre. Les travaux commencés en 1806, dureront 34 ans. Face aux difficultés techniques que représentait la construction de cette voie d'eau monumentale, on fit appel aux plus grands ingénieurs fluviaux, notamment flamands et italiens.

La « Grande Tranchée », située entre Saint-Péran et Pont ar Len, a été creusée pour relier les bassins versants du Blavet, et de l'Aulne alors séparés par une colline. L'objectif était de permettre l'alimentation en eau du point culminant du canal. Il fallut neuf ans et sept cents prisonniers condamnés aux travaux forcés, dont nombreux payèrent de leur vie, pour dégager une saignée de plus de trois kilomètres de long, vingt-trois mètres de profondeur et cent mètres de large.

À voir, à visiter

Le long du parcours



→ Le village de Gouarec

Au centre du bourg se dressent les halles. Nouvellement restaurées, elles retrouvent leur aspect d'avant les années 60, lorsque les arches n'étaient pas encore obstruées. Le bâtiment, construit au 19^e siècle à l'emplacement d'anciennes halles en bois, abritait foires et marchés parmi les plus importants du pays. Un droit d'étalage et de coutume y était prélevé sur chaque marchandise, variable selon la nature des denrées et l'emplacement. Autour de la place des halles, un autre édifice remarquable attire l'attention : « Le pavillon des Rohan ». Ce manoir, construit en 1634, aurait servi de résidence à la famille des Rohan lorsque celle-ci venait chasser en forêt de Quénécan. Son autre nom « maison du sénéchal » laisserait penser qu'il s'agissait également d'un auditoire de justice. Deux détails intéressants ornent la façade : l'élégante lucarne de style Renaissance et le blason des Rohan sur lequel figurent les macles, symboles des cristaux de « chiastolite » provenant du célèbre gisement des Salles près des forges.

→ Les forges des Salles à Bon Repos sur Blavet - Perret (site privé)

Ce site remarquablement préservé témoigne de la vie ouvrière dans la sidérurgie florissante des 18^e et 19^e siècles. Il fut construit par la famille de Rohan, alors propriétaire de la forêt de Quénécan, et constitua un des complexes sidérurgiques les plus importants de Bretagne. Il comprenait notamment haut-fourneau, magasins à charbon, ateliers... mais également maisons de contremaîtres, logements, cantine-épicerie, école mixte, etc. L'implantation d'un tel site a pu se faire grâce à la présence du minerai, de l'eau et de bois. Trois mille places charbonnières sont encore identifiables dans le sous-bois par leur surface plane et régulière. C'est l'énergie hydraulique qui permettait le fonctionnement des forges grâce à trois étangs artificiels créés à proximité. Elles employaient, en 1762, 180 personnes, toutes logées dans le village. Rien ne semble avoir bougé dans le village depuis l'arrêt du haut-fourneau en 1877.

Visites guidées du village

> Tél. 07 83 14 70 63 ou
06 19 60 55 10

À voir, à visiter

Le long du parcours



→ Les landes de Liscuis et les gorges du Daoulas à Bon Repos sur Blavet - Laniscat

Accessible par un sentier à partir de la D44, en direction de Laniscat, ce site est un vaste espace naturel formé de crêtes schisteuses, avec des parois saillantes émergeant des bruyères, des ajoncs et des genêts. Ce relief déchiqueté est le royaume du furtif lézard vert qui se plaît à capter la chaleur sur les ardoises chauffées au soleil et de la toute aussi verte cicindèle champêtre, un joli coléoptère des plus voraces. Les landes offrent une vue impressionnante sur les gorges du Daoulas. On y découvre également trois allées couvertes, superbes sépultures mégalithiques. L'une d'elles est considérée par les archéologues comme l'un des plus beaux exemplaires armoricains de tombes en « V », datées du 4^e millénaire.

Le pays recèle d'autres traces de son passé néolithique, dont le site de la carrière d'extraction de dolérite de Plussulien. Selon les chercheurs, deux à trois millions de haches polies auraient quitté le site de Plussulien en partance pour tout le grand ouest pendant près de deux mille ans. Quelques-unes sont exposées à la maison de l'archéologie à Plussulien.

Visites guidées du site ; renseignements
> Tél. 02 96 24 01 14

→ L'abbaye de Bon Repos à Bon Repos sur Blavet - Saint-Gelven

Cette abbaye cistercienne fut fondée en 1184 par Alain III de Rohan et sa femme, Constance de Bretagne. Le vicomte confia aux cisterciens l'établissement d'un vaste domaine agricole pour revigorer la production de son fief très appauvri par les invasions normandes. Grâce au travail des ecclésiastiques et à de nombreuses donations, l'abbaye fut longtemps prospère et devint Abbaye Royale en 1534. Au fil du temps, elle fut tour à tour ruinée puis florissante, avant d'être abandonnée et vidée de tous ses trésors à la Révolution. Des petits morceaux de Bon Repos furent disséminés un peu partout dans les édifices religieux de tout le pays. Elle servit ensuite de manufacture de textile, de refuge aux Chouans, et de carrière et de cantonnement aux ouvriers du canal de Nantes à Brest. L'abbaye était à l'état de ruine lorsque l'association des compagnons de l'abbaye de Bon Repos entreprit en 1986 de restaurer ce lieu riche en histoire et de lui redonner vie. Le Département des Côtes d'Armor en a fait l'acquisition en 2014.

Visites, ateliers pédagogiques et expositions. Spectacle Son et lumières tous les étés.

Renseignements :
> Tél. 02 96 24 82 20

À voir, à visiter

Le long du parcours



→ Au temps du petit train

Le réseau métrique du chemin de fer breton

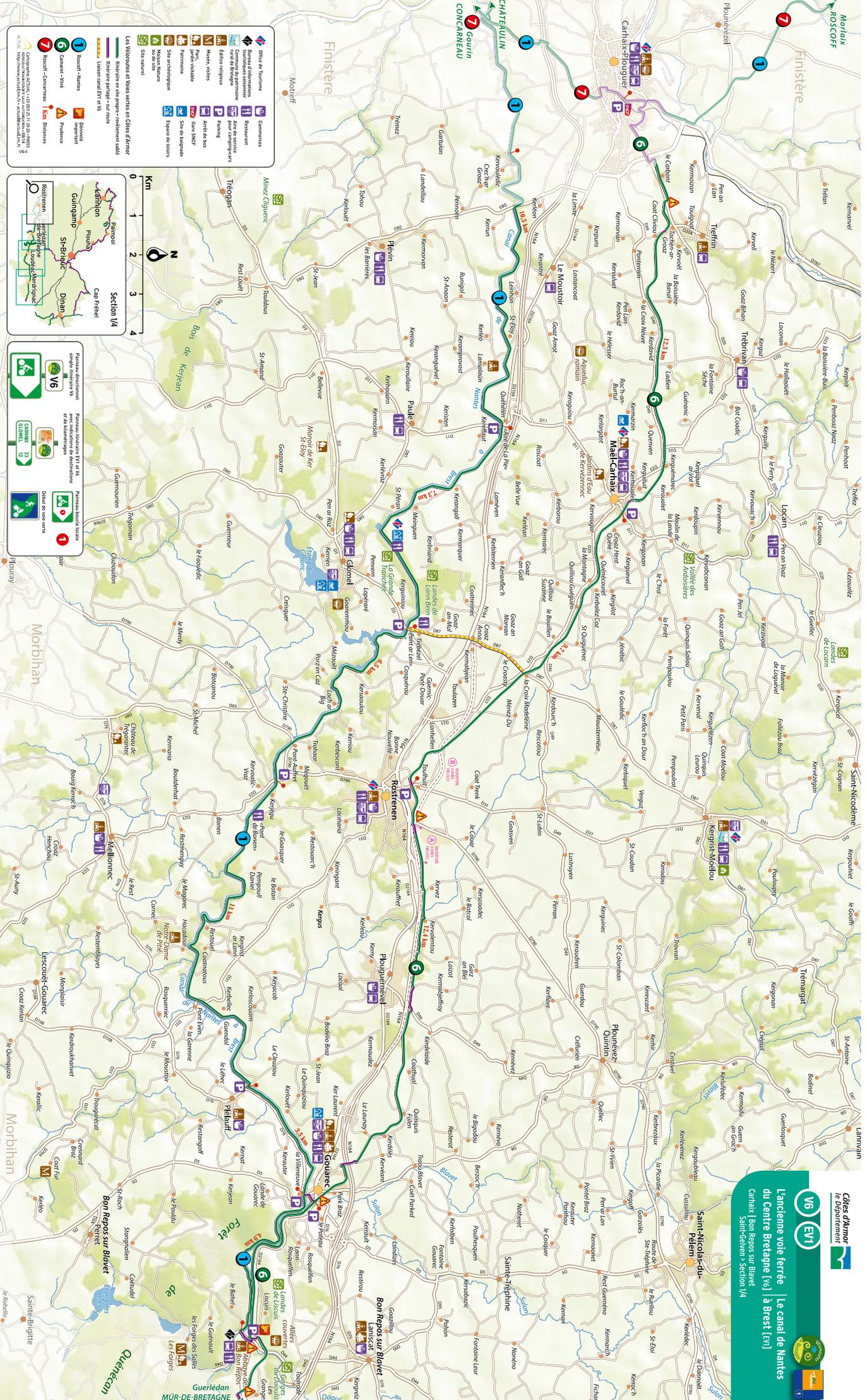
Après étude des possibilités, il fut décidé de construire un réseau à écartement métrique : 1 mètre entre chaque rail contre 1,435 m pour la voie « normale » utilisée sur les autres lignes d'intérêt général alors construites en Bretagne. Le choix de la voie métrique permettait des économies à la construction et à l'entretien et donnait la possibilité de réaliser des virages plus resserrés afin de franchir les collines du centre Bretagne plus aisément. En revanche, il nécessitait la mise en place de moyens de transbordement aux gares de correspondances avec les lignes principales non métriques. Ce réseau formé en étoile avait pour point central Carhaix-Plouguer. Avec son dépôt-atelier et son tirage, la gare centrale de Carhaix était certainement la gare à voies métriques la plus importante de France avec six kilomètres de voies et soixante-dix aiguillages. En saison touristique, elle pouvait expédier quarante trains par jour.

Paroles de cheminots

Dans la hiérarchie du Réseau Breton, on avait pour les « roulants » (mécano et chauffeur) la plus grande considération. Venaient ensuite le personnel des bureaux (« les messieurs à casquettes »), celui des ateliers et enfin, les cantonniers, chargés de l'entretien des voies (« les traditionnaires »).

Le Réseau Breton offrait quelques avantages à son personnel : charbon moins cher, lot de traverses en bois, cartes de circulation et permis de voyager gratuits valables pour leurs femmes et enfants jusqu'à leur majorité. Les conditions de travail pour certains, étaient particulièrement difficiles et les salaires guère élevés. Les conflits sociaux furent fréquents. Louis Guilloux nous parle de son métier, le serre-frein, qui consistait à serrer les freins en cas de problème. *« On était à l'arrière du train, dans une petite guérite. Les mécanos nous appelaient les « bras-morts » car selon eux, on ne servait à rien. On avait froid l'hiver alors dès que le convoi était sur une portion de plat, je courais sur les toits des wagons de marchandises et j'allais me réchauffer dans la locomotive ».*





Côtes d'Armor
le Département

V6 [EV1]

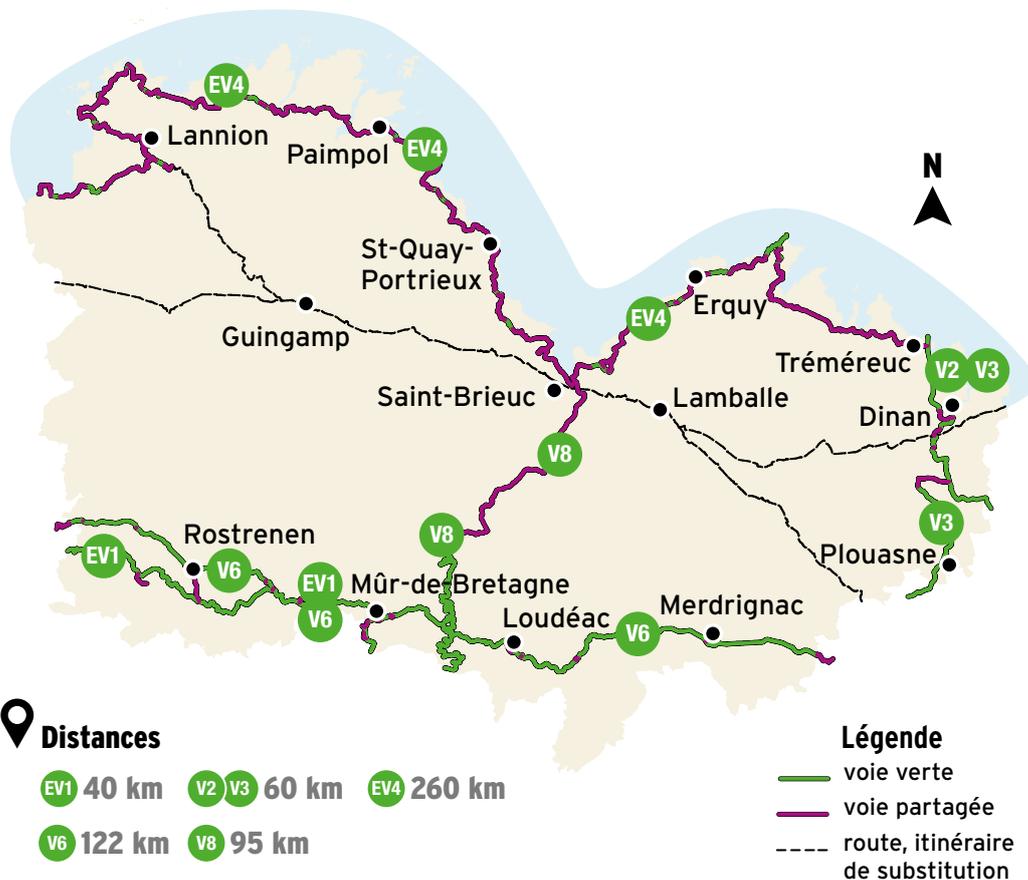
L'ancienne voie ferrée [V6] à Brest [EV1] | Le canal de Nantes

Canchaix | Bon Repos sur Blivet | Saint-Etienne's Section 1/4

Schéma vélo départemental

5 grands itinéraires aménagés en Côtes d'Armor par le Département.

> Cartes détaillées disponibles dans les offices de tourisme



MEDIAPILOTE | 11-21-442 | © photos : Collection Y. Hervé / D. Guillodeau / Y. Martin / J.-F. Le Maître / C. Le Brun / L. Robin / T. Jeandot CD 22 / S. Bourcier / D. Hervé OT du Kreiz Breizh / E. Holder / A. Stempf. Imprimé dans le respect de l'environnement sur du papier 100% recyclé

Pour des renseignements complémentaires contactez vos Offices de Tourisme

 **Carhaix Poher tourisme**
au Centre d'Interprétation
Archéologique Vorgium
5, rue du Dr Menguy à Carhaix
Tél. 02 98 17 53 07
www.carhaixpohertourisme.bzh

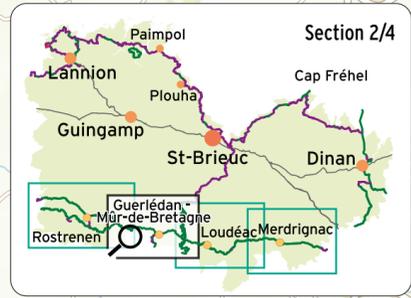
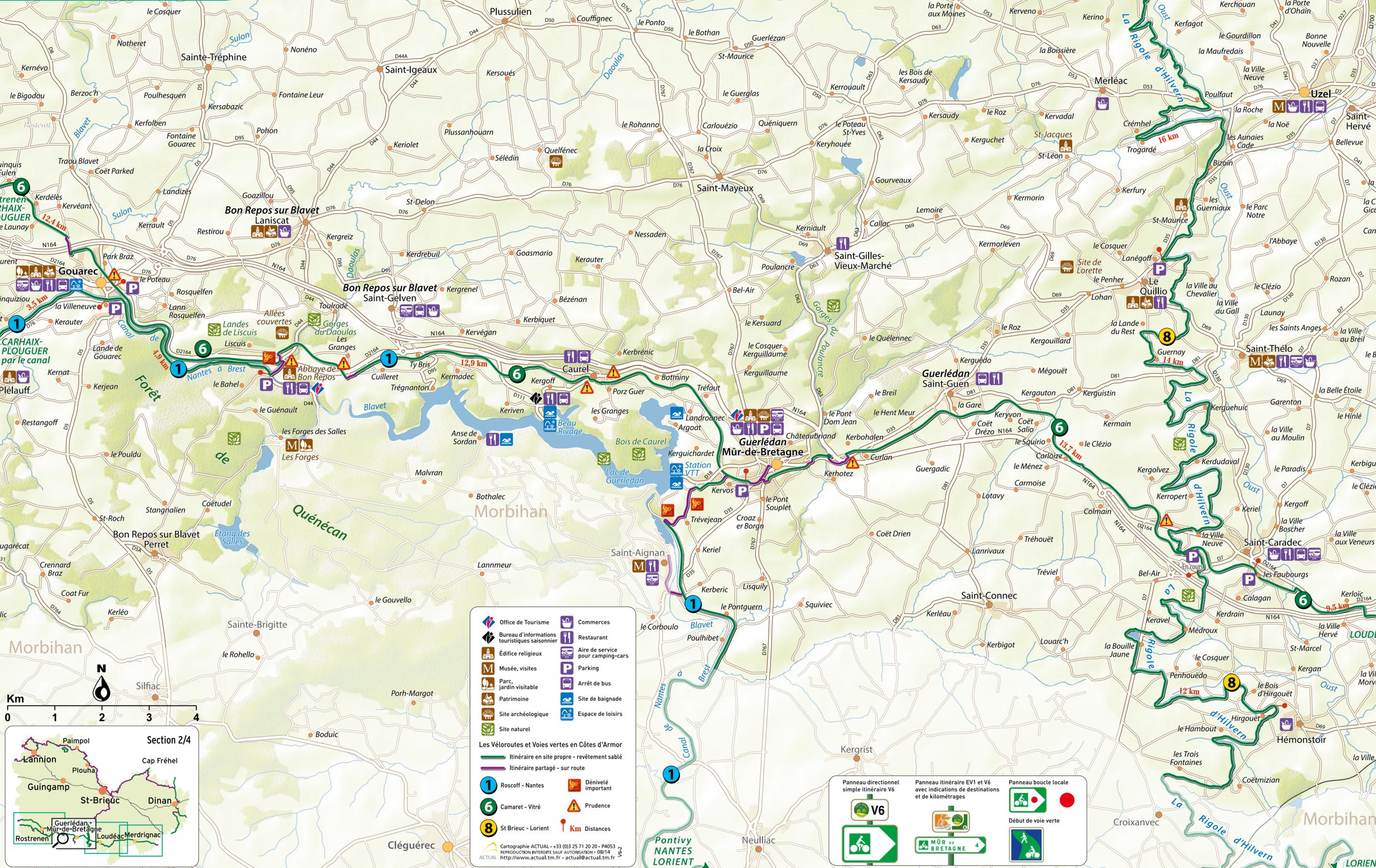
 **Kreiz Breizh**
Tél. 02 96 29 02 72
www.tourismekreizbreizh.com

 Informations randonnée
détaillées sur le site internet
rando.cotesdarmor.com



L'édition de cartes détaillées pour la promotion des Véloroutes et Voies Vertes est co-financée par l'Union européenne. L'Europe s'engage avec le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural.

V6 EV1
L'ancienne voie ferrée du Centre Bretagne [V6] à Brest [EV1]
Gouarec | St-Caradec > Section 2/4



Les Véloroutes et Voies vertes en Côtes d'Armor

- Itinéraire en site propre - revêtement sablé
- Itinéraire partagé - sur route

	Roscoff - Nantes		Dénivelé important
	Camaret - Vitré		Prudence
	St Brieuc - Lorient		Km Distances

Cartographie ACTUAL - +33 (0)3 25 71 20 20 - P4053
REPRODUCTION INTERDITE SAUF AUTORISATION - 08114
<http://www.actual.tm.fr> - actual@actual.tm.fr

V6

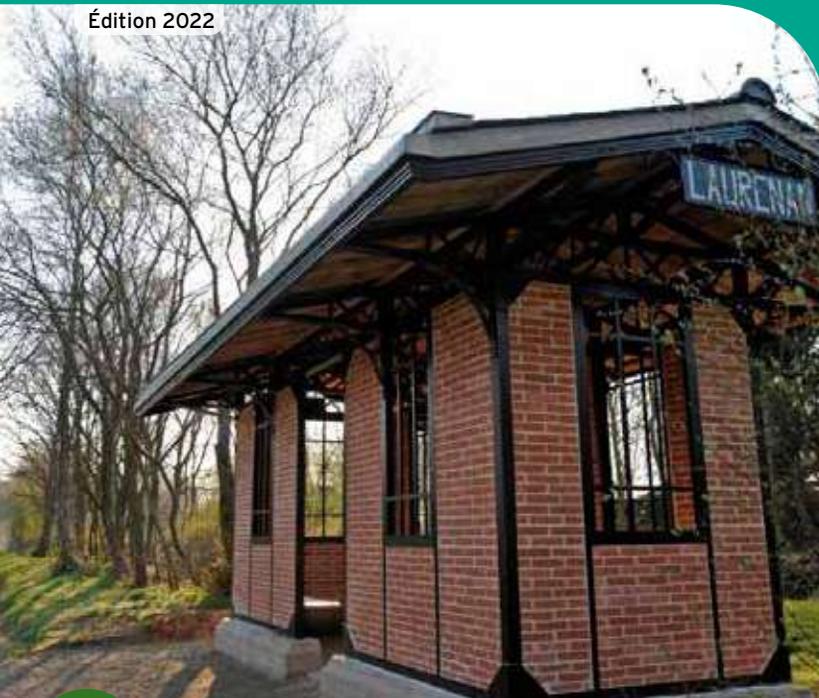
L'ancienne voie ferrée du Centre Bretagne

Saint-Caradec | Laurenan

SECTION 1/4 SECTION 2/4 SECTION 3/4 SECTION 4/4

Les Côtes d'Armor à vélo

Édition 2022

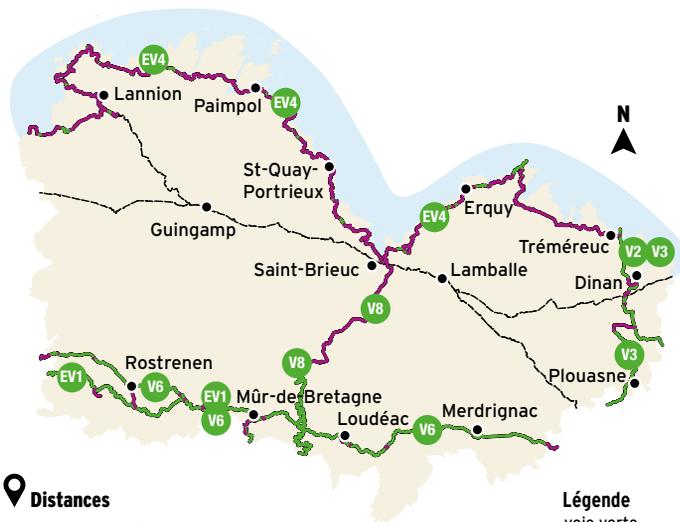


Véloroute Voie Verte régionale
Trans-Armorique Camaret / Vitré [V6]

Schéma vélo départemental

5 grands itinéraires aménagés en Côtes d'Armor par le Département.

> Cartes détaillées disponibles dans les offices de tourisme



Distances

EV1 40 km V2 V3 60 km EV4 260 km
V6 122 km V8 95 km

Légende

- voie verte
- voie partagée
- - - route, itinéraire de substitution

Pour des renseignements complémentaires
contactez vos Offices de Tourisme



Bretagne Centre

Loudéac
Téi. 02 96 28 25 17
Guerlédan - Mûr-de-Bretagne
Téi. 02 96 28 51 41
www.bretagnecentre.bzh



Informations randonnée
détaillées sur le site internet
rando.cotesdarmor.com



À voir, à visiter le long du parcours



→ Un majestueux alignement d'arbres... à conserver !

À la hauteur de Saint-Caradec, l'ancienne voie ferrée du Centre-Bretagne, ou V6, croise une autre voie verte, la Rigole d'Hilvern, qui s'insère dans l'itinéraire régional nord-sud Saint-Brieuc / Lorient ou V8. Véritable cordon de verdure, la Rigole d'Hilvern compte plus de 8 000 arbres. S'ils offrent aujourd'hui une allée fraîche et ombragée aux promeneurs, ils étaient autrefois plantés à des fins pratiques et ce, dès la fin du chantier de construction de la rigole. Ils délimitent le domaine public, stabilisent les accotements, assurent de l'ombre l'été limitant ainsi l'évaporation de l'eau de la rigole et constituent une réserve de bois aussi bien utilisée par la population locale que pour le remplacement des vanes, des platelages des ponts et des portes des écluses du canal de Nantes à Brest... À l'époque, une pépinière avait été créée sur le site de Pestuan, à Saint-Caradec, pour répondre aux besoins annuels en plantations. Son emplacement est encore visible.

→ La forêt de Loudéac

Quelle que soit la saison, cette vaste forêt est une perpétuelle invitation à laisser vagabonder son imaginaire. On dit que jadis, Merlin l'enchanteur et la fée Viviane aimaient s'y retrouver quand elle formait un tout avec la forêt de Brocéliande. On disait aussi que le chêne rosé qui s'élevait à une croisée des chemins était hanté. Un jeune homme des environs fit la promesse à une servante de lui donner une paire de beaux souliers rouges si elle acceptait de crier sous le chêne à minuit. La jeune fille partit mais on ne la revit jamais. Le lendemain, seuls sa coiffe tachée de sang et ses sabots furent retrouvés au pied de l'arbre. Depuis ce jour, certains se plaisent à raconter que l'on entend parfois sortir du chêne une voix qui crie en plein midi : « Rends-moi mes souliers ! ». Dans cette forêt, il existe un autre arbre tout aussi captivant que ce chêne : le « président ». Cet arbre qui force le respect de tous ceux qui le contemplant est un hêtre vieux de plus de cent cinquante ans.

→ « Les Toiles Bretagne »

Les bourgs de Saint-Guen et de Saint-Thélo révèlent de belles demeures. Mais qui pourrait imaginer devant ces façades de pierres que des centaines de balles de lin furent entreposées dans ces deux villages, avant de partir vers l'Espagne, le Portugal et l'Amérique ? Sous le règne du roi Soleil, cette région comprise entre Quintin, Moncontour, Loudéac et Mûr-de-Bretagne était au cœur d'une manufacture de toiles de lin, procurant richesse et notoriété à une bourgeoisie marchande qui fit ériger des maisons à la mesure de sa réussite. Près de 35 000 personnes transformaient ainsi le lin cultivé dans le Trégor en étoffes de renom, dans quarante paroisses du sud du Diocèse de Saint-Brieuc. Ces toiles dites « Les Bretagnes » étaient des toiles fines utilisées dans la confection des manchettes, des coiffes et des rabats ou des chemises et mouchoirs. Jules Janin (1804-1874) relate dans son voyage en Bretagne paru en 1862 la fin de cette période de fortune.

Pour en savoir plus :
www.laroutedulin.com

→ La Maison des toiles à Saint-Thélo

Saint-Thélo, commune du patrimoine rural de Bretagne, abrite nombre de maisons ayant appartenu à de riches marchands de toiles. La plus ancienne est celle du manoir Boscher Delangle, aujourd'hui rénovée et transformée en un centre d'interprétation interactif : la Maison des toiles. Elle constitue avec le Musée du tissage à Uzel le premier site breton à aborder l'âge d'or de la Bretagne textile et à présenter le lin d'aujourd'hui.

Expositions, scénographie, animations ou jeux de piste, boutique 100 % lin, vous plongerez dans cet univers.
> Tél. 02 96 56 38 26



→ Aquarev, un parc de loisirs pour tous

Si vous préférez les espaces plus aménagés, il existe au sud-ouest de la forêt de Loudéac un espace vert récréatif de trente hectares, gratuit et accessible à tous. Ce lieu a vraiment été conçu pour favoriser la convivialité et la détente. Il dispose d'aires ludiques pour les enfants (parcours aventure, balançoire royale, toboggan pyramidal, etc.) mais aussi de parcours et d'équipements pour les plus sportifs. On y trouve un ponton de pêche, des allées de boules, un jardin aquatique... Des cheminements étroits serpentent entre les différentes essences dans un esprit « japonais ». Ce lieu abrite aussi le camping de Loudéac.



→ Le musée régional des métiers à La Chèze

Installé dans une ancienne tannerie qui ferma en 1930, le Musée Régional des Métiers abrite une multitude d'objets. De l'enclume du forgeron à l'herminette du charpentier, du taille-ardoise de l'ardoisier à la navette

→ Les Forges du Vaublanc à Plémet (domaine privé)

Grâce à la proximité de nombreuses carrières de fer, de domaines forestiers importants pour l'apport en charbon de bois et de l'énergie hydraulique du Lié, le Vaublanc développa un potentiel sidérurgique notable. Dans les années 1770, les Forges produisirent 800 tonnes de fer et 500 tonnes de fonte. Ces précieuses matières étaient destinées à la fabrication de machines agricoles et de boulets de canon. De ce passé florissant, seule subsiste la paisible demeure du Maître des forges. Aussi, imaginez le haut fourneau chargé de huit pipes de minerai de fer, de quinze sacs de charbon de bois et de six barriques de coquilles d'huîtres libérant, après douze heures de chauffe incessante, le précieux métal... En 1844, environ 400 ouvriers étaient rattachés au service de la forge. En 1880, l'activité sidérurgique cessa à cause de la raréfaction du minerai de fer, du manque de modernisation de la manufacture et de la concurrence avec l'Est de la France.

du tisserand... toute l'histoire de l'artisanat du pays bat ici, au tintement de la forge, siffle aux allées et venues de la scie, attaquant la bûche...En un mot, elle reprend vie !

→ Au temps du petit train

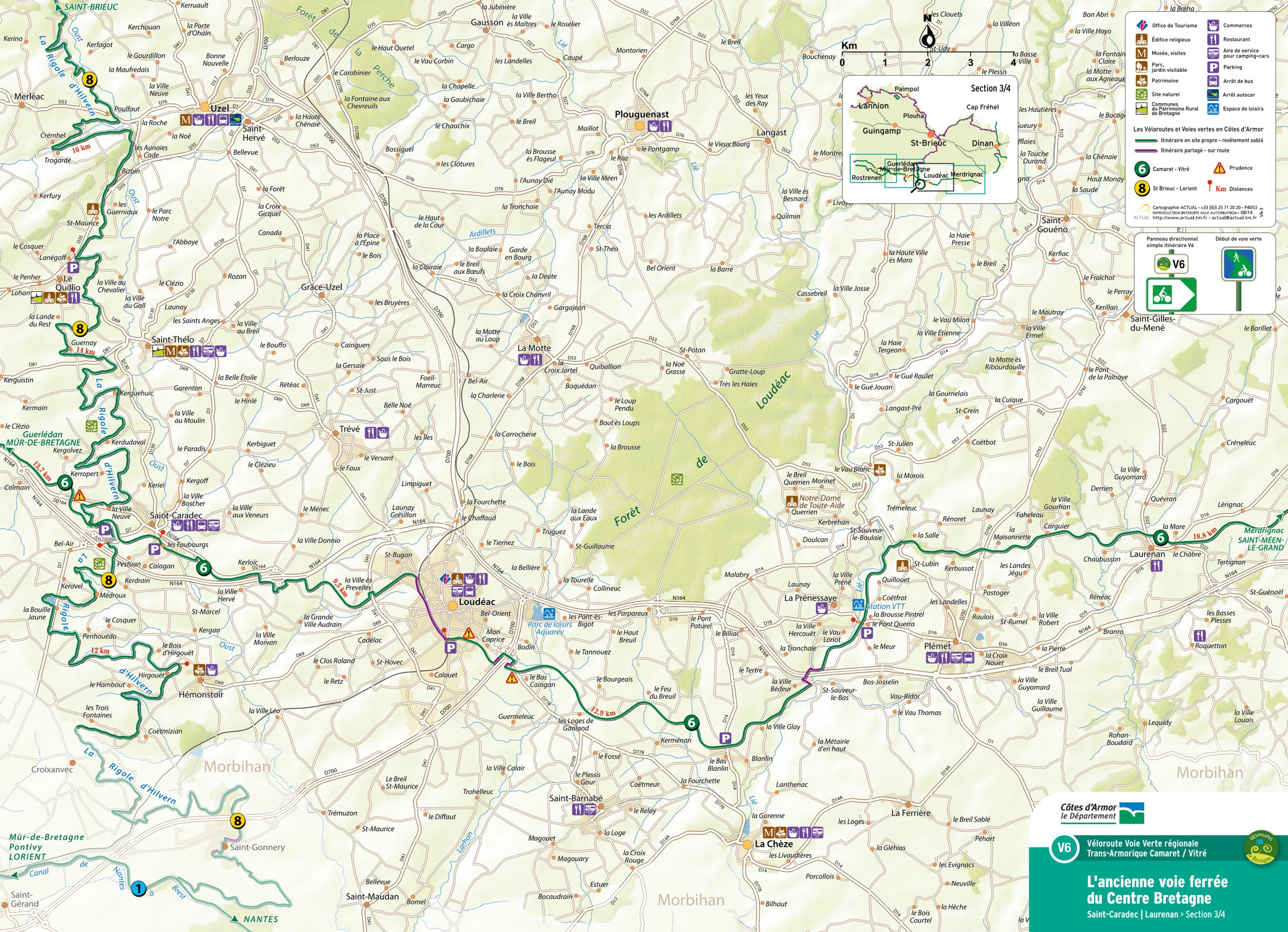
Les gares de la ligne

Lors de la construction de la voie, cinquante-deux gares, stations ou haltes sont édifiées le long de la voie ferrée Carhaix-La Brohinière. Dix maisons de garde sont construites pour loger le personnel, chargé de la surveillance de la voie. En outre, quelques abris et guérites sont installés tous les 600 à 700 mètres pour remiser les outils et abriter les équipes de six ouvriers cantonniers. Certaines sont encore visibles aujourd'hui le long de la voie verte. La plupart des gares du réseau sont construites dans le même style, avec crépis gris, chaînes d'angles et encadrement des baies en briques rouges. Dans les gares importantes, comme à Loudéac, une réalisation appelée « marquise » en fer forgé permet d'abriter les voyageurs sur les quais. Dans les stations plus modestes, de simples abris-quais sont installés, comme celui de Merdrignac. En 1925, face à l'affluence grandissante de véhicules en tous genres dans les gares, la société décide d'instaurer une police des gares.

Le trafic voyageurs

Avant la Seconde Guerre Mondiale, la ligne Loudéac - La Brohinière de cinquante-neuf kilomètres de long, comporte trois allers-retours quotidiens. Il s'y ajoute un aller-retour supplémentaire les jours de marché à Loudéac et de foire à Rennes. À partir d'octobre 1953, la circulation des voyageurs est fermée sur cette partie. La ligne Carhaix - Loudéac comporte alors trois allers-retours journaliers qui effectuent les soixante-douze kilomètres du parcours en 1h 40. Des services partiels sont organisés à Rostrenen les jours de marché, à partir de Carhaix et de Loudéac. Elle transporte 1104779 voyageurs de 1951 à 1966. Les voyages sont lents et pénibles. La vitesse maximum est de 55 km/h pour les trains à vapeur et de 70 km/h pour les autorails. Les locomotives sont de grandes consommatrices d'eau et leur réapprovisionnement à l'aide d'une grue à eau reliée à une tour de stockage prend entre vingt et trente minutes.





Office de Tourisme
Édifice religieux
Musée, visites
Parc, jardin visible
Patrimoine
Site naturel
Communes du Patrimoine Rural de Bretagne

Commerces
Restaurant
Aire de service pour camping-cars
Parking
Arrêt de bus
Arrêt autocar
Espace de loisirs

Les Véloroutes et Voies vertes en Côtes d'Armor
 Itinéraire en site propre - revêtement sablé
 Itinéraire partagé - sur route

6 Camaret - Vitré
8 St Brieuc - Lorient

Prudence
Km Distances

Cartographie ACTUAL - +33 (0)3 25 71 20 20 - P4053
 REPRODUCTION INTERDITE SAUF AUTORISATION - 08114
<http://www.actuel.tsm.fr> - actuel@actuel.tsm.fr

Panneau directionnel simple itinéraire V6
V6
Début de voie verte

Côtes d'Armor
le Département

V6 Véloroute Voie Verte régionale
 Trans-Armorique Camaret / Vitré

L'ancienne voie ferrée du Centre Bretagne
 Saint-Caradec | Laorenan > Section 3/4

V6

L'ancienne voie ferrée du Centre Bretagne

Laurenan | Saint-Méen-le-Grand

SECTION 1/4

SECTION 2/4

SECTION 3/4

SECTION 4/4

Les Côtes d'Armor à vélo

Édition 2022



Véloroute Voie Verte régionale
Trans-Armorique Camaret / Vitré [V6]

Schéma vélo départemental

5 grands itinéraires aménagés en Côtes d'Armor par le Département.

> Cartes détaillées disponibles dans les offices de tourisme



Distances

EV1 40 km EV2 V3 60 km EV4 260 km
V6 122 km V8 95 km

Légende

— voie verte
— voie partagée
- - - route, itinéraire de substitution

Pour des renseignements complémentaires
contactez vos Offices de Tourisme



Bretagne Centre

Loudéac
Tél. 02 96 28 25 17
Guerlédan - Mûr-de-Bretagne
Tél. 02 96 28 51 41
www.bretagnecentre.bzh



Pays de Saint-Méen

Tél. 02 99 09 58 04
www.pays-stmeenmontauban-tourisme.com



Informations randonnée
détaillées sur le site internet
rando.cotesdarmor.com



À voir, à visiter le long du parcours



→ Les voies de communication de l'Antiquité

Larges d'environ cinq mètres, solidement empierrées et correctement drainées par deux fossés latéraux, ceinturées de deux talus protecteurs contre la divagation des animaux, les voies romaines apparaissaient comme de véritables infrastructures modernes. Des bornes milliaires indiquaient les distances correspondant à une lieue romaine, soit 2222 mètres. L'une d'entre elles est encore visible au Vieux-Bourg à Merdrignac. Cette colonne de granite témoigne du passage de l'ancienne voie romaine reliant Condate (Rennes) à Vorgium (Carhaix). Dressée à l'origine dans un champ des alentours, elle aurait été, selon la légende, arrachée puis déposée sur une charrette. On aurait laissé ensuite les bœufs divaguer, confiant à la providence le soin de désigner le lieu où l'on édifierait une église. Là où la pierre glissa fut construite la première église Saint-Nicolas, il y a 750 ans.

→ La vénération des arbres sacrés

Comme partout en Bretagne, le patrimoine religieux et les héritages de la tradition celtique sont omniprésents dans les campagnes de l'intérieur. Il n'est pas un chemin, un village, un paysage... qui ne porte la marque de cette expression de la ferveur religieuse qui a animé le peuple breton pendant des siècles. Il n'est pas rare non plus au détour d'un chemin de découvrir un arbre faisant l'objet d'une vénération. À Illifaut, les paroissiens venaient en procession se rassembler au pied d'un hêtre. On priait alors Notre-Dame du Hêtre, représentée par une statuette nichée dans le tronc. La figurine et la niche ont disparu depuis mais le hêtre témoigne toujours de ce rite ancien. À Merdrignac, auprès de la chapelle Sainte-Philomène, un autre arbre à niche est visible. Cette fois, c'est dans un châtaigner aujourd'hui tortueux et séculaire, que l'on a déposé dans une excavation naturelle, une petite statue en faïence à l'effigie de la Vierge. Il faut voir à travers ce type d'adoration les survivances d'un culte celtique enraciné. De nombreux arbres sacrés ont ainsi été christianisés.

→ Un patrimoine religieux original

L'Abbatiale de Saint-Méen

L'abbaye de Saint-Méen a été construite au 11^e siècle en lieu et place et en mémoire du monastère de Saint-Jean de Gaël, fondé au milieu du 6^e siècle par Mewen (Saint-Méen), moine venu de Grande-Bretagne. Marquée par l'Histoire et les reconstructions, l'abbatiale mélange tous les styles et est loin d'avoir dévoilé tous ses mystères. Parmi les trésors déjà découverts, on peut contempler un magnifique mur roman du 11^e siècle, des fresques du 14^e-15^e siècle évoquant les principales étapes de la vie du moine fondateur dans la chapelle Saint-Vincent (12^e), des fragments de vitraux parmi les plus anciens de Bretagne (13^e-14^e). L'église présente la particularité d'être orientée vers l'ouest, dans le sens inverse de celui voulu par la tradition.

L'église Saint-Lunaire à Loscouët-sur-Meu

Cette église de 1921 vaut le détour par l'originalité de son architecture. Son clocher de pierres blanches à la silhouette byzantine rappelle les minarets arabes. Comme une douzaine d'autres églises disséminées dans le pays de Rennes, St-Lunaire a été dessinée en s'inspirant de l'art byzantin par l'architecte diocésain de Rennes, Arthur Regnault. Dans cette campagne qui demeurait farouchement catholique et royaliste, les nouvelles églises devaient être belles, imposantes et rayonnantes pour manifester la prééminence de l'institution religieuse sur le pouvoir laïc.



→ L'étang de la Hardouinai à Merdrignac

Cet étang aménagé au 17^e siècle servait à alimenter en eau un second étang de retenue. Ce dernier fournissait l'énergie hydraulique nécessaire aux forges de la Hardouinai. Des anciennes forges ne subsistent plus que le haut fourneau daté de 1817 et quelques logements. Les tribus celtes s'étaient déjà fixées dans cette contrée il y a environ 2 500 ans pour travailler le minerai de fer très abondant dans la forêt. Aujourd'hui, l'étang est un site de loisirs où l'on pratique des activités nautiques et la pêche. C'est aussi un site naturel intéressant très fréquenté par une multitude d'oiseaux. Parmi eux, le grèbe huppé, mérite toute votre attention. Peu farouche, il vous sera aisé de l'observer. Avec sa huppe noirâtre et double, il est facilement reconnaissable. En quête de nourriture, on peut le voir plonger et rester sous l'eau plusieurs minutes. Les plus chanceux pourront peut-être assister à la parade nuptiale au cours de laquelle le couple se livre à une danse digne des plus grands ballets.

www.arduen.com

→ « Tous à vélo avec Louison Bobet » à Saint-Méen-le-Grand

Louison Bobet était un coureur cycliste célèbre ayant remporté trois fois le Tour de France entre 1953 et 1955. Ce champion également vainqueur du Paris-Roubaix en 1956 et sacré Champion du Monde en 1954 est né à Saint-Méen-le-Grand le 12 Mars 1925 et a grandi dans la boulangerie familiale.

Le « boulanger de Saint-Méen » comme on le surnommait parfois était superstitieux. Avant chaque course, il se renseignait pour savoir qui portait le numéro 41 sur sa chasuble. Ce chiffre avait en effet une signification particulière pour lui : il avait obtenu sa première victoire en 1941 dans une course locale ; il avait été incorporé au 41^e régiment d'infanterie avant de s'installer à Fontenay-sous-Bois, au 41 de la rue Roublot... Le musée « Tous à Vélo avec Louison Bobet » retrace sa carrière à travers ses maillots, des accessoires qui lui ont appartenu, des photos et des films de ses courses. Grâce à une scénographie « immersive », il nous est donné de vivre une expérience unique.

> Tél. 02 99 09 58 04

→ Au temps du petit train

Le matériel de service

Des « trottinettes » ou draines servaient à transporter une équipe de six cantonniers jusqu'à leur poste de travail sur la voie pour y effectuer des réparations ou l'entretien permanent nécessaire au bon fonctionnement des chemins de fer. Il y avait également un train de secours avec grue et voiture de cantonnement, des wagons citernes pour le désherbage des voies, un wagon-grue, un wagon-poids pour l'étalonnage des bascules.

Le matériel roulant

Les distances relativement importantes à parcourir entre stations et le fort potentiel en trafic de marchandises ont conduit les ingénieurs à concevoir un parc-traction spécifique pour le Réseau Breton. Pour le service des voyageurs, la nécessité d'aller vite sur des lignes sinueuses se traduit par l'utilisation de locomotives disposant d'un essieu directeur à l'avant (les coureuses) et destinées à la traction de trains légers. Quant au service des trains de marchandises, il nécessite de disposer d'engins

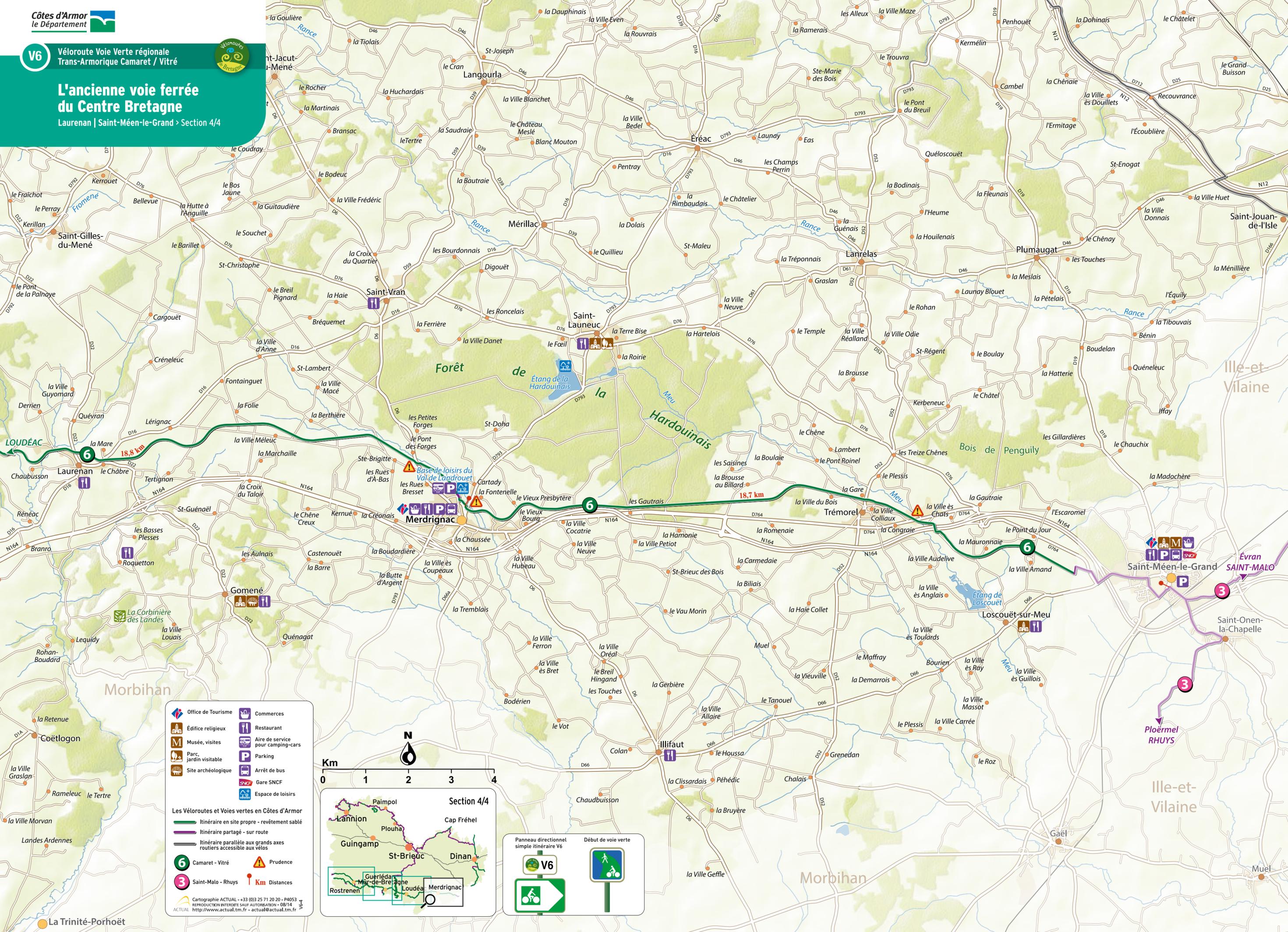
puissants à forte adhérence (Mallet à 4 essieux). Pour répondre au développement du trafic, le Réseau Breton met en service à partir de 1904 puis à la veille de la Grande Guerre, de nouvelles générations de locomotives. En voie métrique, ces « locos » sont alors les plus puissantes de France et les plus lourdes d'Europe (40 tonnes à vide). À partir des années 30, des automotrices sont mises en service, car outre la question d'économie, elles présentent beaucoup d'avantages : réduction de la durée des trajets, éclairage, chauffage et surtout, régularité des horaires. Dans les voitures-voyageurs en bois, le chauffage est assuré à l'origine par un poêle situé au centre de la voiture pour les 3^e classe et des bouillottes pour les autres classes. Par la suite, il est remplacé par un dispositif alimenté par la vapeur de la locomotive. De même, les lampes à huile céderont la place à un éclairage électrique.





L'ancienne voie ferrée du Centre Bretagne

Laurenan | Saint-Méen-le-Grand > Section 4/4



	Office de Tourisme		Commerces
	Édifice religieux		Restaurant
	Musée, visites		Aire de service pour camping-cars
	Parc, jardin visitable		Parking
	Site archéologique		Arrêt de bus
			Gare SNCF
			Espace de loisirs

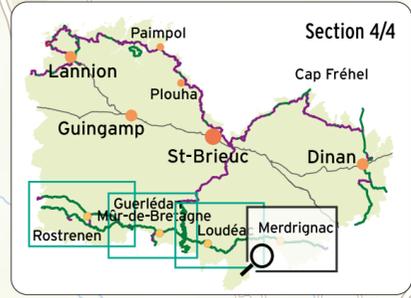
Les Véloroutes et Voies vertes en Côtes d'Armor

- Itinéraire en site propre - revêtement sable
- Itinéraire partagé - sur route
- Itinéraire parallèle aux grands axes routiers accessible aux vélos

6 Camaret - Vitré Prudence

3 Saint-Malo - Rhuys Km Distances

Cartographie ACTUAL - +33 (0)3 25 71 20 20 - P4053
REPRODUCTION INTERDITE SAUF AUTORISATION - 08/14
<http://www.actual.tm.fr> - actual@actual.tm.fr



Panneau directionnel simple itinéraire V6

Début de voie verte