

Mairie de

Plévenon

Cap Fréhel

Plévenon en revue

N°3
Octobre 2024

*La revue trimestrielle de la
commune de Plévenon Cap Fréhel*



Sommaire

■ **Les dossiers de Plévenon : pages 2 et 3**

■ **Zoom sur notre territoire - Le viaduc de Port-Nieux : pages 4 et 5**

■ **Petite histoire locale - L'inauguration du viaduc de Port-Nieux : pages 6 et 7**

■ **Hommage aux figures de Plévenon : pages 8, 9 et 10**

■ **Les savoirs-faire locaux : pages 11 et 12**

Vous souhaitez proposer l'une de vos photos de Plévenon pour la page de couverture d'un prochain numéro (photo de qualité au format portrait), vous pouvez nous l'envoyer par mail à trimestrielplevenon@gmail.com (sélection par le comité de rédaction).



Mystère résolu bis

Ce pieu aura le mérite d'avoir fait parler de lui. À la suite d'une proposition d'explication de sa présence sur la grève de Port-Nieux par M. Hervé Jean-Luc (relatant l'utilité de localiser un lieu de dépose du lest provisoire des bateaux venus charger et décharger sur Port-Nieux), une autre explication nous est proposée par M. Chatellier Jean-Yves :

« Sans certitude, je pense qu'il s'agissait d'un pieu pour attacher les chevaux durant le chargement d'amendement marin qui se faisait très régulièrement dans la baie et notamment à cet endroit. Les tombereaux étaient chargés et 4, 5 ou 6 chevaux en ligne remontaient vers Plévenon ou vers Sainte-Aide. »

Les dossiers de Plévenon

Le distributeur automatique de billets (DAB)

Les organismes bancaires retirent peu à peu leurs distributeurs situés dans les communes de taille modeste. Le service lié au retrait de liquidités devient donc de plus en plus éloigné (et donc compliqué) pour une partie de la population résidant dans ces zones. Pour autant, l'argent liquide est encore usité dans de nombreux cas et la carte bleue ne remplace pas tous les modes de paiement ni toutes les habitudes.

À l'été 2022, le conseil municipal a validé l'investissement dans un distributeur automatique de billets dans l'optique d'un service à la population. Intégré en façade du bureau de tourisme (face à la mairie), ce distributeur automatique est installé depuis près d'un an et demi. Petit point sur son utilisation :

Le coût d'installation de ce distributeur a été de 24 558 € HT (travaux de maçonnerie et installations techniques). À cela s'ajoute un coût de fonctionnement sous la forme d'un forfait annuel de 10 000 € HT (maintenance des installations, convoyage des fonds, traitements des débits, etc.).

Pour l'année 2023, 4 656 retraits ont été effectués pour une somme totale de 430 102 €, soit 92 € en moyenne par retrait. Une large part de cette somme a été retirée sur la période estivale.



État des lieux du viaduc de Port-Nieux



L'association Ameno (association pour la mémoire et la notoriété de l'œuvre de l'architecte Louis Harel de la Noë) a démarché les communes de Plévenon et de Fréhel pour les alerter sur l'état manifeste de délabrement de ce viaduc reliant nos deux communes.

Ouvrage discret, car bien caché malgré ses imposantes dimensions, c'est un patrimoine qu'une commune ne peut ignorer. Par ailleurs, les risques d'effondrement (partiel ou total)

ne sont pas à exclure, et la sécurisation du site a été actée par des arrêtés conjoints aux deux mairies afin d'interdire les accès aux abords.

Ainsi, début juillet 2024, les mairies de Plévenon et de Fréhel ont signé une proposition technique et financière auprès du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) à hauteur de 2 980,54 € HT par commune.

Cette proposition a pour objectif de dresser un bilan sur l'état de l'ouvrage ainsi que sur les possibles scénarii liés à l'avenir de ce dernier (restauration, travaux de sécurisation de l'existant, déconstruction, etc.). Des chiffrages approximatifs, ne valant pas devis, seront apportés en conclusion de cette proposition.

À l'heure actuelle, cette proposition n'intervient que dans le cadre d'une étude et ne prévaut en rien d'une décision de restaurer ou de déconstruire l'ouvrage. Elle n'est qu'un premier élément servant de base à de futures réflexions sur le devenir du site. Nous espérons les résultats pour l'automne/hiver 2024.

Les travaux de sécurisation rue des Vaux/rue du Pont Pivert

Nombre de riverains et de Plévenonais(es) en général ont pu constater les usages à risque du rond-point situé en haut de la rue des Vaux (à sa jonction avec la rue du Pont Pivert). Excès de vitesse, visibilité réduite, rond-point franchissable (ce qui permet à certains usagers de le prendre à contresens), etc., sont autant de facteurs qui contribuent à l'insécurité du lieu.

Lors de sa réunion en juillet 2024, le conseil a validé le devis d'un bureau d'étude en voirie afin d'étudier les scénarii

d'aménagement possibles. L'objectif est de supprimer les risques liés à cette configuration. Ainsi, le bureau d'étude « ING Concept » a été retenu pour l'étude et la maîtrise d'œuvre des travaux nécessaires.

La maîtrise d'œuvre a été signée pour 7 500 € HT. L'enveloppe des travaux devrait avoisiner les 40 000 € HT (à préciser une fois le scénario choisi). Les travaux bénéficieront de subventions dont le montant reste à déterminer.

Pour mémoire, les travaux initiaux d'aménagement de cette voie (2013) avaient coûté 180 000 € HT et avaient bénéficié de 37 590 € de subventions du Conseil Général. À l'époque, le risque d'insécurité après travaux avait déjà été soulevé par le bureau d'étude suite à la configuration retenue.

Une fois la partie d'étude terminée, une réunion avec les riverains sera organisée afin de leur présenter un projet. Ce projet sera alors discuté/étudié/modifié afin de retenir la meilleure solution.



Zoom sur notre territoire : le viaduc de Port-Nieux



L'association AMENO (association pour la mémoire et la notoriété de Louis Harel de la Noë) ainsi que le comité de rédaction de « Plévenon en revue » proposent de communiquer sur le viaduc de Port-Nieux en quelques articles (qui courront sur plusieurs bulletins), tant le sujet est vaste et interconnecté avec de nombreux objets (histoire, patrimoine, architecture, usages, économie, etc.).

Avant d'étudier le viaduc, il est utile de resituer cet ouvrage dans un contexte qui nous ramène au début du XXe siècle.

Contexte des chemins de fer des Côtes-du-Nord

Les chemins de fer des Côtes-du-Nord (CdN) sont un ancien réseau ferroviaire départemental. Composées de 19 lignes, ces voies ferrées d'intérêt local quadrillaient le département des Côtes-du-Nord grâce à leurs 452 km. La construction de ce réseau imposait des ouvrages importants (ponts et viaducs) afin d'intégrer des reliefs parfois capricieux. L'ingénieur en chef Louis Harel de la Noë se vit donc chargé de cet audacieux travail.

Le réseau fut construit en deux étapes.

1/ L'exploitation du premier réseau, dont les lignes ouvrirent entre 1905 et 1907, avait été confiée à la Compagnie des chemins de fer des Côtes-du-Nord (CFCN).

2/ L'exploitation du second, dont les lignes ouvrirent entre 1916 et 1926, avait été confiée aux Chemins de fer armoricains (CFA).

La Première Guerre mondiale mit ces deux sociétés en difficulté financière. En 1920, le département reprit les deux réseaux pour les exploiter en régie. Cependant, les difficultés perduraient et les lignes furent progressivement fermées entre 1937 et 1956.

Zoom sur la ligne Yffigniac-Matignon

Des 19 lignes existantes, celle d'Yffigniac-Matignon fut celle qui vit le passage du train sur notre territoire. Sa construction s'est déroulée en cinq étapes :

- le 23 février 1924 entre Yffigniac et Saint-Alban ;
- le 11 juillet 1922 entre Saint-Alban et Erquy ;
- le 3 février 1924 entre Erquy et Pléherel ;
- le 3 novembre 1925 entre Pléherel et Plévenon ;
- le 27 juin 1926 entre Plévenon et Matignon.

Cette ligne était la plus longue du réseau avec ses 51,5 km. En outre, son aspect touristique en fit également une des plus réputées. Les paysages traversés et les nombreux ouvrages majestueux qui soutenaient son parcours devinrent vite objet de curiosité pour les quelques voyageurs venus parfois de loin pour les admirer.

Malgré un tel hommage a posteriori, rappelons que lors de la construction de cette ligne (comme des 18 autres) les populations locales étaient mitigées autour de la construction des chemins de fer. Les populations trop éloignées des tracés se plaignaient de ne pouvoir bénéficier que trop difficilement des services apportés.

Les populations trop proches craignaient les nuisances (fumée, bruit, circulation accidentogène, etc.). C'est même dans cet esprit qu'une pétition fut signée par la population de Perros-Guirrec demandant le changement du tracé (ce qui n'aboutit pas).

La nostalgie actuelle de ce passé incarnant le dynamisme d'une époque, élude les passions liées à l'implantation de ce qui pouvait être considéré à l'époque comme un « progrès technologique ».

Petit regard sur le viaduc de Port-Nieux

Le long de la baie de la Fresnaye, site au riche passé, un ouvrage imposant, trop peu connu, est édifié pendant la Grande Guerre. Avec le viaduc de Caroual, c'est l'œuvre maîtresse en béton armé de l'ingénieur briochin Louis Harel de la Noë sur la longue ligne reliant Saint-Brieuc à Matignon.

Discrètement dressé dans son écrin de verdure, c'est un géant qui veille sur le petit havre de Port-Nieux : une arche centrale de 26 m encadrée par sept arcs ordinaires et une passerelle d'approche, le tout surélevé à près de 30 m du sol de la vallée.

Les jambes de force qui maintiennent les piles centrales ont été projetées dès l'origine du projet, compte tenu de la grande hauteur du viaduc et de l'importante force oblique résultant des charges subies par la voûte centrale. Ses caractéristiques :

- passerelle d'accès de 9 traversées de 5 m ;
- longueur totale de 207 m (avec passerelle)
- hauteur maximale de 30 m
- largeur utile de 3,90 m de tracé rectiligne sur toute sa longueur.

Après le déferrage en 1949, l'ouvrage a été laissé à l'usage des piétons, puis interdit d'accès en 1996 pour des raisons de sécurité. Depuis, la végétation devient envahissante.

Plusieurs associations patrimoniales réalisent des actions importantes et sérieuses dans ce but (visites, journées du patrimoine, publications et réalisation de supports pédagogiques, etc.). La restauration du viaduc de Caroual et le tracé de la voie verte sur cet ouvrage concrétisent ces volontés propres aux associations ainsi qu'aux élus concernés.

Dans la zone touristique la plus fréquentée du département et à proximité de l'emblématique Cap Fréhel, c'est la renaissance de ce viaduc qui permettrait le rétablissement d'un chemin de randonnée exceptionnel entre Port-à-la-Duc et le phare du Cap Fréhel. De surcroît, c'est une œuvre d'un grand intérêt historique qui serait ainsi préservée...

Le prisme sous lequel le viaduc de Port-Nieux peut être observé offre de nombreux points de vue. Cet article ne peut être exhaustif et sera complété au fil de nos publications. N'hésitez pas à partager avec nous vos anecdotes, vos photos et vos récits à ce sujet en écrivant à la mairie à l'intention du comité de rédaction ou par mail à l'adresse : trimestrielplevenon@gmail.com.

Article proposé par Marc Lemarié - conseiller municipal et l'association Ameno



Sources :

Brochures d'AMENO sur les ouvrages d'art d'Harel de la Noë, le site officiel de l'association des chemins de fer du Nord, Nalofoto et le site <https://tramways22.e-monsite.com/>

Le viaduc de Port-Nieux a inspiré Daniel Huon dans une de ses nouvelles. Mais si une bonne partie des faits relatés est véridique, l'histoire est-elle vraie?

L'INAUGURATION DU VIADUC DE PORT-NIEUX

Je voudrais vous parler du petit train départemental des Côtes-du-Nord, et plus spécialement d'un des plus beaux ouvrages d'art de ce réseau : le viaduc de Port-Nieux.

Tout d'abord, il faut rappeler les conditions de transports qui existaient par le passé. En 1865, c'est l'inauguration de la ligne de chemin de fer Paris-Brest. C'est rapide et pratique. Le parcours Paris-Brest est réalisé dans un temps record de 16 h 40... mais le reste de la Bretagne n'est pas desservi.



Il faut également rappeler qu'en 1900, dans les Côtes-du-Nord, il n'existait que 12 véhicules à moteur avec une immatriculation. En 1906, il y en avait que 281. C'est-à-dire que, dans la pratique, tous les déplacements se faisaient à pied ou avec des chevaux.

Au niveau du département, le besoin d'un réseau de chemin de fer secondaire était donc réel. Tout fut mis en œuvre pour mailler le territoire avec un « petit train ». Mais chez nous, le terrain n'est pas toujours plat et, pour réaliser le tracé du petit train, il a fallu construire des ouvrages d'art importants. Le viaduc de Port-Nieux est l'une de ces merveilles (certains disent : « la plus belle »).

Rendez-vous compte, une construction de 208 m de long, de 29 m de hauteur et une arche centrale de 38 m. Le tout construit dans toutes sortes de matériaux : du granit, du grès rose, des tirants de fer, des briques, du béton armé...

Cette conception révolutionnaire était due à Harel de La Noë. C'est pour cela que les ouvriers ont surnommé le viaduc l'Arche de Noë (la blague est vaseuse, mais vous pouvez prendre votre temps pour la comprendre).

3 février 1924

C'est le jour de l'ouverture du tronçon de la ligne Erquy-Pléhérel. L'arrivée du petit train est fêtée dignement et la nouvelle station balnéaire de Sables d'Or les Pins est le centre de toutes les festivités.

Dans un halo de fumée, la locomotive franchit l'Islet sur la passerelle longue de 165 mètres. Puis le train fait une arrivée triomphante en remontant l'allée des Acacias jusqu'au bord de mer. Toute la haute société du département s'est déplacée pour fêter cet événement. La cérémonie est présidée par Yves le Trocquer, ministre des Travaux Publics. Pléhérel est propulsé par les médias au centre d'un événement d'une portée nationale.

3 novembre 1925

C'est le jour de l'ouverture du tronçon de la ligne Pléhérel-Plévenon. L'évènement se passe dans l'indifférence générale. Peu de monde se soucie de l'intérêt de cette desserte. Par malchance, Yves Le Trocquer a été relevé de son ministère juste après l'inauguration qu'il avait présidée à Pléhérel, et son absence explique en partie le désintérêt des médias et de l'élite du département.

Monsieur le maire de Plévenon est très frustré de constater que l'inauguration de la ligne de chemin de fer faite pour sa commune est moins bien considérée que celle qui a été faite pour la commune voisine.

27 juin 1926

C'est le jour de l'ouverture du tronçon de la ligne Plévenon-Matignon. Pour faire oublier son échec précédent, Monsieur le Maire de Plévenon est bien décidé à marquer un grand coup en fêtant dignement l'inauguration du viaduc de Port-Nieux.

La foule se presse au milieu du pont attendant que le ruban tricolore soit coupé. On reconnaît le préfet, le sous-préfet, les ingénieurs des chemins de fer, le recteur, les chefs de gares, le maire de Plévenon et tout son conseil municipal. Les habitants de toutes les communes concernées par la nouvelle ligne de chemin de fer sont venus très nombreux. Au milieu de l'ouvrage, Monsieur le Maire prépare son discours inaugural.

La foule est agitée. Les retardataires, ne voulant rien manquer de la cérémonie, essaient de se faufiler et poussent les premiers arrivés. Les spectateurs se pressent et s'agglutinent.

Des voix s'élèvent : « Ne poussez pas derrière ! » « Attention ! Il y a des enfants... » Deux femmes s'évanouissent parmi les spectateurs. Et l'inévitable se produit.

Dans une grosse bousculade, le maire est emporté par le mouvement de la foule et il bascule par-dessus la rambarde. L' élu se raccroche in extrémis à une barre, les pieds dans le vide.

La maréchaussée essaye d'écartier les personnes autour du drame. Tout le conseil municipal se penche par-dessus la balustrade pour évaluer la situation. Monsieur le Maire grimace de douleur, son visage empourpré ruisselle de sueur. La foule est soudainement devenue silencieuse. Tout le monde retient son souffle.

C'est là que le premier adjoint lance un encouragement :

« Léon, on va te sortir de là. Tiens bon. Crache-toi dans les mains... et tiens bon ! »

Trois mois après, le 12 septembre 1926, les Plévenonnais élisaient un nouveau maire.



Nous remercions Daniel Huon pour les droits à la publication de cette histoire.

Extrait du tome n°1 "nouvelles du pays du cap Fréhel" (stock épuisé), de Daniel Huon

Hommage aux figures de Plévenon

Deux destins pour une même famille de Plévenon

Le 8 juin 2024, un hommage était rendu au cimetière de Plévenon sur la tombe de M. Deschamps Jean-Marie. Les maires de Plévenon et de Fréhel étaient présents pour cette journée nationale d'hommage aux morts pour la France en Indochine.

Une gerbe de fleurs fut alors respectueusement déposée sur cette tombe par M. Dupouy Serge, colonel de l'armée à la retraite et ancien combattant d'Indochine, et M. Plessis Charles, ancien marin ayant participé aux liaisons maritimes entre la métropole et l'Indochine.



Mais qui était Jean-Marie Deschamps? Quelle était son histoire familiale et quel est son attachement à Plévenon? Le sens de l'hommage ne peut s'apprécier que par la connaissance du passé. Éclairer sa vie, c'est ainsi mettre plus en lumière notre commune par le biais des personnages qui l'ont constituée à différentes époques.

Sans pouvoir tracer ici l'entièreté d'un portrait de famille, remontons à la grand-mère paternelle de Jean-Marie Deschamps (Mme Haïns Marie). En 1888, alors veuve, elle décide de revenir vivre dans sa commune natale, à Plévenon, avec son fils Jules-Marie qui n'a que deux ans.

Rapidement (et comme beaucoup de jeunes hommes à cette époque), Jules se tourne vers la mer et commence une carrière comme matelot dès 1902 sur le vapeur « Château-Lafitte ». Entre embarquements au long cours, cabotage, grande et petite pêche (en compagnie de son ami d'enfance M. Joseph Le Goff, héros local), Jules Deschamps gagne en expérience et effectue son service militaire à Brest en 1906. Il embarque sur le « Pourquoi pas IV » du commandant Charcot en 1912, puis comme second sur le « Chanaral » en 1913.

Sur fond de première guerre mondiale, le « Chanaral » est passé par le fond le 22 avril 1916 au large de l'Irlande par le sous-marin allemand U-67, après que ce dernier eût tiré une première fois à blanc pour sommer l'équipage de mettre en panne et d'embarquer dans les canots de sauvetage à voile. Les hommes du Chanaral, une fois à bord de leurs embarcations, assistent donc au torpillage de leur navire et sont laissés libres par le Kapitänleutnant Hans Nieland. Ils rejoignent alors l'île "Round" à 60 miles nautiques (environ 110 km). Jules Deschamps a alors 30 ans.



Jules Deschamps

Le retour de Jules à Plévenon se concrétise par son union en mai 1916 avec Mademoiselle Séguen Julie. Cinq enfants naîtront de cet amour.

La mer et la guerre rappellent Jules comme second capitaine sur le « Marthe ». Le 2 août 1917, au large des Açores, ce dernier doit affronter de nouveau un sous-marin allemand : le U-155 commandé par le Kapitänleutnant Karl Meusel. Des tirs sont échangés (car le Marthe est armé d'un canon), des blessés sont à déplorer ainsi qu'un mort. Le sous-marin calme son feu et attend la faveur de la nuit pour viser le voilier qui ne peut dérober ses voiles ni ses mâts à la pâleur nocturne, trahissant ainsi sa position. Son assaillant peut quant à lui rester tapi dans la masse informe entre vagues et pénombre.

L'équipage fuit dans deux baleinières (dont une sous l'entier commandement de Jules Deschamps) et se retrouve naufragé au milieu de l'Atlantique, à 150 miles nautiques (280 km) des Açores. Après quatre jours et quatre nuits à ramer vers un refuge, les marins souffraient de déshydratation et de leurs blessures.



L'espoir s'amenuisait autant que leurs forces. Le 6 août au matin, le sous-marin anglais E-38 vint à leur secours, non sans les effrayer (l'équipage pensant qu'il s'agissait du sous-marin allemand venant achever sa mission) et put les ramener à la Horta (Açores). Le mousse du Marthe périt malheureusement de ses blessures durant le trajet dans le sous-marin.

Après la guerre, Jules Deschamps est fait chevalier dans l'ordre de la Légion d'honneur et est décoré de la croix de guerre avec étoile en vermeil. Il continue à naviguer au long cours et termine sa carrière en tant qu'officier de port au Havre. Il prend sa retraite le 1er janvier 1936, qu'il passe à Plévenon (au lieu-dit "Malavenir"), entre chasse et pêche à pied. Il décède le 8 février 1965 et est inhumé à Plévenon aux côtés de son fils Jean-Marie, tombé pour la France.



Jean-Marie est le quatrième enfant d'une fratrie de cinq. Il est né en 1924 à Plévenon et s'engage dès ses 17 ans chez les chasseurs alpins dans l'armée d'armistice. Autre génération, autre guerre... Jean-Marie rejoint la résistance et participe à la réduction de la poche de Lorient entre 1944 et 1945.

À la fin de la guerre, il s'engage dans l'infanterie de marine et part pour l'Indochine en 1946. Il en revient en 1948. En 1950, à l'âge de 26 ans, il repart en Indochine sous le matricule 17941 en tant que sergent-chef au premier bataillon Muongs (ethnie locale vietnamienne armée et entraînée par les forces armées françaises pour lutter contre l'ennemi Viêt-Minh).

En janvier 1951, le bataillon est envoyé en soutien aux tirailleurs sénégalais alors sous le feu ennemi à Bao Chuc (au nord-ouest d'Hanoi). Il tombe dans une embuscade, mais parvient à se replier en bon ordre, contrairement à d'autres bataillons qui subissent de très lourdes pertes. Les combats s'intensifient sur trois jours avec artillerie, soutien aérien et renforts.

Jean-Marie Deschamps tombe au combat le 14 janvier 1951 à Vinh-Yen. Il est inhumé sur place, mais rapidement, son père (Jules-Marie Deschamps) fait rapatrier sa dépouille à Plévenon. Il l'y rejoindra 14 ans plus tard.

À l'image de toutes les communes de France, Plévenon s'exprime également par la voix de ses disparus. Leur vie et leur mort incarnent des périodes qui peuvent nous paraître éloignées et presque oubliées. Pourtant, le temps d'un hommage ou le silence d'un recueillement permettent de nous rappeler que Plévenon, aujourd'hui, c'est aussi la somme des vies qui s'y sont déroulées autrefois.

Chaque famille de Plévenon porte une histoire. Prendre le temps de la découvrir, c'est aussi s'approprier notre territoire.

Leur mémoire est entretenue par Denis et Michèle Deschamps (neveu et nièce de Jean-Marie Deschamps) qui vivent encore à Fréhel.

Article proposé par Marc Lemarié - conseiller municipal

Sources :

Guerre 14-18. L'histoire maritime de Jules Deschamps, publié le 21/01/2017 par les éditions Ouest-France

<https://forum.pages14-18.com>

La Grande Guerre de Jules Deschamps Capitaine au long cours, rédigé par Bernard Pinaud, ancien conseiller municipal à Fréhel en charge du devoir de mémoire

La cabane de surveillance : occasion d'une action de récupération et d'invention

Sébastien me reçoit en cette belle journée du 1er août avec Ewen et Kevin pour raconter une aventure. Je suis accueilli dans le local agréable du service technique dans une ambiance très conviviale. La mémoire de ce chantier laisse un souvenir héroïque. Cela aura été l'occasion de travailler ensemble, de croiser expériences et compétences. Chacun, hors de sa fonction, a fait un parcours particulier et acquis des connaissances et des savoir-faire. Ces talents amènent une dimension essentielle aux citoyens et aux employés en question : savoir observer, inventer, combiner, mettre en œuvre des solutions pratiques à hauteur de notre territoire.



De gauche à droite : Emile Rivoilan, Ewen Besnoux, Kévin Rivoire, Sébastien Bourgault, Christophe Michel
Absent sur la photo : Jean-Charles Émery

Le cahier des charges

La question épineuse de la cabane de surveillance avait soulevé quelques débats et passions au sein du conseil municipal. Il s'agissait de remplacer les cabanes de chantier dont l'abri commençait à devenir indigne pour les surveillants de baignade et peu flatteur pour notre commune.

Le statut de zone Natura 2000 nous contraint à ne pas laisser d'éléments d'artifice hors de la haute saison. Il fallait donc que la structure puisse être déménagée hors saison estivale.

Bien entendu, il est techniquement envisageable de faire lever la structure par une grue pour la porter depuis la route jusqu'à l'empierrement. Cependant, il peut paraître quelque peu absurde de condamner la mairie à assurer, deux fois par an, port et dépose de l'abri par un moyen aussi coûteux.

Les contraintes et l'embaras de la mairie

Les abris précédents étaient des cabanes de chantier. Les deux structures abritaient les secouristes et leur permettaient d'assurer les soins aux personnes victimes des vives ou de petites blessures. Elles étaient accolées mais séparées. Au fil des années, cette solution, tout de même efficace mais modeste, est devenue de moins en moins viable. Le temps de la corrosion a fait son effet et les petites réparations ne permettaient plus de maintenir les cabanes dans un état respectable.

Par conséquent, la solution devait passer par un abri de taille suffisamment modeste et monté sur roues pour qu'il puisse être tracté depuis le service technique, lieu de son stockage, jusqu'à l'empierrement qui assure la position de surveillance.

Une question autrement posée avait été de concevoir un autre emplacement que l'empierrement au bord du chemin d'accès. En effet, l'évolution des précipitations et les événements climatiques de moins en moins prévisibles peuvent menacer l'intégrité de la côte telle que nous la connaissons jusqu'à balayer l'empierrement par les vagues, l'improbable devenant de plus en plus probable. Une autre assise aurait pu être dessinée à hauteur des roches présentes sous la surface de sable pour y installer un système à plots qui accueillerait la structure en saison.

La solution envisageable avait été objet d'enquête et de propositions au conseil municipal. Le contexte était à la hausse du prix des matériaux. Ceci ne cessait de

faire monter l'addition de solutions, de fait, peu attrayantes. Les revêtements plastiques sont fort peu résistants aux intempéries, les structures en bois proposées étaient fragiles compte tenu des contraintes de transport. Toutes les structures disponibles sur le marché s'avéraient encombrantes, peu fiables et plutôt laides. Après de nombreuses recherches et des propositions avortées, décision a été prise de construire cette cabane en régie au sein même du service technique.

Le secours inattendu du service technique

Les ressources du service technique et ses nouvelles recrues ont pu apporter une réponse. Le service technique est bien équipé. Beaucoup de matériel et de matériaux pourraient servir à suivre la piste « tiny house », mais à hauteur des « ressources maison ». Les savoir-faire étaient de fait bien là. Le tout était de réussir à les conjuguer au-delà des mots jusqu'à la mise en œuvre, puis à la livraison... à temps !

Profitant de sa familiarité avec les savoir-faire du menuisier, Sébastien a voulu valoriser le bois rendu disponible par la commune même. Nous voilà équipés d'un bien bel abri ! Tout le bois de bardage est local, tiré des abattages imposés par la bonne tenue du camping de Plévenon, et les ouvertures sont en partie issues de la récupération d'autres chantiers communaux, diminuant ainsi grandement les coûts.

Les plans et ébauches ont été commentés de façon constructive par un conseiller municipal (qui avait fourni ses plans et est resté force de conseils et relais d'expérience auprès du service technique) ainsi que par tous les membres du service. L'espace a été dessiné à partir des fonctionnalités remarquables par l'usage des précédentes cabanes. Autant prendre note de ce qui fonctionne déjà pour concevoir une solution adaptée !



Jean-Charles Émery, membre du service technique, a également participé d'une façon importante : il a conçu le châssis, c'est-à-dire la structure métallique qui soutient l'ensemble et permet la mobilité sur roues. C'est ainsi qu'est assurée la portabilité, élément crucial ! Ses connaissances et son expérience en métallerie et ferronnerie, de par son activité professionnelle sur son site de Fréhel à l'Épine Briend, auront été précieuses.

Voici donc une bien belle œuvre qui affiche et abrite sur la plage des Grèves d'en bas les savoir-faire et ressources de la commune ! Le service technique est ouvert à l'invention et aux propositions visant à mieux prendre en charge les idées et problèmes de la commune.



Article proposé par Frédéric Pascal, enseignant - consultant écologie et stratégie - conseiller municipal